

**М. В. Черкашина**

*Байкальский государственный университет  
экономики и права,  
г. Иркутск, Российская Федерация*

## АВТОДОРОЖНОЕ ХОЗЯЙСТВО РОССИИ: ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ И РЫНОЧНАЯ КОНЪЮНКТУРА

**Аннотация.** В статье обоснована актуальность исследования рынка дорожной отрасли России на современном этапе. Рассмотрены ключевые направления развития дорожной сферы страны, в том числе изменение законодательства, регулирующие государственные закупки, и географии дорожных проектов в сторону европейской части РФ. На примере компании ОАО «Мостотрест» проиллюстрировано снижение рентабельности дорожно-строительных проектов и расширение сферы влияния в смежных отраслях путем консолидации бизнесов. Определены преимущества, а также риски внедрения и использования на территории РФ проектов на основе государственно-частных партнерств. Проанализированы модели государственно-частных партнерств, используемые в зарубежных странах. Представлена характеристика рисков частного и публичного партнерств исходя из практики ведения бизнеса иностранными компаниями. Подробно рассмотрена модель DBFO (проектирование — конструирование — стратегическое управление — финансирование) и возможность ее использования на территории Иркутской области.

**Ключевые слова.** Дорожное хозяйство; рентабельность; государственно-частное партнерство; модель DBFO; Мостотрест.

**Информация о статье.** Дата поступления 6 ноября 2014 г.; дата принятия к печати 10 ноября 2014 г.; дата онлайн-размещения 31 января 2015 г.

**M. V. Cherkashina**

*Baikal State University of Economics and Law,  
Irkutsk, Russian Federation*

## PUBLIC ROAD SYSTEM OF RUSSIA: DEVELOPMENT PROSPECTS AND MARKET CONDITION

**Abstract.** The article substantiates the topicality of investigating the public roads system of Russia at the present stage. It considers the key directions of the country's public roads development, including changes of the legislation that regulate governmental purchases and geography of road projects in the direction of the European part of the Russian Federation. Using the example of JSC «Mostotrest», it illustrates the decrease of road construction project rentability and the expansion of the sphere of influence in related sectors through business consolidation. It identifies the advantages and risks of introducing and using projects based on public private partnerships on the Russian Federation's territory, as well as analyses models of public private partnerships used in foreign countries. The article presents the characteristic of private and public risks resulting from practice of business performance by foreign companies. It considers in detail the model of DBFO (design — build — finance — operate) and the possibility of using it on the territory of Irkutsk Oblast.

**Keywords.** Public road system; rentability; public private partnership; DBFO model; Mostotrest.

**Article info.** Received November 6, 2014; accepted November 10, 2014; available online January 31, 2015.

Дорожная отрасль является направлением, определяющим перспективы социально-экономического развития страны в целом и регионов в частности. Именно от состояния, протяженности и оснащенности инфраструктуры автомобильных дорог зависят транспортные потоки, скорость, возможность и сроки перемещения грузов, пассажиров и товаров.

Автодорожное хозяйство должно развиваться в целом. Государству в данном случае отведена важнейшая роль по обеспечению условий для поступательного развития всей отрасли и возможностей функционирования дорожно-строительных компаний. В рамках государственной политики должны поддерживаться внедрение и апробация новых технологий строительства и управления автомобильными дорогами, а также поиск лучших технических решений.

