

Дорожное строительство: влияние кризиса и поддержка отрасли

Аналитический обзор
**Национальной ассоциации
инфраструктурных компаний**
совместно
с Sherpa Group

Исследование «Дорожное строительство: влияние кризиса и поддержка отрасли» посвящено оценке влияния геополитических событий, санкций и их последствий на устойчивость организаций дорожно-строительной сферы, а также анализу эффективности государственных мер антикризисной поддержки.

В основу совместного исследования Национальной ассоциации инфраструктурных компаний и Sherpa Group легли опросы представителей крупнейших дорожно-строительных компаний российского рынка, проведенные в июле – августе и октябре 2022 года.

Распределение ответов и выводы, следующие из них, актуальны на дату окончания опроса. Авторы не несут ответственность за точность оценок и ожиданий, которые сделали респонденты.

Исследование не может служить основанием для выработки и принятия инвестиционных решений, не представляет собой рекламу или оферту и публикуется исключительно в информационных целях.

Москва, ноябрь 2022 года



СОДЕРЖАНИЕ

Резюме	5
--------------	---

Глава I. Строительные компании в кризис

Как проводился первый опрос?	10
Каким был рынок к четвертому кварталу 2022 года?	11
Компании какого профиля участвовали в опросе?	12
Увеличились ли сроки реализации проектов?	13
Подорожала ли реализация проектов в кризис?	14
Исчез ли из строительства избыточный контроль?	15
Повлиял ли на отрасль санкционный режим?	16
Как компании оценили изменения за год?	17
Изменилась ли ситуация с кадрами в компаниях?	19
Помог ли компаниям кризис?	20
Удалось ли компаниям использовать меры господдержки? ..	21
Какие меры поддержки нужны отрасли?	23
Что случилось за год с отраслевыми проблемами?	25
Как работает механизм изменения цены контракта?	25
Чего ждут компании в течение следующего года?	27
Что может измениться в отрасли к середине 2023 года?	27
Прибегнут ли компании в кризис к инструменту ГЧП?	29

Глава II. Строительная отрасль осенью 2022 года

Каких последствий от осенних событий ждут в отрасли? ..	32
Как изменится ситуация в ближайшие два квартала?	33
Какая помощь нужна отрасли в новых обстоятельствах? ..	35
Взяли ли компании курс на импортозамещение?	36

Глава III. Антикризисные меры: что работает и что требуется?

Какие меры уже работают в отрасли?	40
Какие решения необходимы строителям?	45

РИСУНКИ

1. Динамика объема строительных работ в 2022 году в текущих и сопоставимых ценах (стр. 11)
2. Какие проекты реализуют компании-респонденты? (стр. 12)
3. Выросли ли сроки строительства объектов? (стр. 13)
4. Влияние кризиса на стоимость реализации строительных проектов (стр. 14)
5. Избыточен ли контроль в отрасли? (стр. 15)
6. Влияние санкций и ограничений на деятельность компаний (стр. 17)
7. Как изменилась ситуация для компаний за год? (стр. 18)
8. Как кризис повлиял на ситуацию с кадрами в компании? (стр. 19)
9. Прибегали ли компании к мерам поддержки, каким и как скоро их удавалось получить? (стр. 22)
10. Какие меры господдержки наиболее эффективны для компаний? (стр. 23)
11. Как государство могло бы поддержать инфраструктурные проекты? (стр. 24)
12. Успешна ли была работа над решением проблем в отрасли за последний год? (стр. 26)
13. Как изменится ситуация в компаниях к середине 2023 года? (стр. 27)
14. Как изменится ситуация в отрасли к середине 2023 года? (стр. 28)
15. Были ли в портфелях компаний проекты ГЧП и возникли ли с ними трудности? (стр. 29)
16. Какие проблемы возникали у строителей в проектах ГЧП в 2022 году? (стр. 30)
17. Планируют ли строители участвовать в проектах ГЧП? (стр. 30)
18. С какими последствиями уже столкнулись или могут столкнуться компании? (стр. 33)
19. Как респонденты оценивают перспективы отрасли в ближайшие два квартала? (стр. 34)
20. Возможные меры поддержки строительной отрасли в новых условиях (стр. 36)
21. Насколько сильно и в чем компании зависят от импорта? (стр. 37)
22. Есть ли в строительных компаниях планы по импортозамещению и реализуются ли они? (стр. 37)
23. Когда компаниям удастся решить основную часть вопросов с импортозамещением? (стр. 37)

ТАБЛИЦЫ

1. Как реализуются антикризисные меры в строительной отрасли? (стр. 41)
2. Какие меры могли бы помочь решить ключевые проблемы отрасли? (стр. 45)

РЕЗЮМЕ

В 2021 году строительная отрасль столкнулась с последствиями пандемии: резким ростом цен на строительные материалы и услуги, срывом поставок строительной техники и материалов, разрушением логистических цепочек и усугублением старых проблем отрасли (в части ценообразования, высокой долговой нагрузки и других). В 2022 году на сферу стали влиять новые ограничения, связанные с геополитической ситуацией, присоединением новых территорий и мобилизацией.

Национальная ассоциация инфраструктурных компаний (НАИК) совместно с Sherpa Group провела два опроса крупнейших дорожно-строительных компаний и групп, чтобы оценить, в каком состоянии находится отрасль, насколько ее затронули санкции и другие события, что происходило с основными проблемами, какие меры поддержки сработали и что необходимо профильным организациям в новых условиях.

Первый опрос был проведен в июле – августе 2022 года. В нем участвовали 17 компаний и групп (респонденты – топ-менеджеры этих организаций), которые объединяют почти 50 предприятий дорожно-строительной отрасли.

Доля их выручки в топ-170 крупнейших строительных компаний и групп, согласно совместному исследованию НАИК и InfraOne Research 2021 года, составляла почти 20%, а в сегменте создания транспортной инфраструктуры – около 50%. Более 70% опрошенных организаций реализует проекты со средней стоимостью от 3 млрд руб. до 50 млрд руб. преимущественно на федеральном и региональном уровнях.

Второй опрос состоялся в октябре. В нем приняли участие десять дорожно-строительных компаний и групп, объединявших более 30 предприятий. Доля их выручки в топ-170 составляла около 7%, а в сегменте строительства транспортной инфраструктуры – более 26%.

В топ-170 крупнейших инфраструктурных строительных компаний и групп 2021 года входила 51 дорожно-строительная организация. Компаний и групп всех специализаций с выручкой свыше 10 млрд руб. в списке было только 93, из них 24 дорожно-строительных. Эта статистика сама по себе показывает, что рынок строительства инфраструктуры в стране находится в кризисе, а количество квалифицированных игроков (способных строить объекты стоимостью 10 млрд руб. и дороже) на нем ограничено. Поэтому выборка компаний в обоих опросах, по нашему мнению, отражает ситуацию в отрасли.

Участники опроса отметили эффективность постановления № 1315¹, которое помогло многим компаниям избежать банкротства и сохранить стабильную работу отрасли. В строительных организациях считают, что его действие необходимо продлить и на 2023 год, так как ситуация остается непростой. При условии ритмичного финансирования со стороны заказчиков это поможет поддерживать финансово-экономическую устойчивость компаний.

- Объем всех строительных работ, выполненных в российских регионах, согласно данным Росстата, в январе – сентябре 2022 года достиг 8,35 трлн руб. В текущих ценах это на 17,7% больше, чем в те же месяцы 2021 года, а в сопоставимых – на 5,2%. В большинстве (57%) регионов строили больше, чем в тот же период год назад, а отраслевая инфляция к октябрю начала постепенно замедляться. Позитивный результат во время кризиса был достигнут во многом благодаря **активному вложению** средств в инфраструктурные нацпроекты, но в случае сокращения отраслевых расходов, ситуация может усложниться.
- Одно из существенных последствий кризиса – **удорожание уже реализуемых проектов**. Оно коснулось 88,2% опрошенных компаний. По мнению 60% из них, рост стоимости проекта в среднем находился в диапазоне от 11% до 25%. Цены вырастут и для будущих проектов, уверены 82,3% респондентов и почти две трети из них (64,3%) также говорят об ожидаемом росте на 11–25%. В большинстве (64,7%) опрошенных компаний не зафиксировали в первой половине 2022 года увеличение сроков строительства. А те, у кого это произошло, разошлись во мнении, стал ли сам кризис причиной затягивания сроков.

- Последствия санкций почувствовали на себе все опрошенные строительные компании и группы. Большая часть респондентов (76,5%) оценили воздействие санкций как среднее, а оставшиеся (23,5%) – как сильное. **Наиболее серьезными последствиями** для своих организаций участники опроса назвали задержку поставок оборудования или строительных материалов из-за рубежа (94,1% ответов), имеющуюся или ожидаемую нехватку запчастей для импортной техники и недоступность иностранных материалов и технологий (88,2%), а также снижение доступности отечественной продукции, производство которой зависит от импортного оборудования (64,7%).

- Все без исключения респонденты сообщили об **ухудшении ситуации** с закупочными ценами на строительные материалы (58,8% выбрали «хуже», а 41,2% – «значительно хуже») и доступностью строительных материалов, оборудования и техники (41,2% – «хуже», 58,8% – «значительно хуже»).

- Финансово-экономическое положение строительных организаций в середине 2022 года оставалось нестабильным. У 41,2% опрошенных компаний и групп ситуация с выручкой за год в разной степени ухудшилась, в 23,5% она не изменилась, а в 35,3% с ней произошло небольшое улучшение. **Снижение прибыли** отметили в 94,1% компаний, в том числе в 41,2% посчитали его значительным. У многих компаний ухудшилась ситуация с долговой нагрузкой (70,6%) и денежными заимствованиями (58,8%).

1 Постановление Правительства РФ от 9 августа 2021 года № 1315 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации» (далее по тексту – постановление № 1315).

- Основная часть (70,6%) опрошенных компаний пользовалась или планировала воспользоваться мерами господдержки. **Наиболее интересными мерами** в опрошенных организациях посчитали увеличение авансов свыше 30% стоимости проекта (92,3% ответивших), отсрочку платежей или процентов по кредитам (38,5%), а также попадание в список системообразующих предприятий (тоже 38,5%). Более трети опрошенных организаций (35,4%) получили требуемую им господдержку на момент опроса, в большинстве случаев ее пришлось ждать от одного до трех месяцев.
- Наиболее эффективными мерам господдержки для своих компаний в будущем респонденты назвали льготные кредитные линии (4,5 балла из 5), а также увеличение аванса свыше 30% (4 балла). По мнению всех участников опроса, для более **успешной реализации инфраструктурных проектов** в условиях кризиса государство могло бы «оказывать прямую помощь (субсидии, льготное кредитование и прочее)» компаниям. Востребованность стимулирования строительства в стране за счет сохранения и увеличения объемов госзаказа отметили 94,1% ответивших. В необходимости оказания косвенной помощи уверены 70,6% респондентов, а инструменты проектного финансирования в качестве антикризисной меры интересны 35,3% респондентов.
- Представители строительных компаний указали, что хорошей поддержкой отрасли будут продление действия постановления №1315, реализация всех пунктов **дорожной карты**² о совершенствовании правового регулирования в строительстве и ее дополнение с учетом новых реалий, упрощенная система изменения технических решений, регулярная индексация стоимости работ и строительных материалов, снижение гарантийного обеспечения, более ритмичное финансирование проектов и др.
- До середины 2023 года строители не ждут снижения цен на строительные материалы (70,6%), немного сомневаются в том, что условия кредитования станут доступнее (47,1% считает так, но 35,3% отметили, что ничего не изменится), и в том, что в их компании будут более активно применять новые технологии (47,1% настроены положительно, а 35,3% считают, что все останется по-старому). Что в строительной отрасли будут продлены **временные антикризисные меры**, считают 81,3% респондентов, будут найдены альтернативные поставщики оборудования и материалов – 76,5% опрошенных, удастся организовать импортозамещение – 68,8%. Половина респондентов предполагает, что в ближайший год может решиться вопрос с ценообразованием (появится определенность с переходом на ресурсно-индексный метод).
- По результатам дополнительного **октябрьского опроса**, учитывающего произошедшие частичную мобилизацию и присоединение новых территорий, все его участники прогнозируют усиление в строительной отрасли дефицита кадров. Ровно половина респондентов считает, что часть техники могут переориентировать на восстановление пострадавших территорий, а 30% – что ужесточатся условия работы по госконтрактам. В следующие два квартала, по мнению строителей,

2 План мероприятий «Совершенствование правового регулирования в сфере строительства и практики применения внесенных изменений в нормативные правовые акты», утвержденный Заместителем Председателя Правительства Российской Федерации М. Ш. Хуснуллиным 28 января 2022 года №812п-П49 (в тексте – дорожная карта).

ухудшится ситуация с наличием квалифицированных кадров и рабочей силы, иностранной техники и оборудования, а также запасных частей к ним, с ценами на строительные материалы и устойчивостью логистических цепочек. Все эти варианты выбрали по 90% опрошенных.

- По оценке респондентов, **наиболее эффективной** помощью инфраструктурным строителям в новых обстоятельствах стали бы: введение брони для определенных профессий и ускорение процедур экспертизы и приемки на объектах (4,4 балла из 5), льготы от государства на приобретение и лизинг техники, а также быстровыдаваемые льготные кредиты (по 4,3 балла). Многие меры, которые предлагали сами респонденты (упрощение внесений изменений в госконтракты, отмена казначейского сопровождения, продления возможности изменять цену госконтрактов и т.д.), совпадают с упоминавшимися в летнем опросе.
- Сложно решается вопрос с импортозамещением запасных частей к зарубежной строительной технике, оборудованию и инструментам (компании оценили степень зависимости от этих категорий на 4,5 балла из 5), новой строительной техники (4,4 балла), программного обеспечения и оргтехники (4,2 балла). Минимально «чувствительны» к импорту в организациях, по оценке респондентов, образовательные программы (2 балла) и рабочая сила (1,8 балла). В 90% опрошенных компаний уже есть **программы импортозамещения**, причем, в 60% они уже реализуются. Но большинство респондентов (55%) полагает, что решить вопрос с зависимостью от импорта удастся лишь в 2024 году и позже. Более оптимистично настроена треть отвечавших: они считают, что это произойдет в течение 2023 года.
- Таким образом, инфраструктурные строительные компании непосредственно на себе почувствовали последствия очередного кризиса, испытали ухудшение финансово-экономической ситуации. Со стороны государства был принят ряд мер, который помогает отрасли пережить наиболее тяжелые кризисные моменты (например, постановления №1315 о пересмотре цен госконтрактов, №505³ об увеличении авансовых платежей и другие), но при этом не всеми из них можно оперативно воспользоваться. События осени обострили некоторые проблемы в строительстве, однако принципиально новыми они не стали и могут быть решены только комплексно (подробнее см. главу III). Скорее всего, в 2023 году **ситуация в отрасли останется сложной** (из-за дефицита кадров, техники, запчастей, перебоя с поставками материалов и инфляции), что потребует продления антикризисных мер и вновь поставит вопрос о более глубоких преобразованиях.

