

ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ИНИЦИАТИВЫ БИЗНЕСА

Форум «Инфраструктурные инициативы бизнеса», в котором приняли участие около 600 человек, состоялся 29 ноября 2019 года в Москве. Среди его делегатов – представители Министерства транспорта РФ, Министерства финансов РФ, Министерства экономического развития РФ, госкомпаний, отраслевых союзов и ассоциаций, руководители и ведущие специалисты крупнейших проектных, строительных, научно-производственных предприятий, транспортно-логистических компаний.



Организатором форума выступил комитет РСПП по инвестиционной политике, институтам развития и экспортной поддержке.

Президент Российского союза промышленников и предпринимателей Александр Шохин в своем приветственном слове, обращенном к участникам мероприятия, отметил, что вопросы развития инфраструктуры являются сегодня одной из приоритетных задач государственной экономической политики и выделены в отдельный национальный проект.

«Масштаб поставленных задач требует активного привлечения частного бизнеса как непосредственного и ключевого участника в реализации нацпроектов. Для этого необходимо повышать уровень доверия между властью и бизнесом, создавать гарантии эффективной реализации проектов, разрабатывать бизнес-ориентированные инструменты для интеграции небольших компаний в крупные инфраструктурные проекты», – сказал он.

К основным вопросам, которые предлагались для дискуссионного обсуждения на форуме, были отнесены: строительство автомобильных дорог федерального и регионального значения; обеспечение реализации инфраструктурных проектов строительными материалами, оборудованием и техникой. Сюда же вошли темы, касающиеся проблем ценообразования в строительстве, совершенствования правового регулирования, ресурсного обеспечения реализации проектов. Говорилось и о поддержке проектов модернизации систем перевозок, и об обновлении парков городского транспорта в регионах РФ, и о многом другом.

Главной задачей форума стало не только создание условий для эффективного взаимодействия регуляторов и ведущих участников рынка, но и решение вопросов, связанных с поддержкой новых инвестиционных проектов, и их дальнейшим развитием.

В рамках деловой программы мероприятия состоялись

заседания рабочих групп по следующим направлениям: обеспечение реализации проектов развития дорожно-транспортной инфраструктуры, развитие железнодорожной и портовой инфраструктуры, модернизация систем городского общественного транспорта.

Модератор рабочей группы «Обеспечение реализации проектов транспортной инфраструктуры», Игорь Коваль, генеральный директор IC Holding Россия и СНГ, во вступительном слове подчеркнул, что внимание инфраструктурного сообщества в настоящее время приковано к исполнению Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КПМИ) на период до 2024 года.

«Это широкая и многогранная тема, – подчеркнул он. – И основной упор сделан на строительстве и реконструкции автомобильных дорог. В этой области уже проделана огромная работа, и результаты выражаются в километрах современных региональных и федеральных трасс, построенных в соответствии с нормативными требованиями. А перед нами стоят все более амбициозные задачи, и многие из них связаны с реализацией национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

Реализация транспортной части КПМИ будет способствовать повышению «Индекса качества транспортной инфраструктуры» на 15,5% за шесть лет (по отношению к базовому уровню 2017 года), а значит, увеличению пропускной способности, улучшению качественных параметров магистральной транспортной инфраструктуры, повышению доступности транспортных услуг для населения и бизнеса, устранению инфраструктурных ограничений в рамках долгосрочного экономического развития страны.

«Важно увеличить мобильность нашего населения и скорость передвижения грузов», – сказал председательствующий на заседании Иннокентий Алафинов, первый заместитель министра транспорта Российской Федерации. Он также констатировал, что, несмотря на оценки, звучащие в отношении амбициозности КПМИ, Комплексный план до 2024 года – это необходимый минимум для того, чтобы Россия могла оставаться в числе современных стран с развитой инфраструктурой.

В системе управления реализацией транспортной части плана планируется использование технологии информационного моделирования (BIM), что позволит сформировать надежную основу для принятия решений на любой стадии проекта (от ранних концепций до эксплуатации). Транспортную часть плана предлагается реализовывать во взаимосвязи с ведомственным проектом Минтранса России «Цифровой транспорт и логистика» в составе национальной программы «Цифровая экономика Российской Федерации». Приоритетом при реализации транспортной части плана является инновационное преобразование отрасли инфраструктурного строительства.

Еще одним из активно обсуждаемых вопросов на форуме стало Соглашение о защите и поощрении капиталовложений (СЗПК). По словам Иннокентия Алафинова, Минтранс данный законопроект поддерживает, но при этом СЗПК не должен нарушать работу инструментария, который уже себя хорошо зарекомендовал в проектах ГЧП: в этом позиция Минтранса и профессионального сообщества совпадает.