Рынок дорожной отрасли с каждым годом меняется под влиянием ряда факторов экономического, политического и законодательного характера [1; 2; 6; 10]. На сегодняшний день можно выделить следующие тенденции развития дорожного хозяйства России:

1. Территориальное смещение дорожных проектов — крупные транспортные потоки России и основные промышленные зоны сосредоточены по большей части в западной части страны. Именно по этой причине крупнейшие проекты по строительству новых автомобильных дорог приходятся на эти территории, включая крупные проекты государственной компании «Российские автомобильные дороги» («Автодор») (строительство платной центральной кольцевой автомобильной дороги Московской области, концессионное соглашение на финансирование, строительство и эксплуатацию на платной основе скоростной автомобильной дороги М-11 «Москва — Санкт-Петербург» и т. д.). При этом география строительства смещается в сторону городов, где будет проходить Чемпионат мира по футболу в 2018 г.<sup>1</sup>

2. Изменение законодательства, регулирующего организацию закупочной деятельности — значительную роль в данном случае сыграло вступление в силу с 1 января 2014 г. Закона «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ, который создает, с одной стороны, большие возможности для государственного заказчика по обеспечению качества проектов, с другой стороны, предоставляет подрядчику новые механизмы взаимодействия с заказчиком.

3. Укрупнение и создание комплексных дорожных проектов — в настоящее время наблюдается тенденция таких проектов, которые объединяют в своих рамках не только строительство автомобильных дорог, но и возведение искусственных сооружений (труб, мостов, путепроводов, виадуков, эстакад), а также дорожной инфраструктуры. За счет комплексного характера автодорожных проектов увеличивается и средняя цена контракта (рис. 1). Например, за 5 лет средний размер контракта вырос почти в 4 раза, при этом в дальнейшем прогнозируется его рост.

4. Снижение рентабельности реализации дорожных проектов — в большей степени обусловлено снижением цены контракта, причинами которого являются:

- стимулирование снижения цены со стороны государственного заказчика на этапе разработки проектной документации;
- рост региональной ценовой конкуренции;
- повышение доли субподрядных работ в общем объеме выполняемых работ и как следствие рост затрат подрядчика;
- увеличение стоимости субподрядных работ;
- рост цен на строительные материалы.

<sup>1</sup> URL: [http://www.russianhighways.ru/for\\_investor/investment\\_projects/stage\\_of\\_implementation/](http://www.russianhighways.ru/for_investor/investment_projects/stage_of_implementation/).

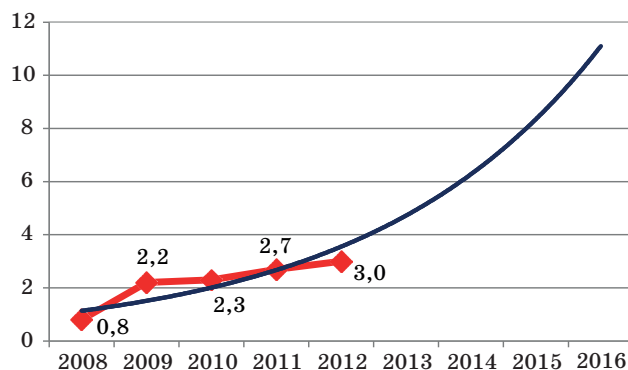


Рис. 1. Средний размер контакта в дорожной отрасли за 2008–2012 гг. и прогноз на 2013–2015 гг.

(Составлено по данным: URL : <http://www.zakupki.gov.ru/>)

Автором была проанализирована динамика выручки, валовой прибыли и рентабельности по валовой прибыли такой крупной компании России, как ОАО «Мостотрест», осуществляющей свою деятельность в 15 регионах страны европейской части России. Анализ показал, что за период с 2009 по 2013 г. выручка предприятия увеличивалась, а валовая прибыль снижалась (рис. 2). Соответственно, рентабельность по валовой прибыли предприятия сокращалась (рис. 3).