3 Постановление Правительства РФ от 29 марта 2022 года N 505 «О приостановлении действия отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации и установлении размеров авансовых платежей при заключении государственных (муниципальных) контрактов в 2022 году».



Глава I

СТРОИТЕЛЬНЫЕ КОМПАНИИ В КРИЗИС

Российская экономика в целом и инфраструктурное строительство в частности в 2022 году оказались в новых условиях. Влияние последствий пандемии на компании в большинстве случаев снизилось, но повысилось значение и воздействие санкций и ограничений, вызванных геополитической напряженностью.

Как эти новые обстоятельства повлияли на работу строительных компаний? Какие изменения произошли в отрасли за год? Удалось ли решить основные проблемы, а какие из них, наоборот обострились?

Как проводился первый опрос?

Национальная ассоциация инфраструктурных компаний в июле – августе 2022 года провела опрос топ-менеджеров крупных строительных организаций. Основной целью исследования была оценка влияния кризиса на устойчивость компаний строительной отрасли и эффективности мер антикризисной поддержки.

В летнем опросе приняли участие руководители и представители 17 дорожно-строительных компаний и групп, которые объединяют почти 50 предприятий отрасли. Их доля в общей выручке топ-170 крупнейших строительных организаций, согласно прошлогоднему совместному исследованию НАИК и InfraOne Research, составляет около 20%, а в сфере создания транспортной инфраструктуры – почти 50%.

В топ-170 в 2021 году входила 51 дорожно-строительная группа. То есть в опросе участвовала почти треть участников квалифицированного сегмента дорожного строительства.

Каким был рынок к четвертому кварталу 2022 года?

По данным Росстата, объем строительных работ, выполненных в российских регионах в январе – сентябре 2022 года, достиг 8,35 трлн руб. В текущих ценах это на 17,7% больше, чем в те же месяцы 2021-го, а в сопоставимых – на 5,2%. С конца второго квартала 2022 года подобный прирост незначительно ускорился в текущих ценах (на 0,1 п. п.) и чуть больше из-за замедления инфляции – в сопоставимых (1,2 п. п.).

Ситуация с объемами строительства в январе – сентябре 2022 года в сопоставимых ценах улучшилась в 49 регионах по отношению к аналогичному периоду 2021-го. То есть в 57% субъектов федерации строили фактически больше, чем год назад. Причиной могло стать инфраструктурное строительство в рамках комплексного плана и национальных проектов.

Инфляция на строительных рынках регионов постепенно стабилизируется и в среднем по стране составила к концу сентября 11,8% по отношению к тому же периоду год назад. В течение третьего квартала она замедлилась (в конце июня составляла 13% по отношению к тому же месяцу 2021-го), но это не значит, что кризис преодолен, поскольку отраслевые компании все еще пытаются справиться с последствиями резкого увеличения цен в 2021 году и их нестабильности в первой половине 2022-го.

Рост выручки строительных организаций к октябрю замедлился. По данным на конец первого квартала 2022 года, оборот организаций увеличился на 25,6%, по сравнению с аналогичным периодом 2021-го, а в январе – сентябре 2022 года – на 15,2%, по отношению к этим же месяцам 2021-го. Если учесть случившуюся инфляцию, то реальный рост оборота составлял примерно 3%. В денежном выражении объем выручки компаний отрасли за восемь месяцев 2022-го, по данным Росстата, достиг 7,83 трлн руб.

Рисунок 1. Динамика объема строительных работ в 2022 году в текущих и сопоставимых ценах



Источник: данные Росстата, расчеты и анализ Sherpa Group

Такие данные свидетельствуют о том, что строительная сфера реагирует на ситуацию в экономике с традиционным запаздыванием и что в нынешний кризис негативные изменения в отрасли и экономике происходят в большинстве случаев плавно. Это, с одной стороны, дает возможность адаптироваться к ним. Но с другой – плавность изменений оставляет вопросы о продолжительности и глубине кризиса.

Компании какого профиля участвовали в опросе?

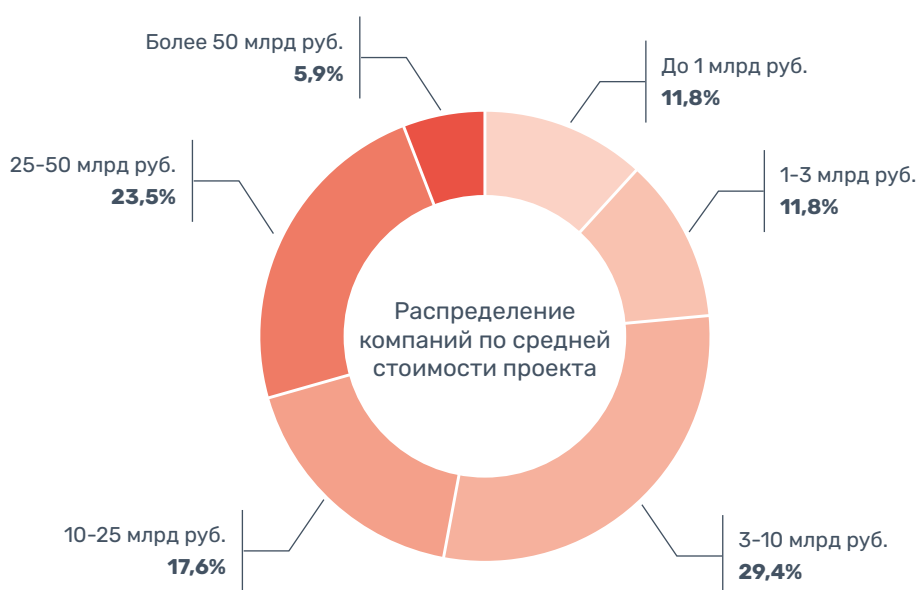
На вопрос о специализации организаций их представители могли выбрать несколько вариантов ответа. Все компании, принявшие участие в опросе, занимаются строительством транспортной инфраструктуры, более 13% также участвуют в создании социальных объектов, столько же относят себя к строителям другой инфраструктуры, и еще 6,7% выступают подрядчиками в энергетической сфере.

По данным опроса, 29,4% участвовавших в нем строительных компаний реализуют проекты со средней стоимостью от 3 до 10 млрд руб. Заказами от 10 до 25 млрд руб. занимались 17,6% компаний. Еще 23,5% организаций – проектами, лежащими в сегменте от 25 до 50 млрд руб.

Условно небольшие проекты (до 3 млрд руб.) интересовали 23,5% опрошенных строительных организаций. Минимальная доля компаний – 6,7% – участвует в строительстве по сверхкрупным заказам (в среднем от 50 млрд руб.).

Подавляющее большинство (более 85%) компаний, принявших участие в опросе, занимается проектами на федеральном и региональном уровнях. Муниципальные инициативы в портфелях таких заказчиков либо отсутствуют либо занимают долю меньше 20%. Всего о наличии заказов муниципального уровня сообщили лишь в трети компаний.

Рисунок 2. Какие проекты реализуют компании-респонденты?



Источник: данные опроса НАИК, расчеты и анализ Sherpa Group

Увеличились ли сроки реализации проектов?

Кризисы зачастую приводят к увеличению сроков строительства или возникновению такой угрозы.

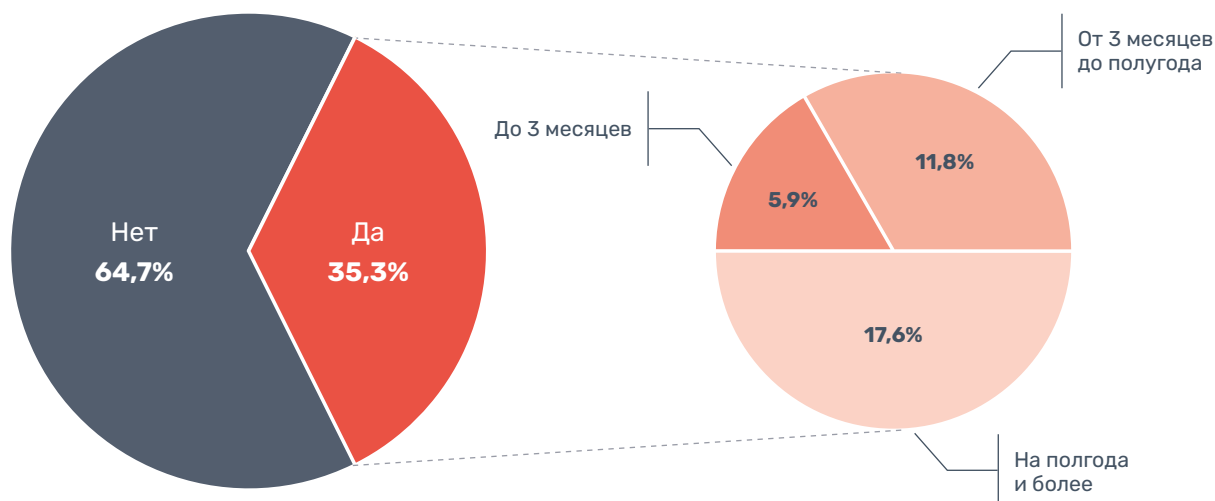
Для большинства (64,7%) опрошенных организаций новый кризис не привел к нарушению сроков строительства. Их увеличение в 2022 году зафиксировали чуть более трети компаний (35,3%).

Причем, у половины организаций, которые ответили положительно о росте сроков, он увеличился более чем на полгода. В трети случаев срок создания объектов вырос в диапазоне от трех до шести месяцев. И лишь в 17% компаний – на менее чем три месяца.

Однако, в большинстве случаев – почти 67% компаний, затронутых проблемой удлинения сроков, – последняя коснулась меньшей части проектов (до 20–40% портфеля). Ситуация с нарушением сроков, которая охватила более чем 50% портфеля заказов, наблюдалась лишь в оставшихся 33% случаях. Причем, в половине последних она затронула все имеющиеся проекты. Но на общем фоне (то есть всех участвовавших в опросе компаний) – эта проблема возникла только для 11,8% организаций.

Не все участники опроса винят в увеличении сроков реализации проектов кризис. Такую взаимосвязь видит две трети пострадавших компаний.

Рисунок 3. Выросли ли сроки строительства объектов?



Источник: данные опроса НАИК, расчеты и анализ Sherpa Group

Подорожала ли реализация проектов в кризис?

Более заметной проблемой для строительной отрасли в 2022 году стало удорожание уже реализуемых проектов, уверены представители 88,2% опрошенных организаций. Лишь в 11,8% из них считают, что стоимость реализации проектов не изменилась.

В большинстве (60%) ответивших положительно на этот вопрос компаний, считают, что диапазон удорожания находится в пределах от 11% до 25%.

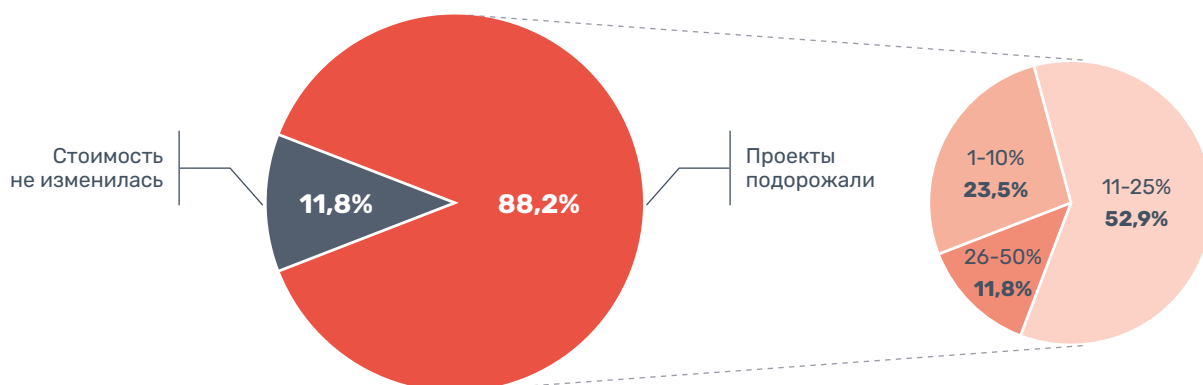
Более оптимистично видят ситуацию в 26,7% организаций, где полагают, что увеличение стоимости реализуемых проектов составляет до 10%. И в меньшинстве (13,3%) строительных компаний посчитали, что она в 2022 году выросла более, чем на 25%.

В 82,4% опрошенных организаций убеждены, что стоимость реализации будущих проектов вырастет. В 11,8% компаний полагают, что цена никак не изменится, а в 5,8% считают, что она даже снизится.

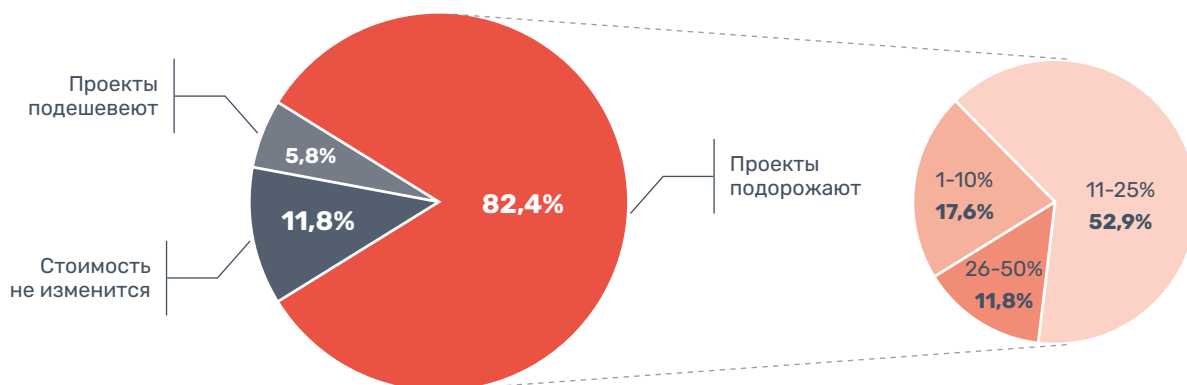
Увеличение стоимости реализации будущих проектов большинство (64,3%) заявивших о нем компаний оценили вновь на 11-25%. В 21,4% организаций считают, что рост будет меньшим (до 10%), а в 14,3% – большим (от 25% и выше).

