

# ПОДЗЕМНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО

## Давление на инфраструктуру

Крупные инфраструктурные проекты — одни из самых капиталоемких. В последние годы стоимость их реализации выросла в цене на 30–40% под влиянием целого ряда факторов.

### — ценообразование —

Крупный масштаб и долгосрочный период реализации инфраструктурных проектов приводят к тому, что даже небольшие колебания цен на основные ресурсы сильно влияют на финансовые показатели и окупаемость. «Такие стройки имеют основные ценообразующие факторы, которые приводят к увеличению стоимости строительства до 20% и более», — говорит директор группы по управлению строительными проектами КPMG в России и СНГ Алексей Медников. При этом низкая рентабельность и крайне длительные сроки окупаемости затрудняют привлечение инвестиций для финансирования данных проектов. По его оценке, стоимость реализации увеличивается с учетом таких основных факторов, как рост инфляции и изменение курсов валют. «В будущем эта динамика будет сохраняться, к серьезным факторам добавится увеличение НДС до 20%, что отразится на строительстве в целом», — прогнозирует эксперт.

По оценке заместителя директора аналитического департамента компании «Альпари» Анны Кокоревой, в последние годы стоимость реализации инфраструктурных проектов выросла в цене на 30–40%. «Основная причина — в росте цен на строительные материалы, технологии, транспортные услуги. Резкий рост произошел еще в 2015 году, когда рубль претерпел масштабный обвал, сегодня ситуация не изменилась. В России увеличилась ключевая процентная ставка, выросли ставки по облигациям, привлекают деньги под строительство стало сложнее», — отмечает она.

В ОАО «Метрострой» отдельно отмечают такой фактор, как затраты на заработную плату линейному персоналу, которые составляют 4–15% от стоимости действующих контрактов. При этом начальная цена контрактов определяется в ценах того года, в котором заключен контракт, с последующим применением индексов-дефляторов, разработанных Минэкономразвития России к каждому году. И не всегда эти индексы совпадают с реальными. В результате часто сумма, заложенная на заработную плату, оказывается недостаточной. В компании говорят, что «занижение фонда оплаты труда основных рабочих влечет за собой снижение фонда оплаты труда инженерно-технических работников, вспомогательного и административно-хозяйственного персонала, налогов и других накладных расходов, так как норматив на эти расходы формируется в процентном отношении к заработной плате основных рабочих. И получается, что общий масштаб потерь в рамках одного кон-



несовершенная сметно-нормативная база в ряде случаев не соответствует реальной рыночной величине затрат или не учитывает современные строительные технологии. В то же время создаваемая сейчас система мониторинга рыночных цен на строительные ресурсы пока не дает возможности перейти на нее как на достоверную базу для определения сметных цен

тракта выражается в миллиардах рублей», — говорит руководитель пресс-службы «Метростроя» Екатерина Игитина.

Между правительством города, региональным Союзом строителей и профсоюзными организациями было заключено внутриотраслевое тарифное соглашение, которое фиксирует среднюю ставку заработной платы в строительной отрасли Петербурга. «Метрострой» подпадает под действие этого документа. Тарифы в этом соглашении максимально приведены к рыночным, но по факту платят такие зарплаты «Метрострой» не может, поскольку в сметах госконтракта значатся тарифы намного ниже.

### Разностороннее влияние

«На конечную стоимость влияет большое количество факторов, будь то природно-климатические условия или стабильность фискальной политики. Для проектов, реализуемых на основе государственно-частного партнерства, существенными также являются наличие или отсутствие капитального гранта, налоговые льготы, стоимость кредитных ресурсов и иные показатели, влияющие на экономику и сроки окупаемости проекта», — отмечает генеральный директор ЦНИИПИ «Платная дорога» Вадим Коваленко. Партнер юридической фирмы «Инфралекс» Максим Черниговский считает, что наибольшее влияние на ценообразование при строитель-

стве крупных инфраструктурных проектов имеют коррупция, отсутствие полноценной конкуренции и административные барьеры, препятствующие приходу на рынок новых эффективных и добросовестных игроков. «По данным наших собственных исследований, до 90% от цены госконтрактов в сфере проектирования и строительства объектов инфраструктуры составляют так называемые «откаты» — взятки чиновникам, которые участвуют в планировании, заключении и исполнении госконтрактов на стороне государственного заказчика. Очевидно, что в таких контрактах реальная стоимость работ может быть снижена примерно в десять раз», — рассказывает он.

