

# КАТОК ДЛЯ ДОРОЖНОГО РЫНКА

ЧИСЛО ИГРОКОВ РЫНКА ДОРОЖНО-МОСТОВОГО СТРОИТЕЛЬСТВА ПОСТОЯННО УМЕНЬШАЕТСЯ. БОЛЬШИНСТВО СУБПОДРЯДЧИКОВ ЕЩЕ ДЕРЖАТ НА ПЛАВУ ОБЪЕКТЫ, КОТОРЫЕ СТРОЯТСЯ К ЧЕМПИОНАТУ МИРА ПО ФУТБОЛУ В 2018 ГОДУ, НО СКОРО ОНИ ЗАВЕРШАТСЯ ВМЕСТЕ С ОБЪЕМАМИ ФИНАНСИРОВАНИЯ НОВЫХ СТРОЕК. ЭКСПЕРТЫ НЕ ИСКЛЮЧАЮТ РЯДА БАНКРОТСТВ НА ЭТОМ ФОНЕ. ЛИДИЯ ГОРБОРУКОВА

По разным оценкам, объем рынка дорожного строительства Санкт-Петербурга составляет 20–40 млрд рублей в год. Независимый эксперт транспортной отрасли Алексей Тузов говорит, что если к 40 млрд рублей добавить и работы по сооружению метрополитена, то эта цифра увеличится вдвое.

Одним из катализаторов строительства объектов дорожной и транспортной инфраструктуры в Петербурге стал чемпионат мира по футболу 2018 года. В рамках подготовки к мундиалу в городе активно возводятся дороги, развязки и мосты, средства на которые идут не только из регионального бюджета, но и из федеральной казны. Всего на проведение подготовительных дорожных работ в Петербурге из бюджетов всех уровней будет выделено более 64 млрд рублей, подсчитал Алексей Тузов. Среди объектов, которые будут построены к чемпионату мира по футболу, — продление набережной Макарова на Васильевском острове, строительство развязки на Дунайском проспекте, мост через остров Серный, Яхтенный мост, возведение которого финансировалось из чистой прибыли крупнейших дорожно-мостовых предприятий города. Также продвигается и строительство участков платной автомагистрали Москва — Санкт-Петербург.

По оценкам владельца компании Мега Agent Руслана Соешева, за 2016 год глобальных изменений на рынке дорожного строительства не наблюдалось, зато явно прослеживалась активность подрядных и субподрядных организаций. Благодаря финансированию подготовки дорог к чемпионату мира по футболу улучшилось состояние дел для мелких компаний, до которых эти средства стали доходить в больших объемах, так как вырос объем госзакупок.

При этом участники рынка отмечают, что после чемпионата мира число крупных дорожных строек городского масштаба резко снизилось и некоторые подрядные компании могут вообще остаться без работы. Конечно, город ждет масса крупных ранее анонсированных проектов, которые власти рассчитывают реализовывать на принципах концессии, то есть с привлечением частного капитала. Например, речь идет о Восточном скоростном диаметре (ВСД) и «Аэроэкспрессе», линии скоростного легкого рельсового транспорта (ЛРТ). Но начало реализации этих проектов может затянуться из-за ряда нерешенных вопросов градостроительного и финансового характера.

Генеральный директор ЗАО «Пилон» Владимир Шмидт отмечает, что рынок дорожного строительства находится в состоянии завершения давно начатых объектов. «Было большое недофинансирование, и сегодня упор сделан на все начатое ранее, чтобы обеспечить инфраструктурой



ПОСЛЕ ЧЕМПИОНАТА МИРА ПО ФУТБОЛУ ЧИСЛО КРУПНЫХ ДОРОЖНЫХ СТРОЕК ГОРОДСКОГО МАСШТАБА РЕЗКО СНИЗИТСЯ — И НЕКОТОРЫЕ ПОДРЯДНЫЕ КОМПАНИИ МОГУТ ВОООЩЕ ОСТАТЬСЯ БЕЗ РАБОТЫ

Кубок Конфедераций и чемпионат мира по футболу. К сожалению, новых объектов, крупных и значимых для города, которые можно было бы начать строить после проведения чемпионата, мы не наблюдаем. Речь идет об объектах, которые включены или не включены в Адресную инвестиционную программу (АИП), мы не говорим о концессии или государственно-частном партнерстве (ГЧП)», — прокомментировал господин Шмидт.