Рисунок 4. Влияние кризиса на стоимость реализации строительных проектов

Реализуемые проекты



Будущие проекты



Источник: данные опроса НАИК, расчеты и анализ Sherpa Group

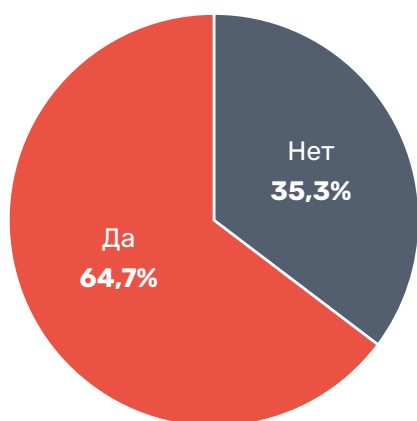
Исчез ли из строительства избыточный контроль?

В предыдущие годы многие руководители и представители строительных компаний заявляли об избыточном контроле в отрасли. Респонденты из почти двух третей (64,7%) опрошенных организаций считают, что он присутствует и сейчас. Оставшиеся 35,3% не видят такой проблемы.

Ответ на вопрос, в чем заключается такой избыточный контроль, был открытым, то есть респонденты могли сами описать имеющуюся проблему. Такой возможностью воспользовались 81,8% считающих, что существующий контроль избыточен.

Некоторые участники опроса полагают, что такой контроль есть на всех уровнях.

Рисунок 5. Избыточен ли контроль в отрасли?



Источник: данные опроса НАИК, расчеты и анализ Sherpa Group

В отрасли много дублирующих проверок и, как правило, проверяют одно и то же органы, подчиняющиеся разным государственным ведомствам и структурам (Минфину, Минстрою, Генпрокуратуре, банкам, Ростехнадзору, Счетной палате, Казначейству и пр.). При этом требования к форматам отчетов разные, что предполагает большое внимание со стороны как руководителей (пояснить причинно-следственные связи между процессами), так и исполнителей (создания множества копий и т. п.)», – считает один из респондентов.

По его мнению, из-за большого количества проверяющих остро стоит вопрос об ответственности при согласовании ответов, что негативно сказывается на сроках строительства объектов, увеличивает издержки на подготовку проектов решений и обоснований и порой приводит к простоям рабочих и техники.

Еще ряд ответивших видит избыточным контроль со стороны Ростехнадзора, заказчика и эксплуатирующей организации.

Проблемными и усложняющими работу представители опрошенных организаций считают также контроль при казначейском сопровождении, контроль технадзора за качеством применяемых строительных материалов и их импортозамещением, ужесточение требований по предоставлению гарантий и обеспечений по исполнению контракта, а также при сопоставлении фактических методов и технологии работ с предусмотренными в проекте.

Также участники опроса предлагают ускорить сроки строительства и сэкономить средства за счет проведения контрольно-проверочных процедур параллельно со строительным процессом и оплатой выполненных

работ. Сейчас, согласно нормативной базе, строители должны проходить их последовательно, что приводит к срыву сроков и получению убытков.

Респондентам был задан вопрос, насколько бы сократились издержки в том случае если бы избыточный контроль был отменен или упрощен.

Диапазон сокращения трудовых издержек в ответах опрошенных компаний колебался от 1% до 10%. В то же время уменьшение сроков строительства находилось в пределах от 5% до 30%, но наиболее популярным был ответ 10%.

В одном из наиболее развернутых ответов отмечалось, что производительность труда может вырасти на 10-15% за счет того, что руководители смогут больше сфокусироваться на процессах организации производства, а не на представлении обоснований. Сроки строительства при этом могут сократиться на те же 10-15%.



Будет достигаться также экономия средств на обслуживание бюджетной системы контроля, экспертизы (до 50%), средств подрядчиков на простоях, что позволит направить высвобожденные средства на рост заработной платы, обновление основных фондов и внедрение инноваций», – сообщили в одной из опрошенных компаний.

Повлиял ли на отрасль санкционный режим?

Все дорожно-строительные компании, участвовавшие в опросе, ощутили влияние новых санкций на свою работу, которые западные страны объявили с конца февраля 2022 года в отношении российской экономики или отдельных предприятий, либо влияние последствий ухода зарубежных компаний с рынка.

По данным опроса, воздействие санкций на компании оказалось достаточно заметным: варианты ответа «никак не повлияли» или «повлияли слабо» не выбрал никто. Приблизительно в четверти (23,5%) опрашиваемых организаций влияние посчитали сильным, а в остальных трех четвертях (76,5%) – средним.

В вопросе об основных последствиях санкций респонденты могли выбрать несколько вариантов ответов. Большинство участников опроса в качестве последствий отметили задержку поставок оборудования или строительных материалов из-за рубежа (94,1% ответивших), недоступность иностранных материалов или технологий, а также уже имеющуюся (или ожидаемую) нехватку запчастей для импортной техники (эти варианты выделили 88,2% компаний).

Около двух третей (64,7%) респондентов сообщили, что из-за санкций и ограничений снизилась доступность отечественных материалов, производство которых зависит от импортного оборудования.

Чуть более трети ответивших (35,3%) столкнулись с проблемами выстраивания логистики с альтернативными поставщиками, усложнением привлечения заимствований и появлением (усилением) дефицита рабочей силы.

Рисунок 6. Влияние санкций и ограничений на деятельность компаний



Источник: данные опроса НАИК, расчеты и анализ Sherpa Group

Меньшинство (5,9%) опрошенных выделили в качестве последствий санкций рост цен и недоступность иностранных машин и механизмов, ведущую к технологическому отставанию.

Также респонденты могли сами рассказать о последствиях введения санкций и ограничений. Одни участники опроса подчеркнули, что затруднился процесс получения банковских гарантий и выросли ставки по займам. Другие – выделили рост железнодорожных тарифов (например, на аренду вагонов), увеличение стоимости и сроков поставки машин и оборудования, снижение объемов и количества соглашений по проектно-изыскательским работам.

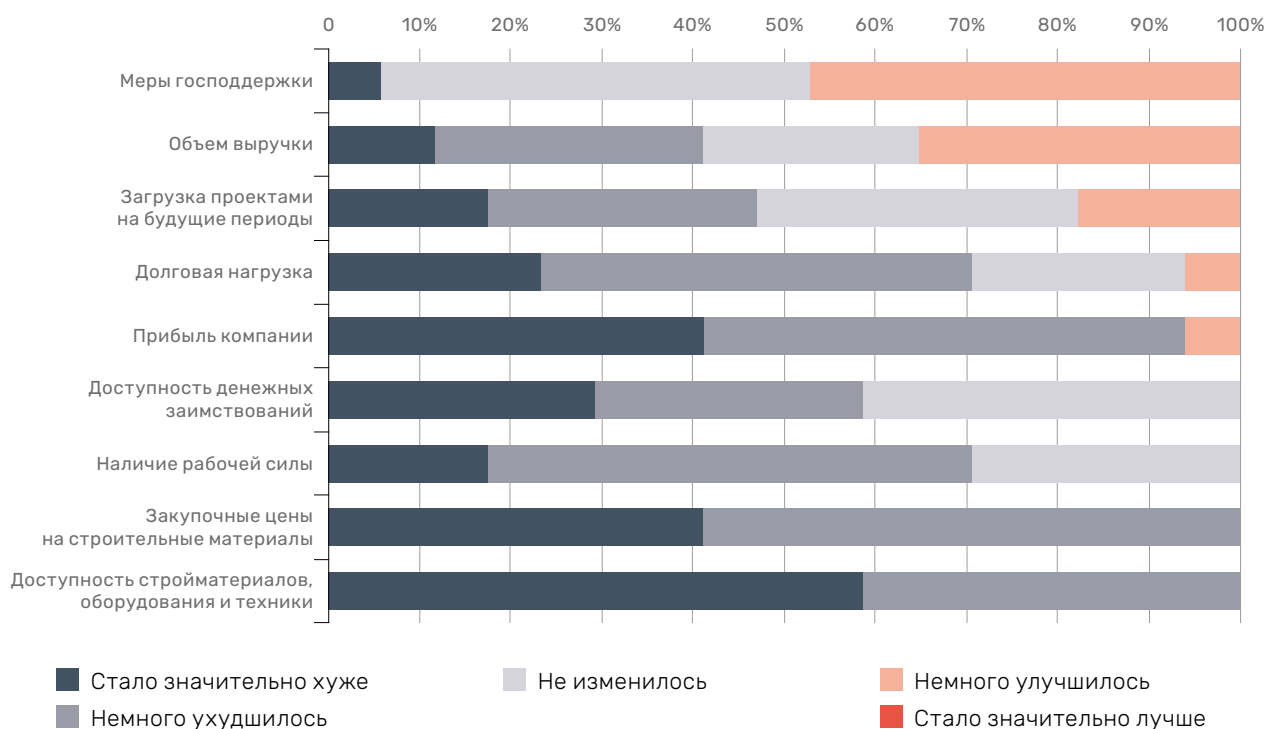
Как компании оценили изменения за год?

По мнению представителей всех участвовавших в опросе строительных компаний, ситуация в отрасли за минувший год изменилась не в лучшую сторону.

Исключением стали применяемые в строительстве **меры государственной поддержки**. Изменения с ними за год респонденты оценивают позитивно или нейтрально. Ситуация с мерами к середине лета 2022 года несколько улучшилась, уверены в 47,1% опрошенных организаций. Столь-

Так как опрос проводился в июле – августе 2022 года, то приводится оценка ситуации по сравнению с июлем 2021 года. Примерно в то время год назад инфраструктурные строители сообщали о существенном росте цен в отрасли, случившемся на фоне пандемии.

Рисунок 7. Как изменилась ситуация для компаний за год?



Источник: данные опроса НАИК, расчеты и анализ Sherpa Group

ко же респондентов считают, что ситуация не изменилась. К последним, вероятно, относятся те, кто на середину лета 2022 года еще не успел воспользоваться мерами поддержки.

Все компании указали, что с июля 2021-го по июль 2022-го ухудшилась ситуация с **закупочными ценами на строительные материалы**. Причем в 41,2% организаций отметили, что ситуация стала значительно хуже. Кроме того, все респонденты отметили, что снизилась **доступность строительных материалов, оборудования и техники**. Здесь вариант ответа о том, что стало «значительно хуже», выбрали уже 58,8% опрошенных.

Около 70,6% респондентов отметили, что в их компаниях ухудшилась ситуация с **рабочей силой**, в том числе почти в четверти таких организаций (или 17,6% от общего количества опрошенных) оценили ухудшение, как значительное. Оставшиеся 29,4% вообще не ощутили такой проблемы.

Также в 70,6% опрошенных компаний считают, что за год у них стало хуже с **долговой нагрузкой**. Около двух третей отметивших ухудшение оценивают его как небольшое, а треть оставшихся, как значительное. Почти четверть от всех опрошенных компаний (23,5%) полагают, что у них в этой сфере ничего не изменилось. И лишь у меньшинства – 5,9% строительных организаций – ситуация с долговыми заимствованиями за год немного улучшилась.

Несмотря на значительные колебания ключевой ставки в первые два квартала 2022 года ухудшение положения с **доступностью денежных заимствований** за минувшие 12 месяцев отметили 58,8% опрошенных инфраструктурных строителей. У остальных 41,2% респондентов оно не изменилось. У тех, кто почувствовал ухудшение, голоса по поводу степени случившегося – «немного ухудшилось» или «сильно ухудшилось» – разделились пополам.

Чуть меньше половины (47,5%) респондентов из строительных организаций отметили, что за прошедший год ухудшилась ситуация с **загрузкой**

Изменилась ли ситуация с кадрами в компаниях?

Большинство опрошенных за прошедший год не увидели в своих компаниях изменения ситуации с формированием штата и развитием персонала.

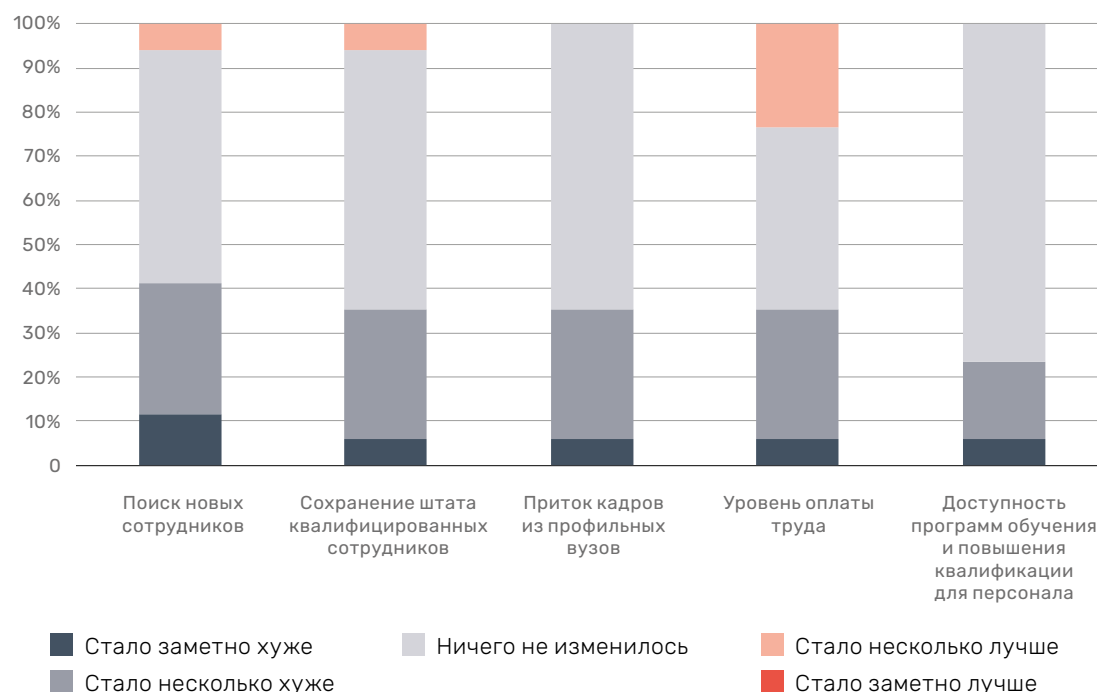
На **прежнем уровне** оставалась ситуация с доступностью программ обучения и повышения квалификации (об отсутствии изменений сообщило 76,5% респондентов), притоком кадров из профильных вузов (64,7%), сохранением штата квалифицированных сотрудников (58,8%) и поиском новых кадров (52,9%). Менее половины (41,2%) респондентов считают прежней ситуацию с уровнем оплаты труда.

Меньшинство опрошенных считает, что за год в этих сферах стало **заметно хуже**: 5,9% опрошенных заявили так о доступности программ, притоке кадров, сохранении штата и изменении уровня зарплаты, а 11,8% признали серьезное ухудшение с поиском новых сотрудников.

Примерно одинаковым было мнение о **небольшом ухудшении** в описываемых ситуациях. Его зафиксировали 29,4% опрошенных во всех случаях, кроме доступности программ обучения. В последнем небольшое ухудшение увидели 17,6% респондентов.