«Также стоит отметить такой важный фактор, как узкий рынок подрядчиков, способных реализовать и профинансировать такие проекты», — говорит Алексей Медников. Его слова подтверждает партнер практики «Инжиниринг» АО «НЭО Центр» Алексей Ефанов, который приводит в пример дорожное строительство. «Применение в сфере дорожной инфраструктуры нетиповых конструктивных решений ограничивает поиск подрядчиков и повышает конечную стоимость реализации проекта», — указывает он.

Директор по андеррайтингу страховой компании НАСКО Алексей Володяев обращает внимание на затраты на страхование, которые неизбежно сопровождают строительство любых инфраструктурных проектов. «Как правило, цена на базовое страховое покрытие на строительномонтажные работы составляет не более 0,4% от полной сметной стоимости объекта. Это, можно сказать, начальный уровень, страхование только самих строительномонтажных работ. Существуют также разнообразные

расширения страхового покрытия — от страхования послепусковых гарантийных обязательств подрядчика и ответственности перед третьими лицами до страхования от несвоевременной сдачи объекта. Стоимость широкого покрытия может достигать 1%, но больше — это уже редкость», — говорит господин Володяев. А если застройщик, заказчик или какой-либо иной субъект строительства инфраструктурных проектов входит в санкционные списки США или ЕС, то это может увеличить расходы на страхование, поскольку для страховщика в таком случае закрывается ряд международных перестраховочных рынков, на которые страховщик обычно передает часть крупных рисков, принятых на страхование.

Кроме того, напоминают эксперты, вся строительная отрасль сейчас находится на саморегулировании. И эта система предполагает создание компенсационного фонда, задача которого — иметь резерв, из которого можно было бы компенсировать убытки, возникающие из-за некачественной или недобросовестной работы членов того или иного СРО.

### Без права на ошибку

По словам Алексея Ефанова, крупные государственные стройки последних лет показали, что крайне важными факторами при ценообразовании в этих проектах являются степень технической проработки проекта и совершенство сметно-нормативной базы в строительстве. «И то, и другое пока оставляет желать лучшего и приводит к кратным ошибкам при оценке затрат. Чем раньше закладываются неверные предпосылки, например, ошибки при инженерно-геологических изысканиях, некорректные оценки источников строительных матери-

алов и стоимости их доставки, тем большую ошибку они вызывают в финальной величине затрат на проекте», — говорит он. По его словам, несовершенная сметно-нормативная база в ряде случаев не соответствует реальной рыночной величине затрат или не учитывает современные строительные технологии. В то же время создаваемая сейчас система мониторинга рыночных цен на строительные ресурсы пока не дает возможности перейти на нее как на достоверную базу для определения сметных цен. «Пока очевидно одно: рыночные цены растут быстрее инфляции, а особенно это заметно на примере импортного оборудования. Курсы валют оказывают косвенное влияние и на стоимость строительных работ и материалов, поскольку сейчас при строительстве в подавляющем количестве случаев используются машины и механизмы зарубежного производства», — говорит он.

Максим Черниговский также считает, что инфляция на потребительском рынке порой совершенно не отражает динамику изменений цен на рынке строительных материалов. «Например, стоимость металлопроката, в частности арматуры, может в зависимости от конъюнктуры рынка колебаться как вверх, так и вниз, но для сметы госконтракта она будет только повышаться в соответствии с инфляцией», — констатирует он.