Генеральный директор группы компаний «Геоизол» Елена Лашкова считает, что число генподрядных компаний, способных с необходимым качеством и своевременно реализовать проект, сократилось. Но с другой стороны, по ее словам, существенно сократился объем крупных инфраструктурных проектов. «Альтернативы ЗСД, на котором были задействованы практически все дорожно-строительные компании города начиная с 2013 года, сегодня нет. К проектированию ВСД только приступают. Разработка проекта, поиск инвестора — на это потребуется как минимум два года, прежде чем строители выйдут на площадку», — добавила госпожа Лашкова.

**МРУТ КАК МУХИ** Алексей Тузов подсчитал, что в Петербурге присутствует около 160 дорожно-строительных компаний. Крупными игроками, в основном выступающими в качестве генподрядчиков, являются ЗАО «Пилон», ЗАО «ВАД», АО «ПО „Возрождение“», ОАО «Метрострой», компании «АБЗ-Дорстрой», «Геоизол», «Севзапстрой», «Орион плюс».

При этом многие игроки строительного рынка уходят из бизнеса ввиду сокращения числа заказов и появления новых мелких организаций. Еще в 2015 году произошло банкротство ключевых для Пе-

тербурга участников дорожно-мостового рынка — компаний «Мостострой № 6» и «Мостоотряд № 19». «Причины финансовых проблем заключаются в системе организации бизнеса, которая работает по эффекту „пирамиды“: издержки предыдущего заказа покрываются финансовыми поступлениями от следующего. В результате, когда число подрядов сокращается, компания уже не в состоянии покрывать расходы», — пояснил господин Тузов.

Постоянно сужается и сегмент надежных субподрядных компаний в Петербурге. Владимир Шмидт вообще считает, что субподрядные компании на рынке дорожно-мостового строительства умирают. Это происходит из-за отсутствия объемов работ. «Ценовая политика сегодняшних контрактов оставляет желание быть лучше. Мы не можем себе позволить развиваться. Чтобы купить что-то новое, нужно заработать, а рентабельность на объектах этого не позволяет. Если мы сегодня зарабатываем 5%, это уже хороший показатель. Это если говорить о нас, об объектах комитета по строительству и комитета по развитию транспортной инфраструктуры Петербурга. В нашем понимании, для хорошего развития компании, возможности нормально работать, качественно сдавать объекты рентабельность должна быть 8–10%. Сегодня этого нет, некоторые объекты приходится вытягивать с нулевой рентабельностью, чтобы сохранить коллектив», — констатировал господин Шмидт.

По оценкам Елены Лашковой, общее число компаний в сегменте дорожного строительства сократилось в разы, особенно число специализированных геотехнических компаний, работающих на рынке подземного строительства. Причинами, по

ее словам, являются отсутствие проектов, направленных на развитие городской подземной инфраструктуры, не удовлетворяющие требованиям сегодняшнего дня расценки, рост цен на основные строительные материалы, несвоевременное финансирование выполненных работ по контрактам, сложность работы со спецчетами. «Все это вынуждает компании привлекать дополнительные кредитные средства, что только ухудшает ситуацию. Многие пострадали от банкротств крупных и не только компаний. Увы, но „кидают“ сегодня чаще, чем в 1990-е годы. Кризис неплатежей вновь становится характерным явлением», — считает госпожа Лашкова.

В сложной финансовой ситуации находятся десятки субподрядных организаций (транспортники, мостостроители, поставщики материалов), участвующих в сооружении седьмого и восьмого участков (с 543-го по 684-й км) федеральной трассы М11 Москва — Санкт-Петербург. Это связано с задержкой оплаты компаниям со стороны генерального подрядчика этих участков — турецкой компании «Идж Ичташ Асталди Иджа Иншаат Ширкети» (ICA). В числе подрядчиков значатся и крупные игроки рынка — ПО «Возрождение», «АБЗ-Дорстрой», «Севзапстрой». По неофициальным данным, задолженность перед подрядчиками составляет около 4 млрд рублей.

Информация о том, изменилась ли ситуация с выплатой задолженности по участку М11, отсутствует. В конце февраля 2017 года компания «Магистраль двух столиц», которая является концессионером проекта, сообщила о выделении в срочном порядке 5 млрд рублей для завершения строительных работ на седьмом-восьмом