По данным опроса, компании увидели **небольшие улучшения** лишь в трех случаях: ситуации с уровнем оплаты труда (23,5% ответивших), поиском новых кадров (5,9%) и сохранением штата квалифицированных сотрудников (5,9%) – но как следует из результатов, так считает меньшинство опрошенных. **Значительных улучшений** в социальной сфере внутри компаний за год не отметил никто.

Рисунок 8. Как кризис повлиял на ситуацию с кадрами в компании?



Источник: данные опроса НАИК, расчеты и анализ Sherpa Group

проектами на будущие периоды. Более чем в трети компаний (35,3%) полагают, что в этой части ничего не изменилось. Такое распределение, впрочем, не означает, что у данных подрядчиков все хорошо, поскольку проблема существовала и год назад. Ситуация с проектами немного улучшилась у меньшей части – 17,6% – опрошенных организаций. Значительного улучшения не произошло ни у кого.

Более трети – 35,3% – компаний отметили за год небольшое улучшение ситуации с **объемами выручки**. Примерно в четверти (23,5%) считают, что у них ничего не изменилось. Небольшое ухудшение испытали в 29,4% компаний, а значительное – лишь в 11,8%.

Вместе с тем об ухудшении ситуации с **прибылью** за прошедший с прошлого лета год заявили в 94,1% опрошенных инфраструктурных строительных организаций, а значительным его посчитали в 41,2%. Лишь у малой доли (5,9%) участников опроса положение с прибылью немного улучшилось.

То есть с учетом ответов респондентов на эти вопросы финансово-экономическое положение компаний, работающих в инфраструктурном строительстве, с лета 2021 года по лето 2022 года стало более сложным.

Помог ли компаниям кризис?

Один из вопросов, который задавали респондентам, касался возможного позитивного влияния кризиса. Участники опроса сами могли сформулировать ответ. Но только 12% опрошенных увидели в кризисе плюсы.

Один из участников опроса считает, что кризис побудил собственников и менеджмент компании запустить программу преобразований, которая подразумевает пересмотр ряда бизнес-процессов, их цифровизацию и оптимизацию. Если эта программа будет успешно реализована, то повысится внутренняя эффективность компании.

По мнению других респондентов, в сложных условиях активизировалась поддержка государством строительной отрасли, что позволило компенсировать рост затрат из-за увеличения цен на строительные ресурсы.

Еще один из участников опроса заявил, что пока рано говорить о любых последствиях кризиса.



С одной стороны, государство сделало приоритетным строительство дорог, но с другой, это решение уже вызвало рост дефицита квалифицированных рабочих (и соответствующий рост заработных плат). Продолжают дорожать и ресурсы», – отметил респондент.

Удалось ли компаниям использовать меры господдержки?

Большинство (70,6%) участвовавших в опросе компаний пользовались или намерены пользоваться мерами государственной поддержки.

Наиболее популярной мерой поддержки из предложенных в 2022 году оказалось **увеличение авансов свыше 30%**. Так посчитали 92,3% респондентов, чьи организации обращались за господдержкой. Отсрочка платежей или процентов по кредитам интересовала 38,5% участников опроса, такая же доля ответивших приходится на льготные кредиты в рамках поддержки системообразующих предприятий.

Примерно 23,1% обратившихся к помощи государства компаний интересовались налоговыми льготами и иными мерами господдержки, а 15,4% реструктуризацией кредита на льготных условиях.

Меньше всего в первом полугодии 2022 года опрошенные компании запрашивали федеральные и региональные субсидии, льготные кредитные линии и освобождение от штрафов за просрочку выплат по кредитам. За такими мерами хотели или смогли обратиться только в 7,7% компаний. Ни одна организация, участвовавшая в опросе, не воспользовалась и не интересовалась в нынешний кризис получением государственных гарантий. Это связано в основном с тем, что получение прямых субсидий и государственных гарантий недоступно для большинства компаний, а программы льготного кредитования для них тоже существенно ограничены (как с точки зрения лимитов, так и условий участия).

Непосредственно получить господдержку на момент проведения первого опроса удалось лишь 35,3% компаний. В 17,6% организаций заявили, что запрос отправлен и они находятся в режиме ожидания. Отказали в господдержке представителям 17,6% компаний. Не пробовали обращаться за господдержкой в 5,9% компаний.

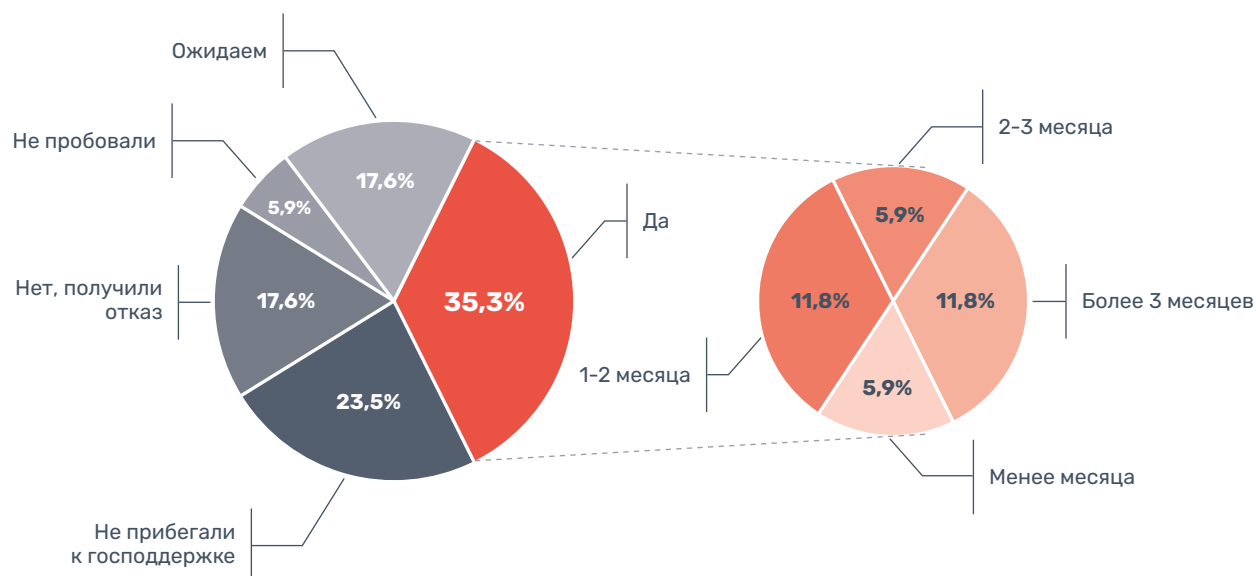
Двум третям организаций, получивших господдержку, пришлось ждать ее от одного до трех месяцев (в половине случаев срок составлял от одного до двух месяцев), а оставшейся трети – еще дольше.

Положительный эффект от полученной господдержки увидели две трети компаний, в 16,7% ситуация ухудшилась, несмотря на господдержку, и в стольких же случаях – на момент опроса никак не изменилась.

Причинами отказа в мерах господдержки респонденты назвали отсутствие соответствующих инструментов на законодательном уровне, в частности, нормативных документов по льготному кредитованию в строительстве транспортной инфраструктуры.

Часть респондентов считает, что последствия кризиса оказались мягче для отрасли благодаря ряду мер господдержки: например, принятию постановления № 1315, позволившему многим из них избежать банкротства, увеличению авансовых платежей, появлению в первой половине 2022 года возможности существенно изменять условия контракта, продлению периода ограниченного применения расширенного казначейского сопровождения, списанию штрафов по контрактам, сроки по которым были нарушены из-за резкого роста цен. По мнению участников опроса, большинство этих мер следует продлить и на 2023-2024 годы.

Рисунок 9. Прибегали ли компании к мерам поддержки, каким и как скоро их удавалось получить?



Тех, кто прибегал к господдержке, интересовало



Источник: данные опроса НАИК, расчеты и анализ Sherpa Group

В случае с авансами – на часть запросов ответов от ведомств еще не было, а на часть – был получен отказ из-за отсутствия лимитов. Некоторые организации не смогли получить льготное финансирование, потому что в постановление № 745⁴ не вошли дорожно-строительные компании, хотя на этапе обсуждения на них этот инструмент должен был распространяться.

⁴ Постановление Правительства РФ от 23 апреля 2022 года № 745 «Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета российским кредитным организациям на возмещение недополученных ими доходов по кредитам, выданным системообразующим организациям транспортного комплекса и организациям, входящим в группу лиц системообразующей организации транспортного комплекса».

Какие меры поддержки нужны отрасли?

Мы также опросили респондентов, какие меры поддержки (в том числе из уже упомянутых), были бы наиболее востребованы компаниями. Здесь можно было выбрать не только сами меры поддержки, но и оценить их эффективность по классической пятибалльной шкале.

Самые высокие оценки эффективности инструмента от участников опроса получили льготные кредитные линии (4,5 балла из 5) и увеличение аванса более 30% (4 балла). Наименее эффективны для компаний, по мнению опрошенных, – освобождение от штрафов за просрочку выплат по кредитам (2,8 балла) и попадание в список системообразующих (3 балла). Последней мерой респонденты хотят воспользоваться, хоть и не видят в этом статусе больших преимуществ, возможно, рассчитывая, что они появятся в будущем.

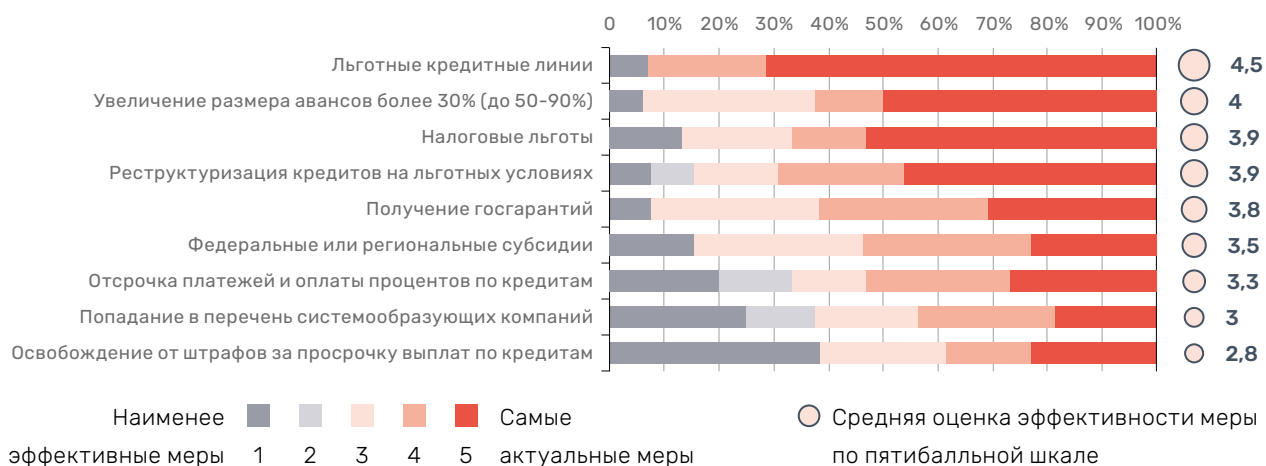
Представители **всех** участвовавших в опросе компаний на вопрос «Как могло бы государство помочь реализации инфраструктурных проектов в стране?» выбрали ответ «оказывать прямую помощь (субсидии, льготное кредитование и прочее)». Вторым по популярности стало стимулирование строительства в стране за счет сохранения и увеличения объемов госзаказа. Этот ответ выбрали 94,1% ответивших. В необходимости оказания косвенной помощи уверены 70,6% респондентов, а инструменты проектного финансирования, как способ выйти из кризиса, интересны лишь чуть более трети опрошенных (35,3%).

Свыше половины (52,9%) участвовавших в опросе организаций предложили свои варианты мер, которыми государство могло бы им помочь.

Среди таковых, например, реструктуризация нынешней кредитной нагрузки на льготных условиях, проведение во втором полугодии 2022 года выплат по постановлению № 1315, допускающему увеличение стоимости контракта из-за роста цен на строительные материалы, продление его действия, снижение размера обеспечения исполнения контракта и размера обеспечения гарантийных обязательств.

По мнению участников опроса, постановление правительства № 1315 действительно помогло им продолжить выполнять свои обязательства по госконтрактам и реализовывать инфраструктурные проекты в кризис-

Рисунок 10. Какие меры господдержки наиболее эффективны для компаний?



Источник: данные опроса НАИК, расчеты и анализ Sherpa Group

ных условиях. Вместе с тем, после принятия этого постановления были выявлены проблемы по его фактической реализации, в первую очередь значительный срок получения средств.

Компаниям также помогла бы реализация всех пунктов дорожной карты о совершенствовании правового регулирования в сфере строительства, принятой в январе 2022 года. В ближайшее время отрасль рассчитывает на актуализацию этого документа с учетом сложившейся обстановки и уже принятых мер по поддержке дорожного строительства.

Некоторые респонденты отмечают, что поддержка может заключаться в исполнении заказчиками своих обязательств по контракту своевременно и в полном объеме.



Добросовестно исполнять свои обязанности по освобождению территории для строительства (от коммуникаций, леса, зданий, сооружений и др.), осуществлять своевременное финансирование, индексировать цену в соответствии с уровнем фактической инфляции, узаконить стадию рабочей документации установить соответствующий уровень зарплаты в сметах», – описал возможную помощь один из участников опроса.

По мнению еще одного респондента, отрасли необходимы ежемесячная индексация стоимости работ, послабления в выплате аванса через казначейский счет, уменьшение выплат процентов по кредитам (обслуживание долга через систему льготного кредитования, либо выкупа государством полностью или частично кредитного портфеля). Отрасли также помогли бы упрощенная система изменения технических решений и регулирование стоимости аренды вагонов и полувагонов.

Также представители компаний предложили установить возможность выплаты части аванса на расчетный счет при наличии банковской гарантии возврата аванса.

Рисунок 11. **Как государство могло бы поддержать инфраструктурные проекты?**



Источник: данные опроса НАИК, расчеты и анализ Sherpa Group

Как работает механизм изменения цены контракта?

По данным Национальной ассоциации инфраструктурных компаний, если бы в августе 2021 года не было бы принято постановление правительства № 1315, разрешающее сторонам увеличивать стоимость государственного контракта из-за роста цен на строительные материалы, многие системообразующие организации отрасли оказались бы на грани банкротства.

Но пока остаются проблемы правоприменения этого постановления, в частности связанные с взаимодействием сторон. Это приводит к длительному согласованию условий.

Так как срок рассмотрения обращений подрядчиков к заказчикам сейчас не определен, в ассоциации считают, что процесс могло бы ускорить появление в постановлении № 1315 порядка взаимодействия сторон при подготовке документов для получения заключения повторной экспертизы проектной документации, а также определение предельного срока рассмотрения заказчиком проекта соглашения об изменении существенных условий контракта.