По мнению экспертов, главное, к чему необходимо прийти при ценообразовании, — согласование сметных расчетов и реальной стоимости. Игроки отрасли настаивают, что нельзя забывать, что все проекты реализуются в рыночных условиях, где все меняется, появляются новые технологии, материалы, дополнительные работы.

Мария Аксенова

## Копнуть глубже

### — новый уровень —

Компании, предпринимающие попытки выйти на рынок петербургского метроостроения, должны понимать, что они несут ответственность за свою работу не только на этапе строительства, но и в какой-то степени на этапе всего периода эксплуатации, который исчисляется десятилетиями. И ответ придется держать не только перед заказчиком, но и перед каждым пассажиром.

«В истории «Метростроя» не раз бывали случаи, когда задачи ставились, на первый взгляд, невыполнимые. «Метрострой» шел на это и успешно выполнял поставленные задачи только потому, что имел за плечами мощную техническую и материальную базу. И, конечно, немаловажную роль сыграло отношение коллектива к своей работе. Метростроевцы, чьи деды защищали город во время войны и строили первую линию, просто не умеют работать по-другому», — прокомментировала Екатерина Гигитина.

Елена Самсонова отмечает, что геологические и особенно гидрогеологические условия в Санкт-Петербурге более чем специфичны. «За годы своей работы «Метрострой» накопил немалый опыт преодоления трудностей, связанных с ними. Других компаний, обладающих аналогичным опытом и базой наработанных проектных решений, на сегодняшний день в России просто нет», — заключает эксперт.

Однако пока компании из других регионов заявок на участие в конкурсах на строительство метро не подавали, исключением можно считать лишь строительство электродорожки «Южное», в остальном конкурентная борьба разворачивается в сфере проектирования метрополитена. Этот опыт оказывается не всегда удачным: контракт с первым генподрядчиком строительства депо «Южное» был расторгнут, также Смольный был вынужден отказаться от услуг московского «Метрогипротранса», получившего контракт на подготовку рабочей документации для строительства Фрунзенского радиуса.

Мировая практика освоения подземного пространства намного шире: помимо метрополитена, под землю переносят автомобильные магистрали, торговые комплексы, вокзалы. Тем не менее именно метро, по мнению Сергея Алпатова, генерального директора СРО А «Подземдорстрой», является основой комплексного освоения подземного пространства. Оно становится центром сосредоточения остальных подземных объектов — пересадочных узлов, торговых пространств. Но без комплексного подхода к освоению городских недр привлечь инвесторов не удастся: только в метро никто вкладываться не будет, это не окупаемый объект, а торговые площади вполне могут заинтересовать зарубежных инвесторов.

Однако пока тема освоения подземного пространства так и остается на уровне риторики. Наиболее вероятными для реализации подземными проектами, помимо метро, сегодня считаются Среднеохтинский (Орловский) тоннель и подземные пешеходные переходы.

Стоимость подземного строительства действительно высока, но так город сможет высвободить дефицитные территории на дневной поверхности, сократить затраты на эксплуатацию и минимизировать уровень шума и загрязнений.

Агата Маринина

## ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПОДПИСКА НА ГАЗЕТУ «КОММЕРСАНТЪ» НА 2019 ГОД

Ищите нас в официальном каталоге Почты России «Подписные издания»

Подписные индексы:

Коммерсантъ (понедельник-пятница)

Коммерсантъ (суббота)

П5553 - на год  
П5554 - на полугодие  
П5547 - на любой срок

П4672 - на любой срок

Вы также можете обратиться в агентства альтернативной подписки:

— ООО «СЗА „Прессинформ“» (тел. 337-16-26),

— ООО «Урал-Пресс СПб» (тел.: 378-66-44, 677-32-07).

реклама 16+

ПОДПИСЫВАЕМСЯ ПОД КАЖДЫМ СЛОВОМ.  
ПОДПИШИТЕСЬ И ВЫ.