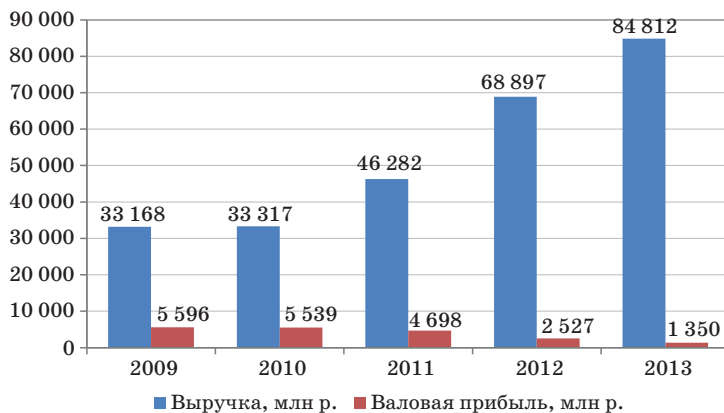


Рис. 2. Динамика финансовых показателей ОАО «Мостотрест» с 2009 по 2013 г., млн р.

(Составлено по данным системы «СПАРК» и годовых отчетов ОАО «Мостотрест»)

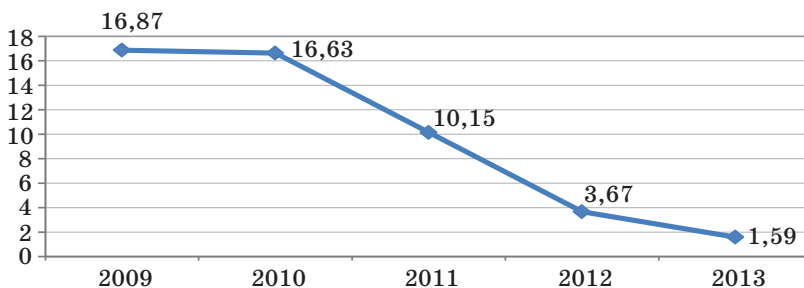


Рис. 3. Динамика рентабельности по валовой прибыли ОАО «Мостотрест» с 2009 по 2013 г.

(Составлено по данным системы «СПАРК» и годовых отчетов ОАО «Мостотрест»)

Из перечисленных факторов, повлиявших на такую динамику финансовых показателей компании ОАО «Мостотрест», можно выделить повышение цен на сырье и материалы (горюче-смазочные материалы, металлоконструкции, комплектующие изделия), а также рост затрат по услугам субподрядчиков ввиду увеличения их стоимости и доли в общем объеме работ. Снижение прибыльности бизнеса касается не только крупных игроков рынка (как ОАО «Мостотрест»), но и компаний среднего и малого бизнеса. Сокращение рентабельности деятельности предприятий дорожной отрасли является стимулом для уменьшения расходов за счет внедрения систем нормирования и управления проектами, а также контроля основных затрат.

5. Структурирование капитала компаний путем консолидации активов. Вследствие того, что на рынке наблюдается снижение рентабельности проектов и их укрупнение, предприятия стремятся снизить свои издержки за счет слияний и поглощений, укрупнения капиталов, приобретения акций компаний смежных отраслей [4]. Наглядным примером такой тенденции также может служить предприятие ОАО «Мостотрест». В 2013 г. компания увеличила свою долю акций в уставном капитале ООО «Трансстроймеханизация» до 84 %, чем укрепило позиции на рынке строительства автомагистралей, расширило географию деятельности в ряде регионов (Уральский, Сибирский и Дальневосточный федеральные округа), а участие в уставном капитале ЗАО «МТТС» и ООО «ОССП» (доли участия 60 и 84,3 % соответственно) позволило усилить свои позиции в смежных отраслях (содержание, ремонт и управление платными дорогами).

6. Использование новых механизмов строительства, ремонта и эксплуатации автомобильных дорог, а именно государственно-частных партнерств (ГЧП). Такие партнерства успешно применяются в транспортной инфраструктуре зарубежных стран, в частности на таких объектах, как автомобильные дороги, железные дороги, аэропорты, порты и т. д. Например, в США 32 из 36 проектов на базе ГЧП связаны с автомобильными дорогами. В других развитых странах (Австрия, Бельгия, Дания, Австралия, Израиль, Ирландия, Финляндия, Испания, Португалия, Греция, Южная Корея, Сингапур) на 1-м месте по числу использования ГЧП находится отрасль, связанная со строительством и реконструкцией автодорог (93 проекта) [5; 8].