Поддержать отрасль может **распространение действия постановления** на контракты, заключенные **до 31 декабря 2023 года**, – сейчас оно охватывает соглашения, подписанные до конца 2022 года.

Что случилось за год с отраслевыми проблемами?

Представители компаний, занимающихся инфраструктурным строительством, оценили, как решались основные отраслевые проблемы за прошедшее с июля 2021 года время. В организациях считают, что государство уделяет внимание проблемам отрасли и проявляет заинтересованность в их решении.

За год, по мнению строителей, удалось **немного улучшить** ситуацию с изменением цены контракта. Так считают 56,3% опрошенных организаций, а еще в 6,3% – полагают, что ситуация с изменением цены **улучшилась значительно**.

Прежним осталось положение с низким уровнем отраслевой конкуренции (так считают 81,3% опрошенных), большим количеством согласований и экспертиз при создании объекта по госзаказу (66,7%), доминирующим положением заказчика и дублирующим контролем (64,7%), а также с отсутствием мотивации применять новые технологии (62,5%).

Существенная часть респондентов ответила, что за минувший год ситуация **обострилась** с дефицитом рабочей силы и ее квалифицированного сегмента (о небольшом либо значительном

Подробнее о ключевых проблемах в строительной отрасли и возможных путях их решения можно прочитать в совместном аналитическом обзоре Национальной ассоциации инфраструктурных компаний и InfraOne Research [«Инвестиции в инфраструктуру. Строительство 2021»](#)

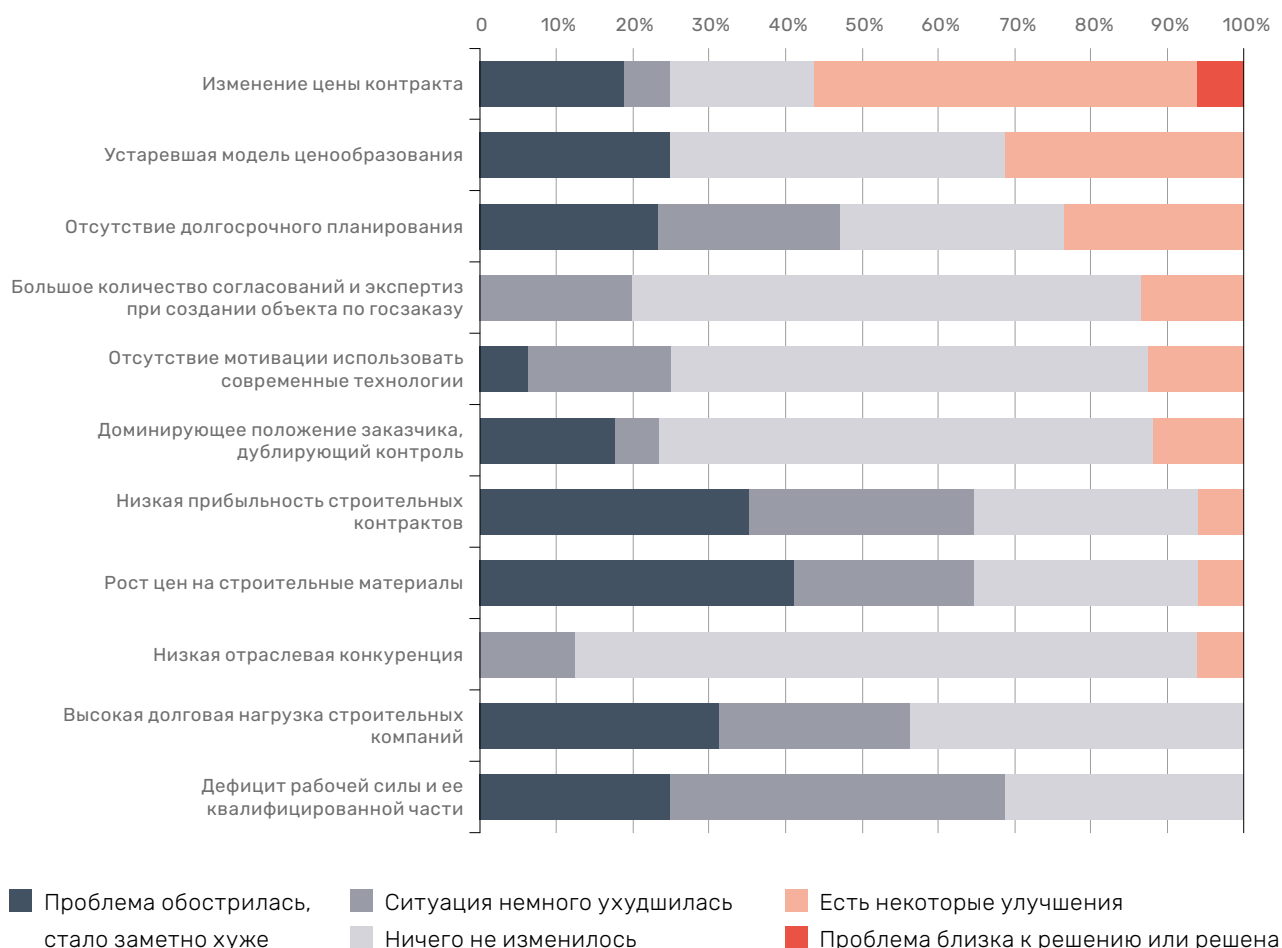


ухудшении заявило 68,8% опрошенных), ростом цен на строительные материалы (64,7%), низкой прибыльностью контрактов (64,7%) и высокой долговой нагрузкой компаний (56,3%). При этом в последних трех случаях доля тех, кто полагает, что ситуация стала **значительно хуже**, превышает долю тех, кто уверен, что ситуация стала лишь **немного хуже**: 41,2% против 23,5%, 35,3% против 29,4% и 31,1% против 25% соответственно.

Еще в двух случаях респонденты **не пришли к единому мнению** по поводу проблемы. Это, например, коснулось устаревшей модели ценообразования, где 43,8% опрошенных ответили, что ситуация за год не изменилась, 31,2% – что немного улучшилась, а 25% – что значительно ухудшилась.

По-разному строители оценили в летнем опросе и проблему долгосрочного планирования для своих компаний: 29,4% участников опроса считают, что здесь за прошедший год ничего не изменилось, а одинаковая доля респондентов (по 23,5%) выбрала варианты: ситуация «немного улучшилась», «немного ухудшилась» и «значительно ухудшилась».

Рисунок 12. **Успешна ли была работа над решением проблем в отрасли за последний год?**



Источник: данные опроса НАИК, расчеты и анализ Sherpa Group

Чего ждут компании в течение следующего года?

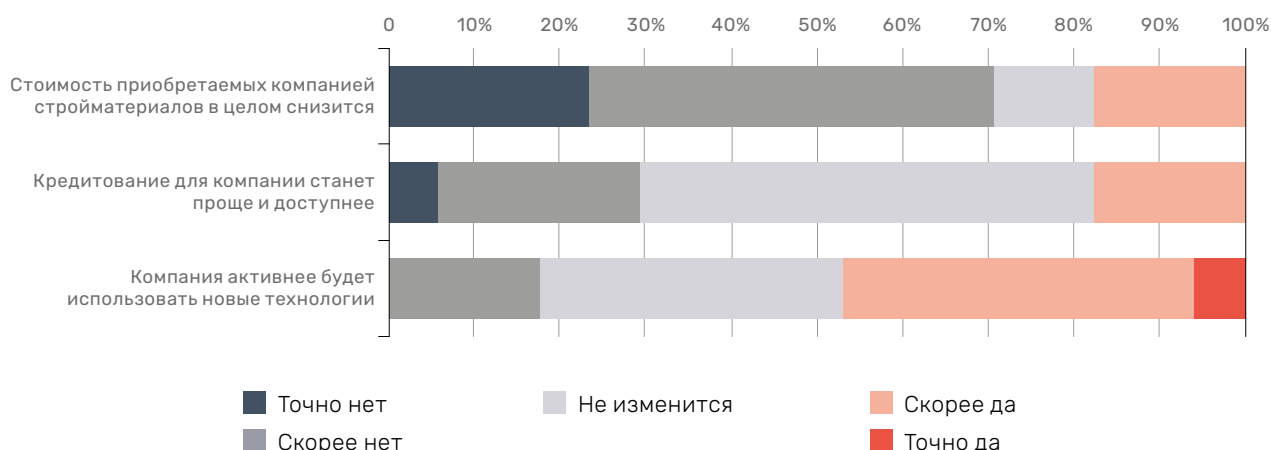
Так как основная часть опроса завершилась в августе 2022 года, ожидания строителей на ближайшую перспективу не учитывали произошедшие осенью изменения в общественно-политической повестке.

Кредитование для их строительной организации станет доступнее, считают 47,1% респондентов, причем большинство (41,2%) ответило «скорее да». Скептически настроены более чем в трети компаний (35,3%): там уверены, что ничего не изменится. И лишь 17,6% полагают, что такие возможности сузятся.

Большинство инфраструктурных строителей (70,6%) не ждало снижения цен на строительные материалы в течение ближайшего года: то, что они скорее всего не уменьшатся, ответили 47,1% респондентов, а в том, что точно не уменьшатся, были уверены 23,5%. То, что ситуация с ценами будет стабильной, полагают 11,8% ответивших, а 17,6% выбрали вариант, что снижение скорее всего должно произойти.

Нейтрально в компаниях отнеслись к вопросу о более активном применении новых технологий. В 41,2% организаций предполагают, что это скорее всего произойдет. В 5,9% — что точно произойдет. В 35,3% компаний считают, что в этом отношении у них все будет по-прежнему, а в 17,6% — не ждут большей активности во внедрении новых технологий.

Рисунок 13. Как изменится ситуация в компаниях к середине 2023 года?



Источник: данные опроса НАИК, расчеты и анализ Sherpa Group

Что может измениться в отрасли к середине 2023 года?

Также респонденты ответили на вопросы об их ожидании будущего для строительной отрасли в целом. Конечной точкой прогнозирования был июль – август 2023 года, то есть год спустя после проведения опроса.

Большая часть опрошенных считают, что в отрасли скорее всего будут продлены временные антикризисные меры (81,3%), будут найдены альтернативные поставщики оборудования (76,5%) и материалов и в целом

удастся наладить их импортозамещение (68,8%), а государство перейдет к долгосрочному планированию (52,9%). Впрочем, уверенность в том, что это все точно произойдет находится на низком уровне: от 0% до 5,9%.

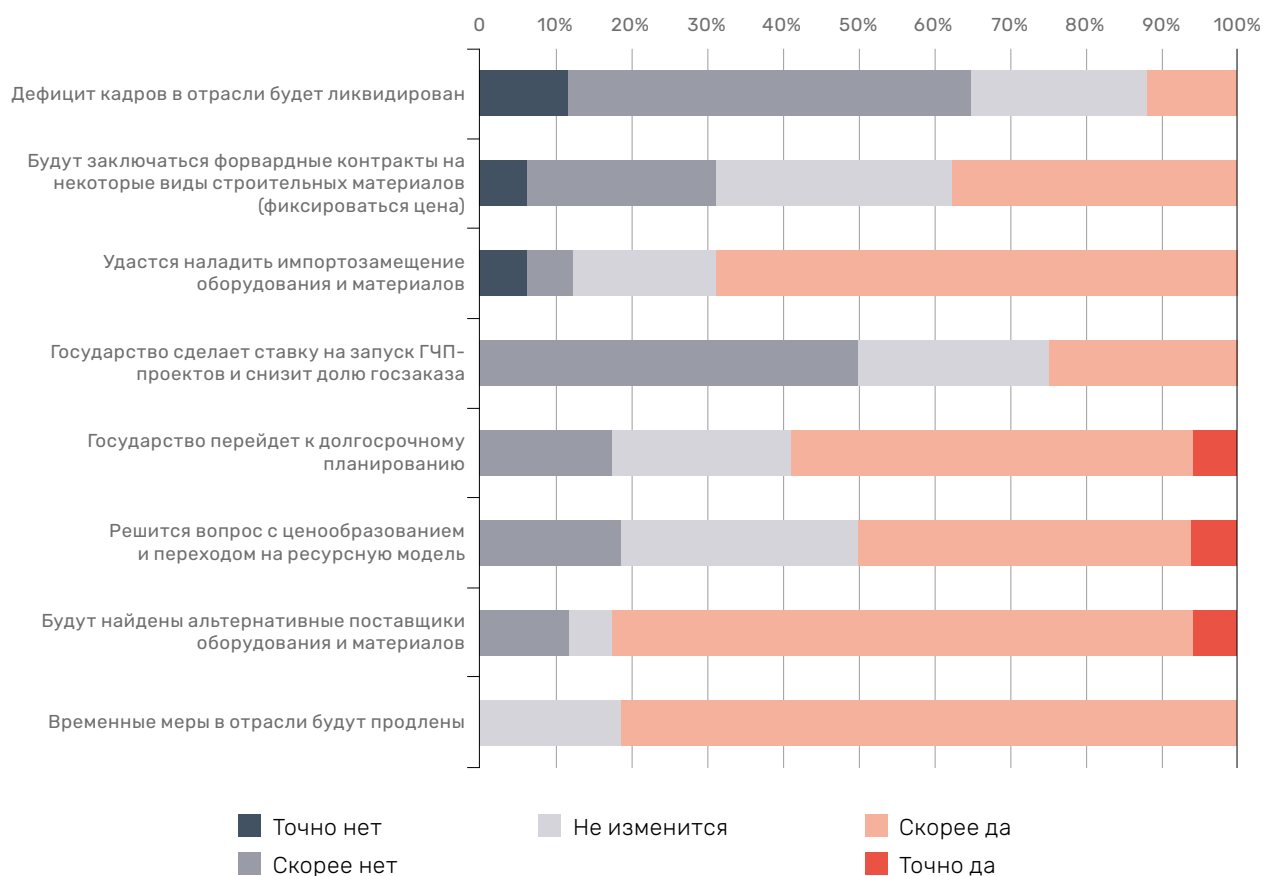
Свыше половины опрошенных (52,9%) считают, что к середине 2023-го скорее всего не удастся ликвидировать кадровый дефицит в отрасли, а 11,8% заявили, что точно нет.

Ровно половина респондентов сомневается в том, что государство в краткосрочный период сделает ставку на запуск ГЧП-проектов в отрасли и, тем самым, снизит долю госзаказа. Еще четверть опрошенных уверены, что в этой сфере ничего не изменится, а оставшаяся четверть – что скорее всего такой выбор будет сделан в пользу проектного финансирования.

