

ПОЛОТНО ПРОБЛЕМ

ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНАЯ ОТРАСЛЬ ПЕТЕРБУРГА СЕЙЧАС НАСЧИТЫВАЕТ ОКОЛО ДЕСЯТКА КОМПАНИЙ, ЧАСТЬ ИЗ НИХ УШЛА С РЫНКА ЗА ПОСЛЕДНИЕ ДЕСЯТЬ ЛЕТ, КОГДА ОБЪЕМЫ РАБОТЫ УПАЛИ. ЭКСПЕРТЫ ОТМЕЧАЮТ, ЧТО КОМПАНИИ НАХОДЯТСЯ В ЗАТРУДНИТЕЛЬНОМ ПОЛОЖЕНИИ: НЕДОФИНАНСИРОВАНИЕ ОТРАСЛИ, ТРУДНОИСПОЛНИМЫЕ УСЛОВИЯ ТЕНДЕРОВ, НЕОБХОДИМОСТЬ БАНКОВСКИХ ГАРАНТИЙ И ЗАЧАСТУЮ НЕВЕРНЫЙ РАСЧЕТ РЕНТАБЕЛЬНОСТИ НА КОНТРАКТАХ — ВСЕ ЭТО ПРИВОДИТ К БАНКРОТСТВУ ДАЖЕ ЛИДЕРОВ РЫНКА.

ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ

Среди крупных предприятий дорожно-строительного комплекса Петербурга: ЗАО «АБЗ-Дорстрой», АО «ВАД», ГК «Гео-изол», АО «ПО „Возрождение“», ЗАО «Трест», ООО «СК „Орионплюс“», ЗАО «Ювенал», ООО «А-проект», ОАО «Метрострой». В 2019 году рынок фактически покинуло ЗАО «Пилон» Мевлуди Близдзе. Компания проходит процедуру банкротства и реструктуризацию бизнеса после налоговых претензий. Оборот «Пилона», который занимался реконструкцией Дворцового моста и строительством Яхтенного, с 2017 по 2019 год упал в 28 раз.

Собеседники ВГ в строительной отрасли Петербурга фиксируют снижение объемов работы, начиная с 2010-х годов. В 2016 году банкротами уже признали «Мостоотряд-19» и «Мостострой № 6», в 2017 году — «Ленмостострой».

КОРЕНЬ — В БИТУМЕ По количеству организаций, в отношении которых введено конкурсное производство, строительство как отрасль экономики находится на втором месте после торговли, приводят статистику в «Сотби». Глава Ассоциации предприятий дорожного комплекса (АСДОР) Санкт-Петербурга Юрий Агафонов отмечает, что в сложившейся ситуации даже крупнейшие российские подрядные строительные компании видят риски банкротств в течение ближайших двух лет. По словам господина Агафонова, на законодательном уровне должны быть изменены критерии ценообразования госконтрактов, механизмы авансирования работ, а также требования по демпингу на аукционах — с повышением от нынешних 25 до 10%.

В ноябре 2019 году АСДОР подготовила резолюцию в Совет федерации по итогам встречи с сообществом. В ней, в частности, отмечалось «непрекращающееся» давление со стороны банковской системы на дорожно-строительную отрасль. «Учитывая низкий уровень обеспеченности собственными оборотными средствами большинства предприятий отрасли, подрядчикам приходится использовать кредитные средства практически на всех этапах деятельности, начиная с заявки при участии на торгах, включая закупки материалов и заканчивая банковской гарантией на обеспечение исполнения контракта и гарантийных обязательств. Затраты подрядчика по выплате банковских процентов никак не компенсируются сметной стоимостью работ», — говорилось в заявлении ассоциации.

По подсчетам господина Агафонова, дорожно-строительные компании заплатят банкам при реализации национальных и других проектов 350 млрд рублей до 2024 года. Значительная кредитная на-



ЕВГЕНИЙ ПАВЛЕНКО

ЗНАЧИТЕЛЬНАЯ КРЕДИТНАЯ НАГРУЗКА, НАЧАЛО РАБОТ БЕЗ АВАНСА, НЕОБОСНОВАННОЕ ЗАТЯГИВАНИЕ ПРИЕМКИ И, СЛЕДОВАТЕЛЬНО, ОПЛАТЫ ВЫПОЛНЕННЫХ РАБОТ МОГУТ СТАТЬ ПРИЧИНОЙ БАНКРОТСТВА ПРЕДПРИЯТИЙ

грузка, начало работ без аванса, небоснованное затягивание приемки и, следовательно, оплаты выполненных работ могут стать причиной банкротства предприятий отрасли и привести к срыву реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», констатируют в АСДОР.

