

УСЛОВИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ УПРАВЛЕНИЯ СТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛЬЮ

А. С. Миллерман,

доктор экономических наук, академик РАН

Статья посвящена исследованию проблем строительного комплекса. Рассмотрено влияние кризиса на развитие инфраструктурного строительства.

This article is devoted to the problems of building complex. The effect of the crisis on the development of infrastructure construction.

Ключевые слова: кризис, строительный комплекс, инфраструктурное строительство, ценообразование.

Key words: crisis, building complex, infrastructure construction, pricing.

Прошедший год принес серьезные испытания для российской строительной отрасли. Произошло значительное сокращение объема строительного рынка из-за резкого уменьшения инвестиций в жилищном, коммерческом и инфраструктурном строительстве. Совокупный объем выполненных работ по виду деятельности – «строительство» – в 2009 году составил только 85% от уровня прошлого года (3869,1 млрд. руб.). За снижением всех экономических показателей следует и ухудшение социальной обстановки в отрасли, вызванное сокращением рабочих мест (9,5% предприятий).

Однако говорить о том, что общая стагнация экономики и сокращение инвестиций являются единственными причинами нарастания проблем строительного комплекса, некорректно. Конечно, кризис обострил и выставил на всеобщее обозрение многие системные проблемы, такие как: непрозрачное ценообразование, коррупция, недостаточно последовательные решения в сфере регулирования отрасли (в качестве примера можно привести несколько раз откладываемый и в последний момент начатый без достаточной подготовки процесс введения института саморегулирования). Но они не вызваны кризисом, их причиной можно назвать многолетнее отсутствие единой государственной политики в сфере строительства.

Даже в предыдущие изобильные годы, когда строительный комплекс ежегодно показывал бурный рост и был на подъеме, отрасль переживала не менее глубокие проблемы, вызванные отсутствием эффективного централизованного управления. Это особенно хорошо видно на примере наиболее капиталоемкой, наукоемкой и высокотехнологичной отрасли как инфраструктурное строительство.

Например, в 2008 году была разработана и принята государственная стратегия развития транспортной системы России до 2030 года. Были поставлены задачи, по масштабу вполне сопоставимые с советской эпохой индустриализации. Несмотря на широкий размах предполагаемых инвестиций, который сейчас уже кажется неосуществимым, эта программа оста-

ется достаточно актуальной – стране по-прежнему не хватает дорог, мостов и других инфраструктурных сооружений. Эта системная проблема нашей экономики, и в перспективе ее решение не может быть отменено. При этом уже во время разработки этой программы специалисты били тревогу, что реализация программы столкнется с большими трудностями из-за недостаточных мощностей промышленности строительных материалов, нехватки кадров и строительной техники – отдельная номенклатура импортного оборудования расписана поставщиками на годы вперед.

В соответствии с принятой стратегией развития, только в одной Якутии планировалось построить около 400 мостов. Металлоконструкции для них производятся только на нескольких предприятиях в России. Если не спланировать централизованно их производство, то все сроки реализации проектов могут быть сорваны, или необходимые конструкции придется закупать за рубежом втридорога. И это касается, практически, каждого крупного инфраструктурного проекта, в том числе, и трех наиболее масштабных на сегодняшний момент: строительства объектов Олимпиады в Сочи, объектов саммита АТЭС во Владивостоке и инфраструктуры Универсиады в Казани.

В России сохраняется очень печальная ситуация с проектными институтами. Советское наследие в этой области сохранить не удалось, не говоря уже о создании новых мощностей. Поэтому имеющихся ресурсов для проектирования крупных проектов в количестве, планируемом в «Транспортной стратегии России», катастрофически не хватает. А ведь опытных проектировщиков ответственных транспортных сооружений невозможно подготовить за короткий срок – требуются даже не годы, а – десятилетия.

Еще одна очень важная тоже связанная с кадрами проблема – это недостаток опытных руководителей крупных проектов. За последние два десятка лет, пока профессия строителя и строительное образование были не очень популярны, отрасль

лишилась целого поколения специалистов среднего и высшего звена. Сейчас есть замечательное, опытное и заслуженное старшее поколение, которому, к сожалению, уже не всегда здоровье позволяет напряженно работать, и молодежь, которая еще не имеет достаточного опыта. В результате, даже в крупных генподрядных организациях может быть всего 3–4 опытных управленца, каждый из которых уже сейчас разрывается между несколькими проектами. Что же будет дальше?

Можно сказать, что отрасль инфраструктурного строительства сама на сегодняшний день лишена полноценной инфраструктуры и нуждается в ее выстраивании. Фактически отсутствует общая координация развития отрасли и общее управление. Дело в том, что инфраструктурное строительство имеет большую организационную и отраслевую специфику и потребности в огромном количестве всех основных производственных ресурсов: высокопрофессиональных кадров, способных проектировать и строить уникальные транспортные объекты как в сложнейших природно-климатических зонах, так и в условиях крупных мегаполисов; современных технических средств и эффективных строительных материалов. Но самое главное, оно крайне нуждается в обеспечении необходимой координации действий всех участников этого процесса.

Между тем, сейчас у отрасли транспортного строительства нет регулирующего государственного органа, который занимался бы ее стратегическим развитием или хотя бы планированием развития производительных сил. А ведь для того, чтобы подступиться к серьезной модернизации транспортной инфраструктуры в масштабах всей страны, нужно решить многие вопросы, которые не входят и не должны входить в сферу интересов частных владельцев компаний транспортного строительства.