Также 50% респондентов полагают, что в течение года скорее всего решится вопрос с ценообразованием в отрасли и переходом на ресурсно-индексный, но лишь меньшинство (6,3%) ответило, что это точно случится. А чуть меньше трети (31,3%) считают, что здесь опять же ничего не изменится.

Наиболее противоречиво строители оценили появление в ближайшей перспективе форвардных контрактов в отрасли, которые фиксируют цену на ресурсы в будущие периоды: 37,4% респондентов ответили, что это скорее всего произойдет, 31,3% – что ничего не поменяется и столько же (суммарно «скорее нет» и «точно нет»), что этого не ожидается.

Рисунок 14. Как изменится ситуация в отрасли к середине 2023 года?



Источник: данные опроса НАИК, расчеты и анализ Sherpa Group

Прибегнут ли компании в кризис к инструменту ГЧП?

Одним из способов обеспечить предсказуемую на годы вперед загрузку портфеля проектов является участие строительных компаний в реализации ГЧП-инициатив.

Согласно опросу, свыше половины компаний (58,8%) планируют использовать этот инструмент в ближайшей перспективе: причем 47,1% намерены продолжить, а 11,7% – начать применять его. Еще в 11,8% опрошенных организаций не собираются заниматься ГЧП-проектами. Не определились по этому поводу в 29,4% компаний.

Большинство (60%) компаний, которым интересен такой инструмент, готовы участвовать в проекте в качестве генподрядчика, а еще 10% – субподрядчика. Другие смежные роли интересны оставшимся 30%, при этом желающих войти в акционерный состав компании-концессионера или стать частной стороной «единолично» практически не оказалось. Это может быть связано с тем, что компетенциями в проектном финансировании обладает узкий круг организаций отрасли.

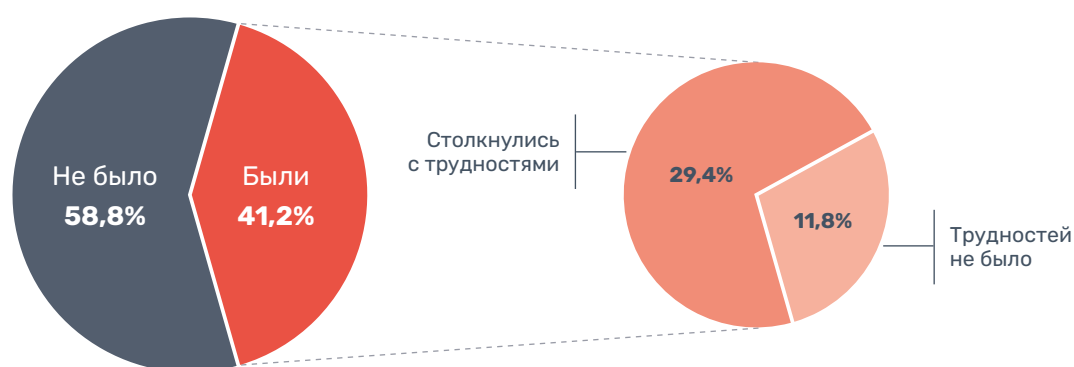
Те, кто не собираются заниматься ГЧП-проектами, объясняли это среди прочего отсутствием опыта и стабильного партнера в лице финансового института.

На момент опроса реализуемые ГЧП-проекты имелись у 41,2% опрошиваемых организаций, где они могли выступать, в том числе в качестве подрядчика. В 71,4% случаев, по мнению респондентов, эти проекты в 2022 году столкнулись с трудностями.

Основными сложностями компании, имеющие опыт в ГЧП-сфере, считают во время нового кризиса рост стоимости кредитования, которая была выше докризисного уровня даже после снижения ключевой ставки (в среднем 3,8 балла из 5), падение выручки на уже эксплуатируемом объекте (3,5 балла), затягивание согласований необходимых изменений в концессионное или ГЧП-соглашение (3,4 балла), сложности с поставками оборудования или материалов (3,3 балла). При этом менее вероятной респонденты посчитали затягивание срока создания объекта (1,8 балла) и угрозу заморозки строительства (1,7 балла), хотя и не исключили обострения этих проблем.

Наиболее упоминаемыми трудностями вне зависимости от оценки их актуальности компаниями стало возможное удорожание проектов и затягивание согласований. Примерно такая же угроза висела над проектами во время предыдущего кризиса, вызванного пандемией.

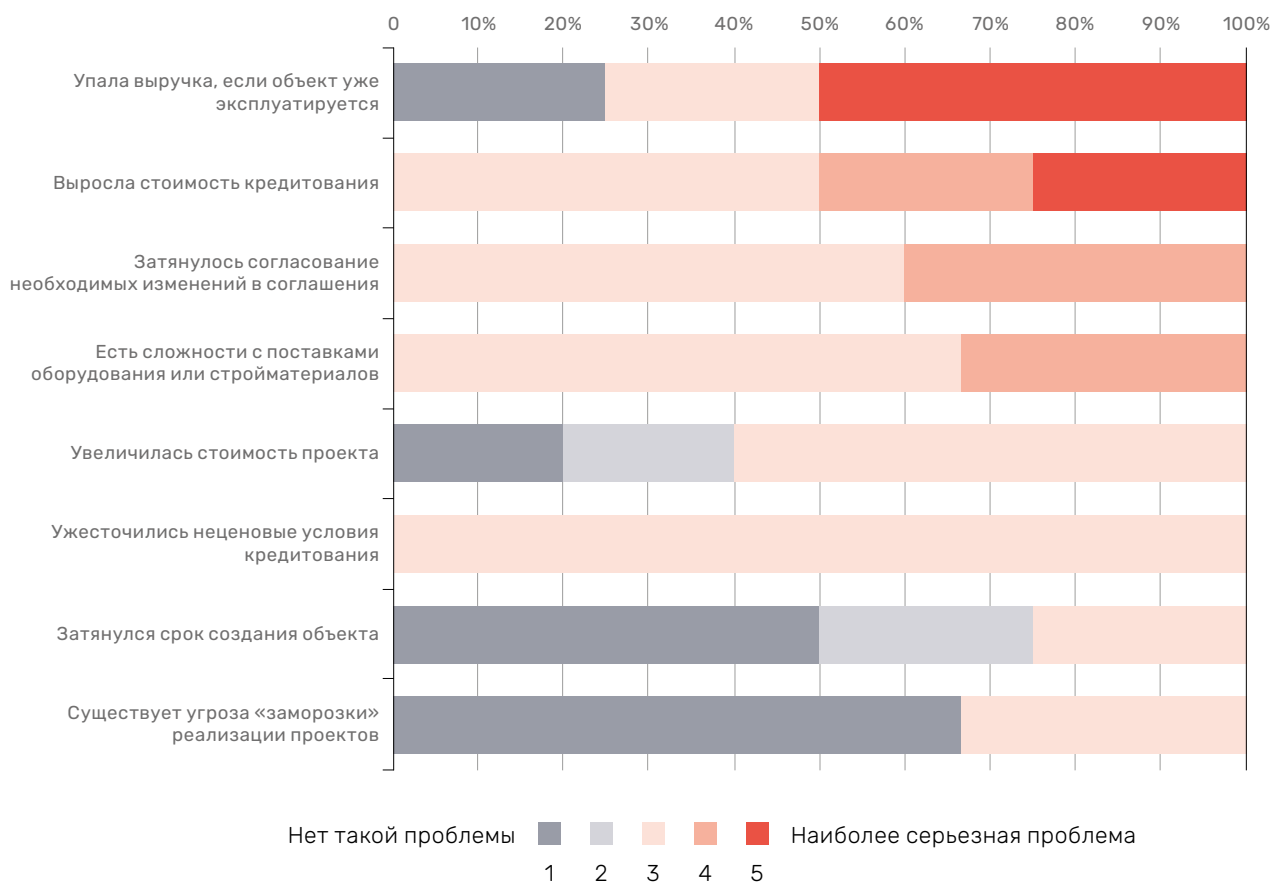
Рисунок 15. Были ли в портфелях компаний проекты ГЧП и возникли ли с ними трудности?



Источник: данные опроса НАИК, расчеты и анализ Sherpa Group

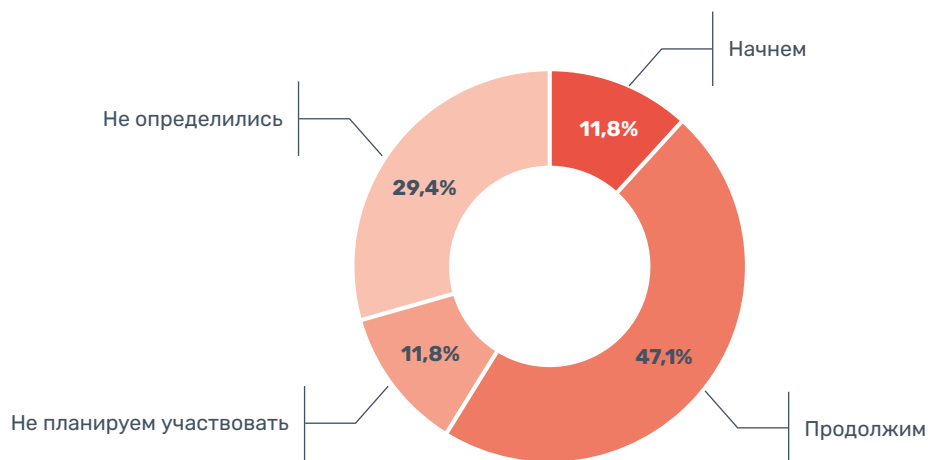
Рисунок 16. Какие проблемы возникали у строителей в проектах ГЧП в 2022 году?

Оценена степень воздействия по шкале от 1 до 5, где 5 – наиболее серьезная проблема, 1 – нет такой проблемы по проектам, прошедшим стадию подписания концессионного или ГЧП-соглашения.



Источник: данные опроса НАИК, расчеты и анализ Sherpa Group

Рисунок 17. Планируют ли строители участвовать в проектах ГЧП?



Источник: данные опроса НАИК, расчеты и анализ Sherpa Group



Глава II

СТРОИТЕЛЬНАЯ ОТРАСЛЬ ОСЕНЬЮ 2022 ГОДА

Пока мы готовили результаты первого опроса к публикации, в стране произошли как минимум два события, которые повлияют на экономику страны в ближайшие месяцы: объявление частичной мобилизации и включение в состав России новых территорий.

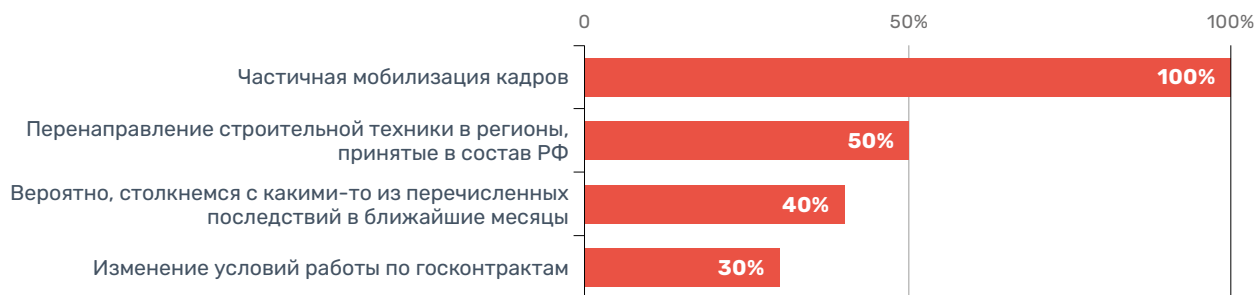
Поэтому в октябре мы провели еще один опрос, касающийся оценки влияния последствий новых условий на отрасль. В нем приняли участие представители десяти строительных компаний и групп, большая часть которых отвечала на вопросы и летом. Опрошенные организации объединяют свыше 30 предприятий дорожно-строительной отрасли.

Общая доля респондентов нового опроса в выручке топ-170 крупнейших компаний и групп строительного рынка составила около 7%. А в сегменте создания транспортной инфраструктуры – более 26%. Участники нового опроса составляют примерно пятую часть от количества компаний и групп, работающих в квалифицированном сегменте дорожно-строительной отрасли.

Каких последствий от осенних событий ждут в отрасли?

Все участвовавшие в октябрьском опросе компании полагают, что самым главным последствием мобилизации и присоединения новых территорий стал или через некоторое время может стать дефицит кадров.

Рисунок 18. **С каким последствиями уже столкнулись или могут столкнуться компании?**



Источник: данные опроса НАИК, расчеты и анализ Sherpa Group

Половина опрошенных также считает, что еще одной проблемой может оказаться перенаправление мощностей и дорожной техники в пострадавшие регионы.

В 30% компаний ждут изменений условий работы по госконтрактам в сторону ужесточения или полагают, что такие последствия вскоре проявятся.

Кроме того, 40% участников опроса считают, что столкнутся с какими-либо из перечисленных последствий в будущем.

Как изменится ситуация в ближайшие два квартала?

По ожиданиям 90% участников опроса, в ближайшие два квартала, по сравнению с началом осени 2022 года, может наиболее заметно ухудшиться ситуация с наличием квалифицированных кадров и рабочей силы, возможностью приобретения иностранной техники и оборудования, а также запасных частей к ним, ценами на строительные материалы и устойчивостью логистических цепочек.

Наибольшая доля респондентов, которые считают, что ситуация ухудшится сильно, составляет 30% от общего количества опрошенных или треть от тех, кто прогнозирует ухудшение. Эта доля зафиксирована для ответов по поводу наличия квалифицированных кадров, иностранной техники и запчастей.

До 20% опрошенных полагают, что значительное ухудшение коснется цен на строительные материалы и наличия рабочей силы в целом. И только 10% респондентов ожидает серьезных проблем с устойчивостью логистических цепочек для строительных проектов.

По мнению 80% респондентов, в ближайшие два квартала сложнее станет ситуация с соблюдением срока строительства объектов и с загрузкой портфеля компании будущими проектами. В обоих случаях ожидают сильного ухудшения ситуации по 20% всех участников опроса (или четверть тех, кто прогнозирует проблемы в этих направлениях).

Несмотря на то что 70% участвовавших в опросе ответили, что в следующие кварталы усложнится ситуация с доступностью строительных материалов, ожиданий сильного ухудшения в этой сфере нет ни у одного респондента.

Наибольшее расхождение во мнениях вызвал вопрос об изменении ситуации с доступностью дорожной техники для конкретных проектов. Половина опрошенных считает, что она ухудшится, в том числе 10% по-

Рисунок 19. Как респонденты оценивают перспективы отрасли в ближайшие два квартала?

Исходная точка для сравнения: конец августа – начало сентября 2022 года.



Источник: данные опроса НАИК, расчеты и анализ Sherpa Group

лагают, что ухудшится сильно. Еще 40% уверены, что в этой сфере ничего не изменится, а, по мнению оставшихся 10%, ситуация может даже немного улучшиться.