Участники форума, говоря о задачах развития транспортной инфраструктуры и, в частности, сети автомобильных дорог в России, подчеркнули, что в самое ближайшее время необходимо решить ряд отраслевых проблем. Так, было заявлено, что важно ра-

ботать не только над каркасом сети, но и обращать активное внимание на развитие региональных проектов.

В заседании рабочей группы приняли участие заместитель председателя правления Государственной компании «Российские автомобильные дороги» Георгий Чичерин, генеральный директор АО «ДСК «Автобан» Алексей Андреев, генеральный директор АО «Институт «Стройпроект» Алексей Журбин, генеральный директор АО «Институт Гипростроймост – Санкт-Петербург» Илья Рутман, председатель совета директоров Группы «ВИС» Игорь Снегуров и другие.

Ирина Думова, директор по стратегии и развитию бизнеса АО «Стройтрансгаз», в своем выступлении обозначила ряд проблемных вопросов, возникающих в рамках планирования и реализации инфраструктурных проектов. Говоря о комплексном подходе при планировании, который основывается на многовариантной оценке планируемых к использованию ресурсов и их отдачи, она подчеркнула, что ресурсы территорий должны быть сбалансированы. «Количество ресурсов в определенный момент времени может быть ограничено, следовательно, их стоимость будет выше, – и это должно быть учтено и оценено при планировании», – сообщила она.

К одной из основных первоочередных причин малой эффективности инвестиционных проектов Ирина Ивановна отнесла некачественно подготовленное технико-экономическое обоснование, являющееся основным инвестиционным документом и отправной точкой в принятии решений.

Спикеры говорили о возможности упрощенного внесения необходимых изменений в техническую и сметную документации, о качестве предоставляемой подрядчику/концессионеру проектной документации. Также заявлено о необходимости доработки законопроекта о СЗПК в части регулирования концессионных соглашений и соглашений о ГЧП и МЧП. Были выдвинуты предложения о реформировании системы сметного ценообразования, необходимости перехода на ЕРС-контракты, об исключении риска переклассификации ГЧП в госзаказ.

Алексей Журбин отметил, что для координации разработки нормативных и рекомендательных документов по совершенствованию системы ценообразования в строительстве и улучшению условий прохождения экспертизы были разработаны программы – минимум и максимум. Так, в отношении контрактной системы программа-минимум затрагивает внесение изменений в Федеральный закон 44-ФЗ, позволяющих





изменять цену и сроки контракта. Сюда же входит проведение двухэтапных конкурсов и повышение порога демпинга до 10%. Основу программы-максимум составляет переход на международную контрактную систему ФИДИК, а также обеспечение равенства прав заказчика и подрядчика и отказ от стартовой цены на торгах.

Для решения проблем, связанных с прохождением экспертизы, программа-минимум предусматривает разделение функций технической и ценовой экспертизы (техническая функция – в Минстрое, ценовая – в Минэкономразвития). Программа-максимум подразумевает передачу функций экспертизы проектной документации непосредственно заказчику. В части ценообразования программа-минимум предусматривает передачу вопросов ценообразования в отрасли Минтрансу или создание при Минстрое органа по ценообразованию объектов транспортного (линейного) строительства. В основу программы-максимум заложено внедрение международной практики ценообразования.

«Ценообразование на дорожно-строительные работы в нашей стране не отражает истинного положения дел, и в этой связи необходим переход от базисно-индексного к ресурсному методу определения цены на дорожно-строительные материалы. Ситу-

ацию надо менять», – добавил Алексей Андреев.

Продолжая тему ценообразования, генеральный директор АО «Институт Гипростроймост-Санкт-Петербург» Илья Рутман отметил: «В сложившейся ситуации, когда в условиях массового банкротства оказываются крупнейшие российские подрядные строительные компании, необходимо решить многие вопросы. Прежде всего, стоит отказаться от сметного ценообразования в строительстве, успев вовремя перейти на рельсы нормальных рыночных отношений, тем более что поставщики материалов и конструкций – все работают по законам рынка. Деятельность же дорожно-строительной сферы до сих пор регулируется государством, которое не может

учитывать всех фактических затрат, понесенных подрядчиком в соответствии с современными рыночными механизмами. Фактическую себестоимость дорожного объекта в результате выполненных работ может определить только подрядчик. А если подрядчик выполняет всё, что прописано в проекте, согласно установленным ценам, которые формируются на основе государственных расценок, то он терпит значительные издержки, поскольку в процессе строительства рынок – так или иначе – начинает диктовать свои условия». В результате, если подрядчик выполняет все то, что прописано в проекте, согласно установленным ценам, то он оказывается в условиях ближайшего банкротства – и это объективная картина сегодняшнего дня. Нужно отказаться от сметного ценообразования в строительстве и успеть вовремя перейти на нормальные рыночные отношения, тем более что поставщики материалов – все работают по законам рынка».