Рентабельность работ по некоторым объектам составляет 2–4%, говорит господин Агафонов. Но прежде, чем заработать эти деньги, компания несет большие затраты: расходы на банковскую гарантию для участия в конкурсе, затраты на банковскую гарантию для обеспечения обязательств, после этого — обеспечение гарантийных обязательств, расходы на банковское сопровождение, а также страхование строительно-монтажных работ, расчет с субподрядчиками. Это происходит на фоне того, что график финансирования не соответствует графику производства работ. «Существует еще и удорожание материалов на 20–50% в год. А с марта в новой сметно-нормативной базе трудозатраты снизили с 97 до 94%. Мы видим, что по окончании строительства объектов подрядчик, в лучшем случае, выйдет по нулям, а скорее всего — уйдет в минус», — отмечает господин Агафонов.

Стоимость материалов составляет значительную часть цены контракта, поэтому выдача авансов подрядным организациям на закупку материалов для исполнения контракта снизит кредитную нагрузку и сократит риск банкротства подрядчиков, подчеркивают в АСДОР.

Часть предложений ассоциации касается мероприятий, которые должны улучшить качество дорожного битума. По мнению экспертов, его необходимо принципиально изменить путем замены легкой и средней по вязкости нефти, из остатков переработки которой нефтеперерабатывающие заводы через окисление традиционно изготавливают дорожный битум. Он характеризуется высокой склонностью к старению, поясняют специалисты.

Так, предлагается направить бюджетные средства на разработку технико-экономического обоснования проекта по добыче в России тяжелой нефти для целевой переработки ее в высококачественный дорожный битум. Особо в ассоциации полагаются на организацию битумного производства по переработке тяжелой нефти Ярегского месторождения Республики Коми. Положительный опыт Петербурга по использованию битума, изготавливаемого Ухтинским НПЗ, в период 1992–2008 годов показал способность обеспечивать безремонтный срок службы дорожных покрытий даже на грузонапряженных трассах до 7–10 и более лет, объясняют специалисты.

ПЕРСПЕКТИВЫ ЗАКАЗОВ Дорожная отрасль развивается благодаря крупным инфраструктурным проектам, в том числе тем, которые реализуются в формате государственно-частного партнерства, считает генеральный директор компании «Магистраль двух столиц» (оператор трассы ЗСД) Антон Новиков. Самый масштабный и ожидаемый проект в Петербур-

ге — Широкая магистраль скоростного движения (ШМСД, также известна под названием Восточный скоростной диаметр), отмечает он, признавая, что непрозрачный механизм ценообразования и непропорциональное распределение рисков между государством и бизнесом привели к драматическому снижению рентабельности в отрасли и, как следствие, к сокращению числа генподрядных и подрядных организаций.

«Бизнес готов инвестировать средства в проекты транспортной инфраструктуры при условии адекватного распределения рисков и справедливой оценки стоимости — это касается и капитальных затрат, и стоимости финансирования. Если в ближайшее время не будет принято кардинальных мер по изменению правил игры в отрасли с учетом позиции бизнес-сообщества, мы можем потерять дорожно-строительный комплекс окончательно», — предупреждает господин Новиков.

Кроме ШМСД, напоминает представитель консалтинговой компании SRG Ярослав Бычков, правительство Петербурга определило перечень из 25 перспективных транспортных объектов, требующих федерального софинансирования в размере 45,2 млрд рублей. Таким образом, можно сделать вывод, что объемы работ и на местном рынке достаточны как на ближайшее время, так и в среднесрочной перспективе, считает эксперт.

Не так оптимистичен аналитик ИК «Фридом Финанс» Валерий Емельянов. По его словам, согласно трехлетнему бюджету Петербурга, расходы дорожного фонда планомерно сокращаются: с 39,9 млрд рублей в 2019 году до 35,1 млрд и затем до 27,6 млрд в 2021 году. «Дорожные фонды формируются из транспортного налога и акцизов на топливо. Фактически это сборы с населения, на которые создать качественную дорожную сеть проблематично. Без помощи федерального центра или сокращения других статей бюджета покрыть этот дорожный дефицит невозможно», — утверждает он. Совокупный дефицит дорожного фонда до 2024 года составит 50 млрд рублей, подсчитали аналитики.

Среди крупных проектов адресно-инвестиционной программы Петербурга эксперты также выделяют реконструкцию трассы М11 «Нарва» до Красного Села за 1,42 млрд рублей, а также обход через Красное Село за 542 млн рублей, строительство участка Южной магистрали от Волховского шоссе до Соколиной улицы за 1 млрд рублей, транспортную развязку Московского шоссе с Дунайским проспектом за 953,7 млн рублей, продолжение Софийской улицы до Московского шоссе за 800 млн рублей. ■