Вариант значительного улучшения в какой-либо из сфер в ближайшие два квартала не выбрал ни один участников опроса.

Респонденты могли также сами написать, в каких сферах могут произойти негативные или позитивные изменения в ближайшие два квартала (до апреля 2023 года).

По словам одного из участников опроса, последствия окажут негативное влияние на работу предприятия в целом. Другой респондент наряду с дефицитом и недостатком квалификации кадров ожидает перебоев в производстве и поставках материалов и оборудования.

Существует дефицит оборудования при строительстве объектов; [вероятен] рост стоимости оборудования, машин, механизмов импортного производства и комплектующих к ним, недообеспеченность компаний профессиональными кадрами», – резюмирует один из участников октябрьского опроса.

По мнению еще одного, могут обостриться старые и пока нерешенные проблемы отрасли: например, несовершенства системы ценообразования при росте цен на материалы и электроэнергию.

Какая помощь нужна отрасли в новых обстоятельствах?

Среди мер, которые могли бы эффективно помочь отрасли в новых обстоятельствах, участники опроса выделили введение частичной брони для представителей определенных профессий в отрасли (опрос проводился до объявления об окончании частичной мобилизации) и ускорение процедуры экспертизы и приемки объектов.

Возможную эффективность таких мер поддержки от государства респонденты оценили в среднем на 4,4 балла из 5.

По 4,3 балла — получили льготы от государства на приобретение (лизинг) техники, а также быстро выдаваемые льготные кредиты.

Наиболее скромную оценку опрошенные компании отдали приоритетной реализации программ импортозамещения в отрасли (3,7 балла).

В одной из компаний в числе возможных мер поддержки назвали мораторий на применение штрафных санкций и проверки, а также расширение практики привлечения к общественно значимым работам (например, лиц совершивших административные правонарушения, нетяжкие уголовные преступления и т. д.).

Некоторые респонденты считают необходимым решить вопрос со сверхдорогими банковскими гарантиями. Для крупных проектов (дороже 10 млрд руб.), не подлежащих казначейскому сопровождению, при получении аванса требуется предоставить гарантию на всю сумму аванса. При цене контракта порядка 50 млрд руб. стоимость гарантий может достигать 7,5–8% от размера аванса, причем эта сумма, как правило, не вносится в смету.

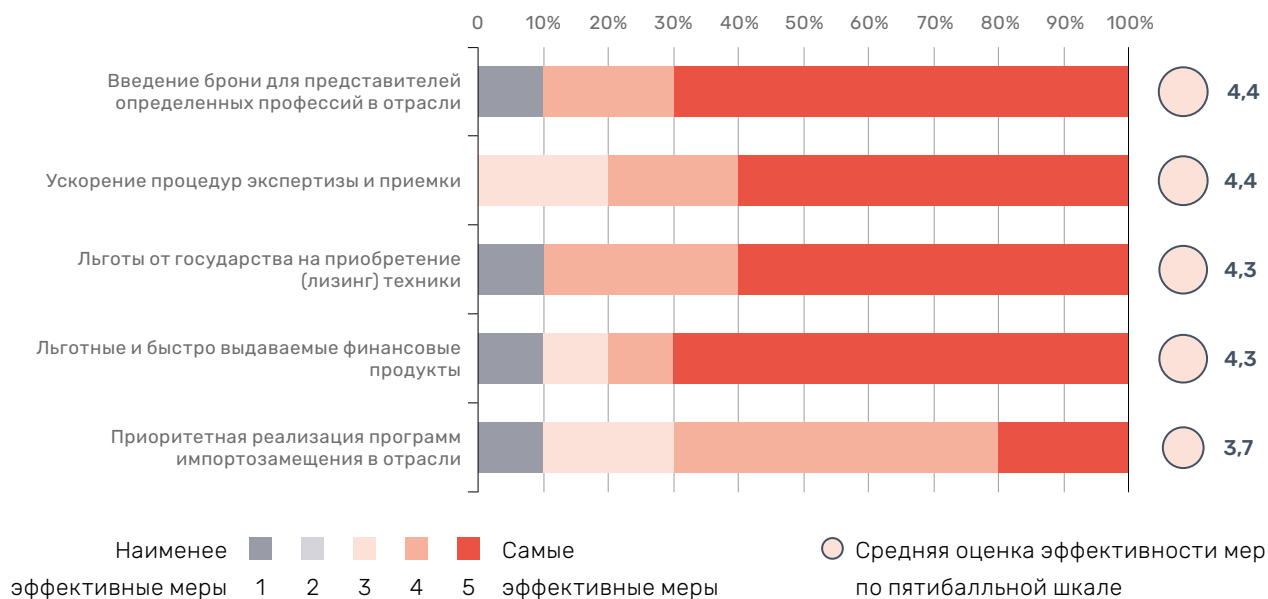
В отрасли считают, что ближайшая антикризисная работа должна сфокусироваться на трех ключевых направлениях. Первое — обеспечение ритмичности финансирования и компенсации удорожания в полном объеме по постановлению № 1315, а также продление его действия на 2023 год.

Во-вторых, обновление в соответствии с текущей ситуацией и последовательная реализация всех пунктов дорожной карты. И, в-третьих, введение механизма автоматической индексации цены контракта при удорожании строительных ресурсов. Бóльшая часть этой работы, по данным участников рынка, уже проводится властями и отраслевым сообществом, но необходимо ускорить принятие решений.

По словам опрошенных, в новых обстоятельствах отрасли также бы помогли упрощение процедуры внесения изменений в контракты (по срокам реализации, наличию подрядных организаций и т. д.), сохранение финансирования, продление возможности изменять цену контракта в рамках постановления правительства № 1315 и применение расширенного казначейского сопровождения только по отдельным решениям правительства.

Один из участников вновь заявил о необходимости реализации в полном объеме мероприятий дорожной карты по совершенствованию правового регулирования в сфере строительства. А другой респондент уверен, что отрасли помогло бы сохранение объемов госзаказа в инфраструктурном строительстве на всей территории страны.

Рисунок 20. **Возможные меры поддержки строительной отрасли в новых условиях**



Источник: данные опроса НАИК, расчеты и анализ Sherpa Group

Некоторые ответы по поводу помощи государства оказались близки к тем, что респонденты давали в летнем опросе. Из этого следует, что несмотря на новые обстоятельства, проблемы, с которым сталкиваются компании, являются старыми и зачастую требуют уже известных решений, которые разработаны, но не всегда реализуются вовремя.

Взяли ли компании курс на импортозамещение?

Одним из новых последствий кризиса 2022 года, на которое строители также обращают внимание, стала необходимость импортозамещения.

По результатам октябрьского опроса, наиболее сильно компании зависят от зарубежных запасных частей к технике, оборудованию и инструментам, а также от их обслуживания (4,5 балла из 5), от импортной строительной техники (4,4 балла), программного обеспечения и оргтехники (4,2 балла).

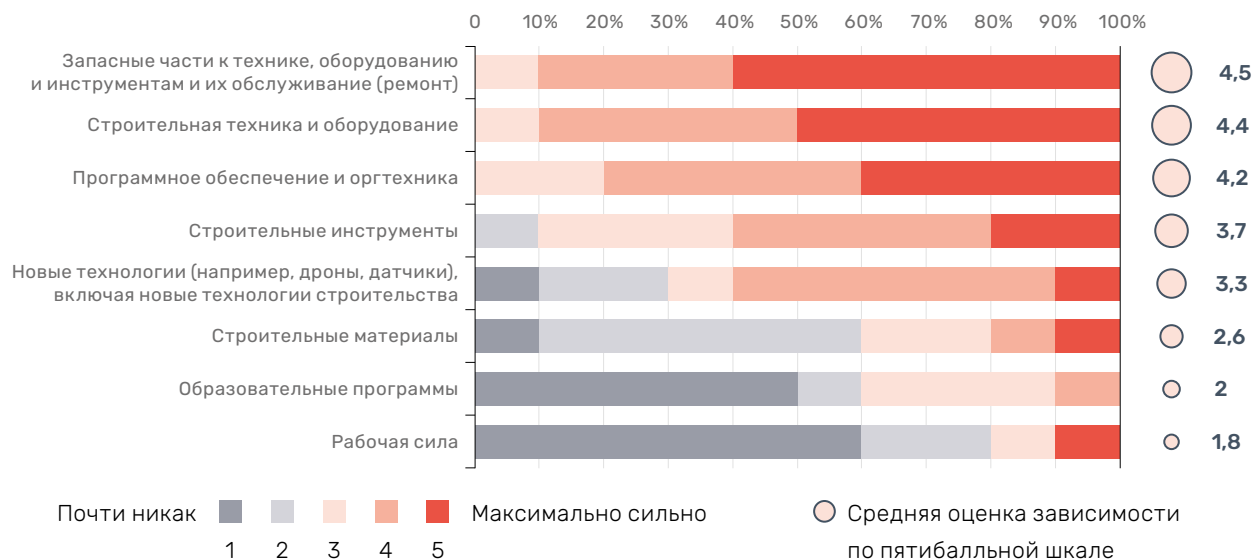
В немного меньшей степени строительные компании зависят от импорта иностранных строительных инструментов (3,7 балла), новых технологий (3,3 балла) и строительных материалов (2,6 балла).

А наиболее независимыми от импорта респонденты посчитали в своих компаниях образовательные программы (2 балла) и рабочую силу (1,8 балла).

Во всех опрошенных компаниях либо уже есть программы по импортозамещению (90%, причем у 60% они уже реализуются), либо такие программы пока готовятся (10%).

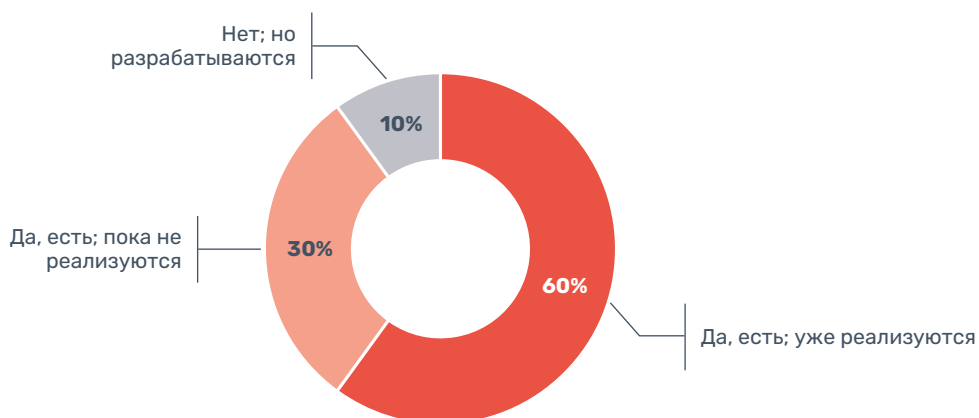
Лишь треть респондентов убеждена, что компаниям удастся решить основные проблемы с импортозамещением до конца 2023 года: причем, 22% участников опроса уверены, что это произойдет в первой половине года, а 11% – во второй. В большинстве – 55% – компаний полагают, что это произойдет в 2024 году или позже (22% и 33% соответственно). В 11% компаний заявили, что проблемы с импортозамещением решить не удастся.

Рисунок 21. **Насколько сильно и в чем компании зависят от импорта?**



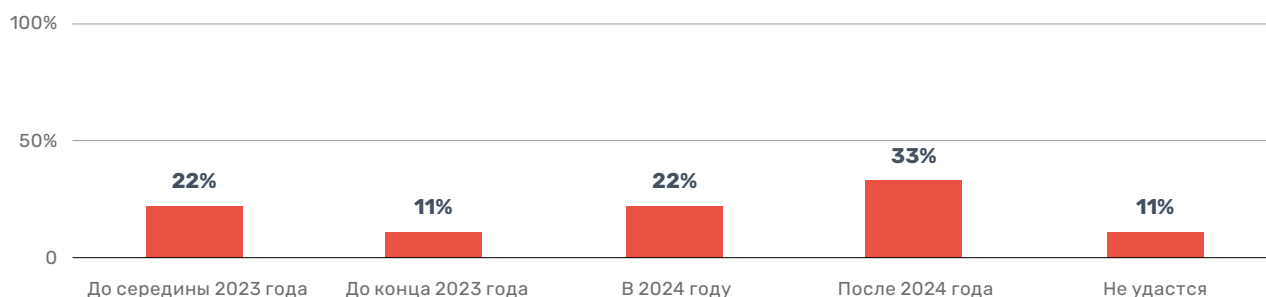
Источник: данные опроса НАИК, расчеты и анализ Sherpa Group

Рисунок 22. **Есть ли в строительных компаниях планы по импортозамещению и реализуются ли они?**



Источник: данные опроса НАИК, расчеты и анализ Sherpa Group

Рисунок 23. **Когда компаниям удастся решить основную часть вопросов с импортозамещением?**



Источник: данные опроса НАИК, расчеты и анализ Sherpa Group

По словам респондентов, импортозамещению в строительной отрасли помогли бы поддержка (субсидирование) новых разработок, отечественных производителей, инвестиции в развитие профильной и смежной промышленности, упрощение быстрого запуска новых технологий, а также их унификация и унификация конструкций.

Среди необходимых мер участники опроса также назвали среди необходимых мер локализацию производителей оборудования и техники из дружественных стран, расширение имеющихся мощностей, государственное финансирование профильных научно-исследовательских работ.

По мнению одного из респондентов, решению проблемы с импортом помогла бы реализация льготных и стимулирующих программ по проведению совместных исследовательских работ между подрядными организациями и производителями дорожно-строительной техники, материалов и оборудования.

Какие меры поддержат отрасль и отечественных производителей техники?

В дорожно-строительной отрасли считают, что преодолеть дефицит специальной техники, возникший из-за санкций, поможет переориентация на новые рынки. Одна из уже предпринятых важных мер – организация на базе «Автодор-Лизинга» централизованных закупок дорожно-строительной техники производства дружественных стран, ее предоставление в лизинг на льготных условиях и обеспечение сервисного обслуживания. Представители отрасли предлагают распространить такой механизм и на закупку отечественной техники.

В качестве еще одной меры, которая поможет российским производителям, дорожно-строительные компании поддерживают предложения правительства по индексации утилизационного сбора на специальную технику зарубежного производства. Доходы от индексации должны быть направлены на целевое субсидирование приобретения предприятиями отрасли техники российского производства и поддержку реализации приоритетных проектов. По мнению дорожных строителей, только так повышение утилизационного сбора поможет решить задачи по импортозамещению и защите отечественных производителей.



Глава III

АНТИКРИЗИСНЫЕ МЕРЫ: ЧТО РАБОТАЕТ И ЧТО ТРЕБУЕТСЯ?