Накопленный зарубежный практический опыт позволяет все партнерства разделить на социально-ориентированные (связанные со строительством, эксплуатацией и управлением таких объектов как: больницы, образовательные учреждения, автомобильные и железные дороги, объекты ЖКХ и прочие) и властно-ориентированные (связанные с обслуживанием и кадровым наполнением тюрем, охраны, полиции и пр.). Автомобильные дороги имеют отношение к социально-ориентированным проектам. Отличительной чертой ГЧП является акцент на предоставляемой частным партнером услуге. В данном случае нужно разграничивать обычные государственные закупки и ГЧП. В случае ГЧП государство платит за качественную услугу, которую предоставляет на длительной основе частный партнер, посредством использования частной или арендованной инфраструктуры, которая в свою очередь является частью этого сервисного пакета.

Преимущества внедрения ГЧП (в частности более подходящей для российских условий модели DBFO) очевидны:

- комплексный характер проекта;
- длительный характер отношений частного и государственного партнеров (как правило, не менее 20–30 лет);
- разделение рисков между государственным и частным партнером;

- контроль качества со стороны государственного партнера;
- рост заинтересованности частного подрядчика в качественном исполнении проекта;
- развитие долгосрочного кредитования в банковской сфере [3; 7; 9].

Помимо преимуществ, ГЧП по модели DBFO характеризуются и определенными рисками (таб.).

**Риски государственного и частного партнеров  
в модели DBFO**

| Вид риска                              | Содержание  |
|--|---|
| Риск проектирования                    | В рамках долгосрочного партнерства частный партнер берет на себя обязательства по проектированию объекта инфраструктуры (дороги, моста, водоочистных сооружений и т. д.). От качества проекта зависит долговечность объекта и его способность выполнять необходимую функцию, оказывать социально-значимую услугу. Частный партнер сможет получать доход только при условии качественного оказания услуги, а публичный партнер несет обязательства перед конечным потребителем |
| Строительный риск                      | Данный вид риска больше характерен для частного партнера, так как именно он занимается возведением объекта. Строительный риск может включать в себя изменение погодных условий, изменение цен на строительные материалы, политическая ситуация, необходимость использования дорогостоящих заменителей, простой производства и др.   |
| Программный риск, или риск обеспечения | Частный партнер самостоятельно обеспечивает программу проекта в части финансовой стороны — таким образом он несет риск потери источников финансирования и срыва проекта   |
| Риск траффика                          | Данный риск как правило выделяют зарубежные авторы и связывают его преимущественно с риском недополучения дохода от платных дорог в связи с недостаточной проходимостью транспорта. В российской же практике, так как строительство платных дорог очень слабо развито (и то преимущественно на Западе), данный риск можно трансформировать в риск недополучения дохода по другим причинам, например, нарушение своих обязательств публичным партнером                         |
| Риск технического обслуживания         | Частный партнер отвечает за оценку и выполнение всех работ по техническому обслуживанию на период проекта (как для новых, так и для уже существующих автомобильных дорог). Для новых дорог управление этим риском является важным фактором при проектировании новых работ. Для существующих дорог риск должен оцениваться в ходе тендера  |
| Риск планирования                      | Частный партнер, как правило, имеет недостаточное количество ресурсов для управления этим риском. Во время проекта имеет место значительная неопределенность, связанная с конечной стоимостью проекта, временем его реализации. Для лучшего управления данным риском частный и государственный партнер должны объединять свои возможности и ресурсы   |

Составлено по: [11; 12].

В заключение хотелось бы отметить, что для гармоничного развития автодорожного хозяйства России и Иркутской области в частности необходима дальнейшая государственная поддержка инновационных механизмов, содействие практики применения ГЧП, совершенствование нормативно-правовой базы, увеличение объемов финансирования и количества дорожных проектов, а также инициатива дорожно-строительных компаний и повышение их компетенций.