Участники заседания, согласившись с предыдущими спикерами, добавили, что есть все основания для того, чтобы вернуться к практике 1995–2007 годов, «когда у наших подрядных организаций была возможность развиваться. А такая практика была возможна до ужесточения государственного регулирования на строительные работы и при этом – без фактиче-



ского регулирования цен на дорожно-строительные материалы».

Плодотворной также оказалась дискуссия, состоявшаяся в рамках заседания рабочей группы «Инвестиции в проекты городского транспорта». Ее модератор, вице-президент Центра экономики инфраструктуры Павел Чистяков заметил, что городской транспорт сегодня – это недооцененный объект для внебюджетных инвестиций и недоинвестированный сегмент отрасли с точки зрения качества услуг для пассажиров. Износ парков достигает 90%, особенно в сфере городского электрического транспорта.

Заместитель министра финансов РФ Андрей Иванов, председательствующий на заседании, подчеркнул, что нужно более активно привлекать частных инвесторов в инфраструктурные проекты, в том числе не связанные с развитием собственного бизнеса, к которым в том числе относятся проекты городского транспорта.

Директор департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Министерства транспорта РФ Алексей Бакирей рассказал о введении базовых стандартов транспортного обслуживания, которые будут закреплены федеральным законом и создадут условия по привлечению частных инвестиций в проекты городского транспорта.

Участники рабочей группы пришли к мнению о необходимости комплексного проекта по развитию общественного транспорта в городах. Реализация проекта позволит существенно повысить качество жизни населения и привлекательность городов для ведения бизнеса, максимизирует положительные общественные эффекты от реализации проекта БКАД. Проект интересен крупному бизнесу и может привлечь существенные объемы внебюджетных инвестиций.



От федерального правительства требуются совершенствование нормативной базы в части регулирования пассажирских перевозок, концессионного законодательства, льготные процентные ставки на лизинг подвижного состава и финансовая поддержка модернизации инфраструктуры. Кроме того, комплексные проекты модернизации городского общественного транспорта могли бы стать одним из направлений расходования средств ФНБ.

На итоговой пленарной сессии, модератором которой выступил руководитель комитета по инвестиционной политике, институтам развития и экспортной поддержке, вице-президент РСПП Игорь Вдовин, к дискуссии присоединился заместитель министра экономического развития РФ Михаил Расстригин. Он подчеркнул, что инструментом развития инфраструктуры должно стать ГЧП. Минэкономразвития подготовило поправки к закону о ГЧП и концессиях, которые направлены на повышение привлекательности для бизнеса проектов, где не всегда есть входящий денежный поток, либо он недостаточен, чтобы заинтересовать частных инвесторов. «Нужно быть более амбициозными, смелее принимать решения и переходить к новым структурам в концессиях, чтобы кардинально увеличить количество реализуемых проектов», – заявил Михаил Расстригин.

Председатель совета директоров «Инфраструктурной корпорации АЕОН» Роман Троценко отметил, что площадка форума позволяет обсудить вопросы, на которые ни у государства, ни у делового сообщества пока нет ответов. Сегодня, по его словам, необходимо прогнозировать и начинать строить инфраструктуру за 5–10 лет до того момента, когда она станет остро необходима. В отношении СЗПК Роман Троценко отметил, что законопроект не идеален, но альтернативы ему сейчас нет.

Подводя итоги дискуссии, президент РСПП Александр Шохин сообщил, что Союз, как консолидатор предложений бизнес-сообщества, предлагает исключить из законопроекта СЗПК концессии и ГЧП. В противном случае принятие закона может привести к остановке реализации сотен инфраструктурных проектов.

В завершение форума «Инфраструктурные инициативы бизнеса», проводимого впервые, Игорь Вдовин отметил важность подобной деловой консолидации, благодаря которой были сформированы предложения в адрес правительства РФ по нормативно-правовому и ресурсному обеспечению проектов в области транспортной инфраструктуры.

Подготовила Светлана Пичкур