

ПРИЧИНЫ И СЛЕДСТВИЯ БАНКРОТСТВА МОСТОСТРОИТЕЛЕЙ

По данным Рейтингового агентства строительных компаний [1], в первом квартале 2016 года банкротами признаны 665 компаний. Среди них такие, казалось бы, непотопляемые мостостроительные организации, как ОАО «Мостострой № 6» с годовым оборотом более 12 млрд рублей, ОАО «Мостоотряд №19» (считавшееся одной из лучших мостостроительных компаний страны) с годовым оборотом 14 млрд рублей и имевший 2000 сотрудников, НПО «Мостовик» (построившее для сочинской Олимпиады 30 объектов стоимостью на 70 млрд рублей), Корпорация «Трансстрой» (получившая по результатам работы в Сочи многомиллиардные убытки), компания «Инжтрансстрой» (построившая в Сочи 14 объектов на 70 млрд рублей) и другие.

На грани банкротства всем известные, крупнейшие мостостроительные организации «Сибмост» и «Волгомост» (последняя входила в пятерку лидеров мостостроительной отрасли). Возникает вопрос о причинах такого обрушения крупнейших подрядных организаций. Версия о недостаточно высоком уровне менеджмента названных фирм представляется несостоятельной ввиду одномоментного характера банкротств фирм, успешно работавших до последнего времени долгие годы [2].

Попытаемся ответить на извечные вопросы «Кто виноват?» и «Что делать?».

В настоящее время сооружение объектов транспортной инфраструктуры ведется в следующем порядке.

1. Инвестор – заказчик (государство) через процедуру конкурса (по ФЗ-44 или ФЗ-223) заказывает проектной организации разработку проекта на стадии Проектная документация.
2. Проектная организация разрабатывает Проектную документацию и направляет ее в Госэкспертизу.
3. Госэкспертиза согласовывает Проектную документацию.
4. Заказчик утверждает Проектную документацию и передает ее для реализации подрядчику, выигравшему торги.
5. Подрядчик разрабатывает Рабочую документацию и на ее

основе выполняет строительно-монтажные работы (СМР), за что получает от заказчика деньги, и сдает объект.

Однако так хорошо бывает только на бумаге. В действительности на сегодняшний день в процессе строительства обнаруживаются серьезные негативные явления, порой приводящие подрядчика к банкротству. И эти явления следующие:

1. При твердой цене контракта цены на строительные материалы и конструкции скачкообразно возросли. Подрядчик берет в банке кредит, стремясь выполнить взятые на себя перед заказчиком обязательства, влезает в долги (учтем при этом высокие процентные ставки банков по кредитам) и остается без прибыли, а при стечении неблагоприятных обстоятельств вообще становится банкротом.
2. Стремясь в этих условиях сократить расходы на ведение строительно-монтажных работ, подрядчик пытается оптимизировать производство. Однако любое изменение конструктивно-технологических решений оплачивается заказчиком только после повторной экспертизы, которая может затянуться на месяцы. Подрядчик не получает денег, срывает сроки, теряет своих специалистов и, в конце концов, может стать банкротом.
3. Подрядчик обнаруживает, что территория строительства заказчи-

ком не подготовлена (коммуникации, постройки и т. д.). Подрядчик в полной мере не может выполнять работы, сроки срываются, оплаты не производятся. Подрядчик на зарплату работникам занимает деньги у банка, в срок вернуть долг не может и становится банкротом.

4. На торги будущему подрядчику был выставлен объект с «сырой» проектной документацией – например, с некачественным выполнением изыскательских работ. Возникает необходимость в дополнительных работах и переделках, что приводит к срыву сроков ввода и затратам, возмещаемым подрядчиком из своих средств, и при определенных обстоятельствах может привести к банкротству подрядчика.

5. Оказывается, что сметные нормы, по которым составлялся сводный сметный расчет, устарели и не отражают фактических расходов подрядчика. Отсюда в перспективе предприятия – убытки, а при больших объемах – предпосылки к банкротству.

Таким образом, российский подрядчик в последние годы при сооружении объекта транспортного строительства сталкивается со следующими проблемами:

1. Стартовая цена контракта на возведение объекта рассчитывается на основе сводного сметного расчета на строительство по государственным расценкам, не учитывающим рыночный характер ценообразования.
2. Цена контракта – твердая, не допускающая изменений при выявлении дополнительных работ.
3. Невозможность внесения изменений в проектную документацию на стадии строительства без прохождения повторной государственной экспертизы чревата задержками ввода объекта в срок.
4. Невозможность включения в проектную документацию ин-

новационных решений, обеспечивающих экономическую эффективность объекта в течение жизненного цикла (с учетом эксплуатации).