Список использованной литературы

1. Белицкая А. В. Государственно-частное партнерство как альтернатива контрактной системе / А. В. Белицкая // Юрист. — 2014. — № 5. — С. 33–37.
2. Гагарин П. Государственно-частное партнерство: проблемы и перспективы развития / П. Гагарин // Финансовая газета. — 2013. — 11 апр.
3. Ефремов А. А. Оценка эффективности публично-правового регулирования государственно-частного партнерства в субъектах Российской Федерации / А. А. Ефремов // Вопросы государственного управления. — 2013. — № 2. — С. 115–126.
4. Капустина Л. М. Исследование конкурентоспособности предприятий дорожного хозяйства: маркетинговый подход / Л. М. Капустина, М. М. Сидоренко // Практический маркетинг. — 2010. — № 9 (163). — С. 22–27.
5. Киреевко А. П. Применение программно-целевого метода для государственной поддержки малого и среднего предпринимательства в регионах Сибирского федерального округа / А. П. Киреевко, Л. В. Санина // Известия Иркутской государственной экономической академии. — 2014. — № 4 (96). — С. 117–132.
6. Крикун Е. С. Проблемы прогнозирования несостоятельности предприятий / Е. С. Крикун, А. А. Елизова // Материалы 71-й ежегодной научной конференции профессорско-преподавательского состава и докторантов, 23-й научной конференции аспирантов и 73-й научной конференции студентов и магистрантов. — Иркутск : Изд-во БГУЭП, 2012. — С. 120–128.
7. Литвяков С. С. Новые механизмы финансирования проектов ГЧП в сфере дорожного хозяйства / С. С. Литвяков // Финансы. — 2012. — № 12. — С. 22–25.
8. Пьянкова К. В. Государственно-частное партнерство: преимущества и недостатки для государства и бизнеса / К. В. Пьянкова, Н. Н. Косвинцев // Вестник Пермского университета. — 2010. — № 4 (7). — С. 12–19.
9. Рыманов А. Ю. Оценка эффективности проектов государственно-частного партнерства / А. Ю. Рыманов // Бухгалтерский учет в бюджетных и некоммерческих организациях. — 2014. — № 13 (349). — С. 29–31.
10. Садило М. В. Автомобильные дороги: строительство и эксплуатация / М. В. Садило. — Ростов н/Д : Феникс, 2011. — 367 с.
11. Черкашина М. В. Роль медиативных технологий в управлении финансами компаний дорожной отрасли / М. В. Черкашина, Л. В. Кислицына // Известия Иркутской государственной экономической академии. — 2014. — № 2 (94). — С. 32–37.
12. Grimsey D. Public private partnerships: the worldwide revolution in infrastructure provision and project finance / D. Grimsey, M. Lewis. — Cheltenham : Edward Elgar, 2007. — 268 p.

References

1. Belitskaya A. V. State-private partnership as an alternative to the contractual system. *Yurist = Lawyer*, 2014, no. 5, pp. 33–37. (In Russian).
2. Gagarin P. Public private partnership: problems and development prospects. *Finansovaya gazeta = Financial Gazette*, 2013, April 11. (In Russian).
3. Efremov A. A. Problems of efficiency of public law regulation of publicprivate partnership in the regions of the Russian Federation. *Voprosy gosudarstvennogo upravleniya = Issues of Governmental Administration*, 2013, no. 2, pp. 115–126. (In Russian).
4. Kapustina L. M., Sidorenko M. M. Research of competitiveness of the enterprises in road economy: marketing approach. *Prakticheskii marketing = Practical Marketing*, 2010, no. 9 (163), pp. 22–27. (In Russian).
5. Kireenkov A. P., Sanina L. V. Application of program-targeted method for small and medium-sized business state support in the regions of the Siberian Federal District. *Izvestiya Irkutskoy gosudarstvennoy ekonomicheskoy akademii = Izvestiya of Irkutsk State Economics Academy*, 2014, no. 4 (96), pp. 117–132. (In Russian).
6. Krikun E. S., Elizova A. A. Problems of forecasting companies's bankruptcy. *Materialy 71-i ezhegodnoi nauchnoi konferentsii professorsko-prepodavatel'skogo sostava i doktorantov, 23-i nauchnoi konferentsii aspirantov i 73-i nauchnoi konferentsii studentov i magistrantov* [Materials of 71-st Annual Scientific Conference of Academic Staff and Doctoral Students, 23-d Scientific Conference of PhD Students and 73-d Scientific Conference