Самое сложное, что указанные утраченные ресурсы не поддаются восстановлению и восполнению за короткий срок. Необходимо, как минимум, 5–10 лет на изменение ситуации. Вопрос принципиальный – поддерживаем мы собственную отрасль или значительная часть запланированных инвестиций будет вложена в иностранных производителей и специалистов. Если мы хотим к 2030 году многое построить, начинать решать эти проблемы надо уже сейчас.

Никто, кроме государства, ни один самый крупный и социально ответственный бизнесмен не способен по-настоящему координировать целую отрасль народного хозяйства и в необходимых масштабах инвестировать в развитие ее фундаментальной науки, в подготовку будущих инженерных и руководящих кадров, в опережающие изыскания и проектирование. Нужно заранее планировать технологическое и кадровое обеспече-

ние мегапроектов, а также еще и контролировать сроки их реализации и объемы финансирования. Рыночные механизмы выровнять эти противоречия не смогут, как не смогли они это сделать уже на протяжении двух десятков лет. Рынок сравнительно быстро регулирует спрос и предложение в ритейловых направлениях, но инфраструктурные мегапроекты – это штучный товар, который требует индивидуального подхода.

Конечно, государственно-частное партнерство – перспективное направление развития отрасли и, автор надеется, что оно сыграет свою положительную роль в реализации стратегии развития транспорта. Но, тем не менее, основные вложения в транспортную инфраструктуру – были и останутся государственными. Бизнесмены охотно будут прокладывать, например, трассу Москва-Санкт-Петербург, потому что она, в конце концов, окупится. Но мало кто из них будет прокладывать железную или автомобильную дорогу в провинциальный город, например, в той же Якутии. Конечно, за исключением тех случаев, когда у бизнеса в отдаленных точках российских регионов находятся минеральные или углеводородные месторождения. Например, так поступила компания «Мечел», инвестируя в строительство 320-километровой железной дороги к своему угольному месторождению в Якутии. Но даже такие случаи, к сожалению, пока единичны.

Нашумевшая проблема ценообразования в строительстве тоже пока не поддается решению без «твердой руки» единой государственной политики. Как правильно отметил премьер-министр В. Путин: строительные работы в России стоят дороже, чем в Европе, несмотря на то, что заработная плата в России в этой сфере ниже, а материалы и электроэнергия дешевле. Попытки ввести новые принципы ценообразования привели только к росту цен, в том числе, при строительстве мостов, капитальных сооружений и других инфраструктурных объектов, финансируемых из государственного бюджета, причем в условиях бюджетного дефицита. Пока что успешному действию закономерностей «дикого рынка» государство не нашло эффективных противодействий.

Может быть, стоит вспомнить собственную историю и использовать тот опыт, который хорошо зарекомендовал себя в советское время. С 1954 года в СССР существовало союзное Министерство транспортного строительства. Это была очень эффективная система. Данный государственный орган объединял в единый мощный комплекс научные и проектные институты, подготовку кадров, отраслевое машиностроение и промышленность, науку, индустрию строительных материалов и разрозненные ныне организации по строительству железных и автомобильных дорог,



морских и речных сооружений, мостов, тоннелей, метрополитенов и т.д. Минтрансстрой СССР планировал и реализовывал все действия по реализации крупных инфраструктурных проектов. Затем ведомство упразднили, а входящие в него организации акционировались. Часть из них выжила и преуспевает, многих уже нет. Однако общая централизованная структура как единый отлаженный механизм уже напрочь утеряна. На сегодняшний день вообще нет федерального ведомства, координирующего работу по развитию не только отрасли транспортного строительства, но и в целом строительства. До 2008 года существовал Росстрой, который также упразднили. Что мы имеем в остатке? Строительной отраслью практически никто не руководит.

Как руководитель фактически единственной в стране страховой компании, которая полностью специализируется на страховании строительных рисков,

автор вынужден тщательно отслеживать динамику и основные тренды строительного рынка, потому что наш бизнес напрямую зависит от этого. Кроме того, руководители и создатели компании – профессиональные строители, МИИТовцы, непосредственно знакомы с этой проблематикой. Конечно, страхование – только один из многих инструментов регулирования строительной отрасли, на него возлагаются сейчас большие надежды в плане очищения строительного рынка, повышения качества и безопасности строительных работ. Но даже самая высокая страховая культура не спасет отрасль, если не будет рачительного хозяина в лице государства, которое возьмет на себя ответственность за ее будущее. На взгляд автора все это должно стать темой для широкой общественной дискуссии, поскольку, само по себе, окончание кризиса не станет панацеей от всех бед.

Миллерман Александр Самуилович – доктор экономических наук, академик Российской академии транспорта, генеральный директор CAO «Гефест»



Издательский Дом «Наука»

info@idnayka.ru www.idnayka.ru

Верстка

Дизайн

Предпечатная подготовка

Сопровождение в типографии

Издательский Дом «Наука» предоставляет услуги по дизайну, верстке и полной допечатной подготовке издания с последующим сопровождением в типографии.

- Индивидуальный подход к каждой книге
- Редакторская и корректорская правки
- Соответствие государственным стандартам
- Гибкая ценовая политика



От замысла до готовой книги

– один шаг