5. Территория строительной площадки не освобождена, что опять же влечет за собой срыв директивного срока ввода объекта в эксплуатацию (а следовательно, увеличение убытков подрядчика); технические условия на перенос коммуникаций на территории стройплощадки часто меняются в процессе работ.

6. Низкое качество инженерных изысканий и проектных решений, обусловленное зачастую сжатыми сроками, отведенными заказчиком на изыскания и проектирование.

7. Учетные ставки процентов по кредитам банков чрезвычайно высоки, достигая величины более 15%, что ставит под вопрос рентабельность организации-подрядчика, вынужденной прибегать к услугам банков, чтобы осуществлять неплановые платежи, оставаясь один на один в борьбе с рисками, показанными выше.

Для решения означенных проблем, опираясь на предложения, разработанные рабочей группой Общественного совета Росавтодора под руководством А.А. Журбина [3], можно предложить следующие меры.

1. Для повышения уровня проектирования объектов транспортного строительства и для руководства технической политикой в отрасли Минтрансу РФ целесообразно, учитывая положительный опыт передовых зарубежных стран, сформировать специальный государственный научно-технический центр, обеспечивающий разработку и обновление норм, а также типовых конструктивно-технологических решений с распространением этих решений в качестве официальных документов Минтранса РФ. Этот Центр должен находиться вне рынка.

2. Для решения вопросов ценообразования в строительстве транспортных объектов наделить Минтранс РФ полномочиями по разработке отраслевых сметных нормативов с постоянным мониторингом единичных расценок подрядчиков на основании результатов построенных объектов в различных регионах, с изданием периодических бюллетеней единичных расценок в отрасли. Это увеличит достоверность определения стоимости строительства транспортных сооружений и позволит уменьшить вероятность банкротства.

3. Экспертизу проектной документации по транспортным объектам целесообразно осуществлять не под эгидой Минстроя, а в Минтрансе РФ (в его собственной службе или специальной научной или проектной организации). Это обеспечит высокий технический и обоснованный экономический уровень проектируемых сооружений. При этом, учитывая зарубежный опыт, экспертизу проектной документации следует выполнять уже в процессе проектирования, что сокращает сроки проектирования и повышает его качество.

4. Учитывая, что, как показывает практика, ни один крупный объект не реализуется без изменений на стадии строительства, считать необходимым заказчику самому принимать решение о необходимости повторной экспертизы по объекту (сейчас любое изменение в проекте требует прохождения повторной государственной экспертизы, стоящего дополнительного времени и денежных средств).

5. Для обеспечения возможности применения инновационных решений при проектировании объектов транспортного строительства необходимо наделить Минтранс РФ полномочиями по использованию реестра инновационной продукции. Экономическую

и техническую эффективность инновационных решений в проектной документации заказчик определяет путем привлечения независимых экспертных организаций (не менее двух) с оценкой, учитывающей весь жизненный цикл объекта.

6. Проектирование крупных объектов проводить в три этапа:

- первый – обоснование инвестиций (заказчик),

- второй – разработка проектной документации (заказчик или подрядчик),

- третий – разработка рабочей документации (подрядчик).

7. Торги подрядчиков за крупный объект проводить в два этапа:

- первый этап – предквалификация,

- второй этап – представление оферты (конкурсного предложения).

8. Строительство крупных объектов транспортной инфраструктуры проводить в два этапа:

- первый – освобождение территории стройплощадки,

- второй этап – строительство.

9. Поскольку транспортное строительство играет в системе государства в нашей необъятной стране ключевую роль, целесообразно поставить вопрос о возвращении Министерства транспортного строительства, поскольку Минстрой больше отвечает за промышленное и гражданское строительство. В итоге можно сказать, что причины критического состояния подрядных организаций носят в основном системный характер и от подрядчика большей частью не зависят. Решение проблем спасения подрядных организаций надо искать срочно – во избежание развала всей отрасли транспортного строительства. Развал уже начался.

В.Н. Смирнов,
профессор ПГУПС

Использованные источники:

1. Подрядчик с риском для бизнеса // Газета «Ведомости». – № 4123. – 25.07.2016.

2. Смирнов В.Н. Проблемы отечественного транспортного строительства // Путевой навигатор. – № 32 (58). – Сентябрь, 2017.

3. Журбин А.А. Основные проблемы в области проектирования и строительства. Предложения по их решению // Дорожная держава. – № 74. – 2017.