of Students and Master Degree Students of ]. Irkutsk, Baikal State University of Economics and Law Publ., 2012, pp. 120–128. (In Russian).

7. Litvyakov S. S. New mechanisms of financing PPP projects in the sphere of public road system. *Finansy = Finance*, 2012, no. 12, pp. 22–25. (In Russian).

8. P'yankova K. V., Kosvintsev N. N. Public private partnership: advantages and drawbacks for government and business. *Vestnik Permskogo universiteta = Bulletin of Perm University*, 2010, no. 4 (7), pp. 12–19. (In Russian).

9. Rymanov A. Yu. Efficiency assessment for projects of public private partnerships. *Bukhgalterskii uchet v byudzhetykh i nekommercheskikh organizatsiyakh = Accounting in budget and non-commercial organizations*, 2014, no. 13 (349), pp. 29–31. (In Russian).

10. Sadilo M. V. *Avtomobil'nye dorogi: stroitel'stvo i ekspluatatsiya* [Roadway network: construction and maintenance]. Rostov-on-Don, Feniks Publ., 2011. 367 p.

11. Cherkashina M. V., Kislitsyna L. V. The role of mediation technologies in financial management of road agencies. *Izvestiya Irkutskoy gosudarstvennoy ekonomicheskoy akademii = Izvestiya of Irkutsk State Economics Academy*, 2014, no. 2 (94), pp. 32–37. (In Russian).

12. Grimsey D., Lewis M. *Public private partnerships: the worldwide revolution in infrastructure provision and project finance*. Cheltenham, Edward Elgar, 2007. 268 p.

### Информация об авторе

Черкашина Мария Владимировна — аспирант, кафедра финансов, Байкальский государственный университет экономики и права, 664003, г. Иркутск, ул. Ленина, 11, e-mail: solnymar@mail.ru.

### Author

Mariya V. Cherkashina — PhD Student, Chair of Finance, Baikal State University of Economics and Law, 11 Lenin St., 664003, Irkutsk, Russian Federation; e-mail: solnymar@mail.ru.

### Библиографическое описание статьи

Черкашина М. В. Автодорожное хозяйство России: перспективы развития и рыночная конъюнктура / М. В. Черкашина // Известия Иркутской государственной экономической академии (Байкальский государственный университет экономики и права). — 2015. — Т. 6, № 1. — URL : <http://eizvestia.isea.ru/reader/article.aspx?id=19955>. — DOI: [10.17150/2072-0904.2015.6\(1\).5](https://doi.org/10.17150/2072-0904.2015.6(1).5).

### Reference to article

Cherkashina M. V. Public road system of Russia: development prospects and market condition. *Izvestiya Irkutskoy gosudarstvennoy ekonomicheskoy akademii (Baykalskiy gosudarstvennyy universitet ekonomiki i prava) = Izvestiya of Irkutsk State Economics Academy (Baikal State University of Economics and Law)*, 2015, vol. 6, no. 1. Available at: <http://eizvestia.isea.ru/reader/article.aspx?id=19955>. DOI: [10.17150/2072-0904.2015.6\(1\).5](https://doi.org/10.17150/2072-0904.2015.6(1).5). (In Russian).