Какие антикризисные меры в дорожно-строительной отрасли уже оценили, а какие еще, по мнению участников рынка, требуют некоторой отладки? Какие ключевые проблемы сферы остаются наиболее острыми и что нужно сделать, чтобы их решить?

Какие меры уже работают в отрасли?

Государство в первом полугодии 2022 года принимало решения, которые поддерживали бизнес в новых условиях. Некоторые антикризисные меры реализуются без замечаний со стороны игроков отрасли – например, по увеличению авансовых платежей и ограничению возможности проведения внеплановых проверок. Другие – например, по увеличению стоимости реализации проектов или предоставлению субсидий – требуют «оптимизации» и более тонкой настройки.

По мнению участников рынка, антикризисная поддержка в инфраструктурном строительстве требуется не только в ближайший год, но и на горизонте следующих 2-2,5 лет: до конца 2024 – начала 2025 годов.

Какие меры поддержки наиболее актуальны для инфраструктурных компаний, как можно улучшить уже запущенные инструменты, проанализировано в таблице 1.

Таблица 1. Как реализуются антикризисные меры в строительной отрасли?

№	Антикризисная мера	Чем регулируется	Насколько используется в отрасли	Проблемы в реализации меры	Решение проблемы с реализацией
1	Возможность увеличения авансовых платежей по госконтрактам	Постановление Правительства РФ от 29 марта 2022 года № 505	Применяется	В целом не выявлено	Не требуется
2	Определение исключительных оснований для проведения внеплановых контрольных мероприятий и проверок	Постановление Правительства РФ от 10 марта 2022 года № 336	Применяется	В целом не выявлено	Не требуется
3	Правила предоставления субсидий банкам по кредитам, выданным системообразующим предприятиям транспортного комплекса	Постановление Правительства РФ от 23 апреля 2022 года № 745	Не применяется	Не предусмотрена возможность предоставления субсидий банкам в связи с получением кредитов компаниями дорожно-строительной отрасли	Включить организации, которые строят и ремонтируют дорожную инфраструктуру, в приложение к правилам по соответствующим кодам ОКВЭД2
4	Изменение существенных условий (срока, объема, вида работ и др.) государственных и муниципальных контрактов по строительству, реконструкции и капитальному ремонту, а также работ в отношении объектов культурного наследия	Постановление Правительства РФ от 16 апреля 2022 года № 680	Применяется с ограничениями	Существенно увеличенный на практике срок согласования и подписания	Ограничить возможность заказчика уклоняться от подписания соглашения, установив в постановлении исчерпывающий перечень оснований для отказа Предусмотреть четкий порядок доработки и сокращенный срок рассмотрения доработанного соглашения
				Длительное доведение до подрядчиков бюджетных средств на основании уже подписанного с двух сторон соглашения	Предусмотреть во внутренних актах соответствующих федеральных органов исполнительной власти ограничений по срокам доведения бюджетных средств
				Произвольная трактовка заказчиком того, какую информацию и какие документы считать обосновывающими для изменения существенных условий контракта и, как следствие, возможность необъективных отказов подрядчикам	Определить в постановлении № 680 конкретные критерии обоснованности информации и документов или их исчерпывающий перечень

№	Антикризисная мера	Чем регулируется	Насколько используется в отрасли	Проблемы в реализации меры	Решение проблемы с реализацией
5	Замена строительных ресурсов на аналоги без проведения государственной экспертизы, если сметная стоимость строительства не меняется (если меняется, то экспертиза проводится только в части определения сметной стоимости)	Постановление Правительства РФ от 4 апреля 2022 года № 579	Есть трудности с реализацией	Нет четкого определения понятия аналога строительного ресурса	Дать определение аналога строительного ресурса, установив критерии отнесения к нему либо дать разъяснения профильным ФОИВ
				Непонятен порядок подачи и сам механизм проведения одновременной повторной государственной экспертизы для этих целей, которую также требует постановление № 1315	Федеральные органы исполнительной власти должны дать разъяснения по этому поводу
6	Изменение существенных условий госконтрактов по ремонту и/или содержанию автодорог общего пользования федерального значения из-за роста цен на строительные материалы в 2021 и 2022 годах	Постановление Правительства РФ от 28 июня 2022 года № 1148	Не применяется, так как есть препятствия в реализации	Ограничение срока действия данной нормы 2022 годом.	Продление действия постановления на 2023 год и далее.
				В методике изменения цены госконтракта по ремонту и/или содержанию автомобильных дорог общего пользования федерального значения не учтен способ расчета цены контракта ресурсным методом, который активно используется многими заказчиками для установления начальной максимальной цены контракта (НМЦК) и определен, как приоритетный в действующих методиках Минтранса	Дополнить методику условием, что если цену госконтракта формировали с использованием отраслевых сметных нормативов, утвержденных Минтрансом в установленном порядке ресурсным методом, с применением территориальных сборников текущих сметных цен, то перерасчет выполняется с применением таких сборников на дату выполнения расчета
7	Изменение порядка оплаты по контрактам с казначейским сопровождением (без открытия лицевого счета в Федеральном казначействе)	Федеральный закон от 28 мая 2022 года № 146	Применяется с затруднениями	Есть неясность, распространяется ли действие закона на исполнение контрактов (договоров), заключенных до его вступления в силу	Убрать неясность можно с помощью соответствующих законодательных поправок, которые дадут закону обратную силу
				В постановлении № 1182, которое затрагивает закон, предусмотрено понятие «перечень строительных материалов и оборудования, включенных в сметную документацию», но не уточняется, какими должны быть форма перечня, порядок его формирования и т. д.	Такая правовая неопределенность может привести к злоупотреблениям со стороны заказчика при разработке и утверждении перечня. Необходимо дополнить постановление нормой о том, что форма перечня, порядок его формирования утверждаются Минстроем

№	Антикризисная мера	Чем регулируется	Насколько используется в отрасли	Проблемы в реализации меры	Решение проблемы с реализацией
				Законом введен «реестр Российской Федерации документов, и установлении подтверждающий затраты, особенностей произведенные исполнения бюджетов подрядчиком бюджетной системы», который является избыточным	Необходимо внести изменения в федеральный закон, исключив понятие реестра
8	Продление действия механизма увеличения цены госконтракта из-за удорожания строительных материалов	Постановление Правительства РФ от 23 марта 2022 года № 439 (вносит изменения в постановление № 1315)	Применяется с некоторыми ограничениями	<p>Иногда при определении НМЦК заказчики не применяли дефляторы, а при расчете удорожания настаивали на их применении, уменьшая размер удорожания</p> <p>Не регламентирована процедура рассмотрения обращений подрядной организации к заказчику для проверки проектной документации и последующего направления документов в Главгосэкспертизу для проведения повторной экспертизы проектной документации</p> <p>Нет единого толкования нормы постановления № 1315 о том, что увеличение цены контракта допускается при условии, если предусмотренные проектной документацией физические объемы работ, конструктивные, организационно-технологические и другие решения не изменяются</p> <p>Отсутствуют единые требования к оформлению документов, направляемых для проведения повторной экспертизы, а также к проверке расчета</p>	<p>Требуются соответствующие разъяснения Минстроя России</p> <p>Нужно внесение соответствующих изменений в постановление № 1315</p> <p>Заказчик зачастую учитывает лишь те объемы работ, которые не были изменены в соответствии с первоначальной редакцией проектной документации, несмотря на наличие заключенных дополнительных соглашений к контракту об изменении объемов работ</p> <p>Для более однозначного толкования требуются разъяснения Минстроя России</p> <p>Требуются соответствующие разъяснения Главгосэкспертизы</p>

№	Антикризисная мера	Чем регулируется	Насколько используется в отрасли	Проблемы в реализации меры	Решение проблемы с реализацией
				Длительный срок проведения повторной экспертизы и сложность процедуры в соответствии с требованиями постановления № 1315	Требуется внесение изменений в постановление правительства России от 5 марта 2007 года № 145 «О порядке организации и проведения государственной экспертизы проектной документации и результатов инженерных изысканий» и возможности проводить упрощенную процедуру
				Длительное проведение повторной экспертизы из-за различия в подходах к пересчету и оформлению документов у разных экспертов в разных филиалах Главгосэкспертизы	Создание в одном подразделении Главгосэкспертизы группы экспертов, специализирующихся на проведении повторных экспертиз в рамках постановления № 1315
				Не определены сроки перечисления средств после заключения дополнительного соглашения об увеличении цены контракта	Необходимо предусмотреть сроки в дополнительном соглашении к контракту. А также указать предельные сроки в постановлении № 1315 и типовых условиях контрактов по строительству и ремонту объектов.
				Не регламентирована процедура заключения дополнительного соглашения для увеличения цены контракта в соответствии с постановлением №1315 (за исключением случаев, когда контрактом предусмотрена процедура изменения существенных условий)	Необходимо внесение соответствующих изменений в постановление № 1315
				Не регламентирован порядок действий заказчика, если удорожание составило более 30% цены контракта	Требуется внесение соответствующих изменений в методику № 841/пр (по составлению сметы контракта объектов капитального строительства)

Источник: анализ и оценка НАИК

Какие решения необходимы строителям?

К концу 2022 года оптимистичные прогнозы рынка относительно объема строительных госконтрактов в очередном бюджетном цикле сменились ожиданием секвестра. В условиях сокращения инфраструктурного строительства компаниям отрасли будет еще сложнее выйти из кризиса, в который сфера погружалась последние пять-семь лет.

Наиболее эффективно, на наш взгляд и по мнению респондентов опроса, предприятиям сферы может помочь поддержание объемов инфраструктурного строительства в стране, причем одновременно такая активность положительно скажется и на экономике. Но только за счет заполнения портфелей проектов организаций системный кризис в сфере преодолеть не получится, что показала активная реализация комплексного плана и нацпроекта «Безопасные качественные дороги».

Даже несмотря на то, что в последние годы профильные ведомства проделали большой объем работы, у строительных компаний инфраструктурного сектора остается много нерешенных проблем, часть из которых обострилась в 2022 году. О том, какими способами можно улучшить ситуацию с устаревшей моделью ценообразования, дефицитом кадров в целом и квалифицированных в частности, отсутствием ритмичного финансирования и другими проблемами, можно узнать из таблицы 2.

Таблица 2. Какие меры могли бы помочь решить ключевые проблемы отрасли?

№	Возможные меры	Описание	Какие проблемы решают
1	Разработка и принятие агрегированного прогнозного индекса-дефлятора	Индекс-дефлятор разрабатывается и принимается Минэкономразвития и нужен для определения сметной стоимости работ. С его помощью прогнозируют инфляцию и ее влияние на стоимость контракта	Устаревшая модель ценообразования, несоответствие забюджетированных средств фактическим
2	Механизм регулярной автоматической индексации цен на строительные ресурсы с оперативным бюджетным финансированием	Этот механизм должен действовать постоянно. В его рамках необходимо внесение изменений в законодательство, позволяющих неоднократно пересчитывать цену контракта, если строительные ресурсы подорожают значительно больше уровня инфляции, который учитывался при определении начальной цены	Устаревшая модель ценообразования
3	Снижение размеров штрафов за недостижение необходимого объема закупок у субъектов МСП и снижение порога обязательных закупок	Привлекать к строительным работам малых предпринимателей, особенно на сложных объектах (эстакадах, мостах, тоннелях и прочих) без роста рисков потери качества можно максимум на 8-10%. У МСП нет релевантного опыта и мощностей и техники, чтобы выполнять значительную часть работ в рамках крупных контрактов. Высокая планка по привлечению МСП целесообразна в большей степени для закупок товаров для госнужд, но не для строительства инфраструктуры	Избыточность требований к организациям дорожной отрасли
4	Реалистичные среднеотраслевые размеры оплаты труда	По данным Росстата, среднемесячная номинальная зарплата в строительной отрасли в 2020 и 2021 годах была на 12,9% и 9,3% ниже, чем средняя по всей экономике. А по сравнению со сферой добычи полезных ископаемых, она ниже в 2-2,2 раза. Это приводит к оттоку кадров из строительства и создает сложности с определением стоимости реализации конкретных проектов	Дефицит кадров в отрасли, повышение ее конкурентноспособности

№	Возможные меры	Описание	Какие проблемы решают
5	Разработка новых предложений и лучших практик по повышению производительности труда	В значительной степени на производительность труда влияют накопившиеся проблемы в строительстве, о которых шла речь в этом исследовании. Новые практики и предложения позволят оптимизировать временные затраты персонала, а также повысить эффективность использования техники и трудовых ресурсов в дорожном строительстве	Дефицит кадров в отрасли
6	Внедрение специальных программ обучения и профессионального развития	Новые программы должны стимулировать переподготовку кадров, потому что снижается количество профильных выпускников. Например, количество выпущенных российскими учебными заведениями специалистов среднего звена по направлению техника и технологии строительства, по данным ВШЭ и Росстата, в 2020–2021 годах снизилось с 30,5 тыс. человек до 29,2 тыс. человек на фоне роста общего количества выпускников-специалистов. В строительных компаниях считают, что государство усиливает внимание к проблемам профильного образования в последние годы, а также, что необходимо и дальше поддерживать предприятия, которые участвуют в образовательном процессе и популяризируют строительные профессии	Дефицит кадров в отрасли
7	Разработка и внедрение новых экономически эффективных технологий, материалов и технологических решений	Санкции и ограничения в отношении российской экономики могут заметно затруднить движение в этом направлении в ближайшие годы. Но с учетом сложностей с импортом новых технологий, собственные разработки необходимы. Их появление будет зависеть не только от заинтересованности самих компаний и исследовательских организаций, но и от поддержки и стимулирования со стороны профильных министерств (Минстроя, Минтранса, Минпромторга)	Отсутствие мотивации использовать современные технологии, отставание в них
8	Поддержка цифровизации строительной отрасли	Строительная отрасль пока в недостаточной мере использует возможности цифровых технологий. Между тем, по данным участников рынка, цифровизация позволила бы сократить сроки проверок и повысить качество последних. Но для ее внедрения потребуются дополнительные вложения, которые могут составить 3–5% от общего объема строительно-монтажных работ, в зависимости от степени детализации и уровня внедрения технологий в строительные процессы	Повышение конкурентоспособности отрасли, отсутствие мотивации использовать современные технологии, отставание в них

Источник: анализ и оценка НАИК, Sherpa Group, данные Росстата

О КОМПАНИЯХ

НАИК

Национальная ассоциация инфраструктурных компаний (НАИК) учреждена в 2021 году при поддержке Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП) и объединяет крупнейшие организации в сфере транспортного строительства.

nainfracom.ru



Sherpa group

Sherpa Group – новый проект команды профессионалов в области анализа рынков и данных. Компания занимается отраслевыми исследованиями, поиском данных и их систематизацией, а также выпуском публичных аналитических и маркетинговых материалов.

sherpagroup.ru

