

О. Скворцов. План антикризисных мер нужно дополнять.

Начавшийся в стране экономический кризис затронул и дорожное хозяйство. Проведенный анализ показал, что финансовое положение дорожных организаций в текущем году резко ухудшилось. Это связано, прежде всего, с кризисными явлениями в экономике, которые привели к сокращению финансирования дорог, росту инфляции, падению курса национальной валюты. Очевидно, в создавшейся ситуации нужны адекватные меры, которые бы позволили максимально смягчить последствия кризисных явлений и предупредить развал и банкротство дорожных организаций.

Очевидно, эту работу следует начинать с анализа скальвающейся ситуации.

Начну с роста инфляции. Цена заключенных в 2014 году, государственных контрактов определялась исходя из уровня цен 2014 года и уровня инфляции 5%, утвержденного законом “О федеральном бюджете”. По данным Росстата за 2014 год эта цифра превышена более чем в два раза и составила 11,4%. Согласно прогнозу директора по макроэкономическим исследованиям Высшей школы экономики Сергея Алексашенко инфляция в ближайшие месяцы будет продолжать разгоняться как минимум до 15% к концу первого квартала и с высокой степенью вероятности до 17-18% к концу второго.

При этом хотелось обратить внимание на то, что в себестоимости дорожных работ до 70% средств расходуется на приобретение материалов и их транспортировку. По данным Росстата в 2014 году рост индекса цен на строительную продукцию составил более 12%, на машины и оборудования для строительства -20%, рост тарифов на железнодорожные перевозки -15 %, на автомобильные-12 % .

Максимальный рост цен наблюдается на мостовые металлоконструкции, стоимость которых у отдельных поставщиков возросла более чем на 40 %.

Сложная финансовая ситуация в ряде организаций усугубилась ростом почти в два раза стоимости лизинговых платежей за приобретённую за рубежом технику из-за резкого падения курса национальной валюты.

Серьезной проблемой остается высокие проценты на предоставление банковских гарантий и усложнение банками этой процедуры.

В довершении ко всему большие проблемы создает решение Правительства Российской Федерации о снижении объемов финансирования дорожных работ в текущем году составит около 38 млрд. рублей.

По словам главы Росавтодора Романа Старовойта, объем финансирования строительства и реконструкции федеральных дорог в 2015 году составит 92 млрд. руб. (без учета 54 млрд. руб., выделенных на возведение моста через Керченский пролив), что на 28% меньше, чем было заложено в первоначальном варианте бюджета 2015 года. Такое снижение финансирования неизбежно приведет к сворачиванию финансирования или консервации ряда крупнейших дорожных строек, среди которых рассматриваются кольцевая автомобильная дорога в Санкт-Петербурге, трассы М8 "Холмогоры" и М5 "Урал" в Московской области.

По словам вице-премьера Аркадия Дворковича планируется “сдвинуть по срокам часть проектов”. Поэтому как он сказал, что-то не будет начато в начале текущего года, что-то возможно будет начато в конце, что-то будет на 2016 год. Уже сейчас факт есть задержка по ЦКАД. Будут задержки по ряду федеральных дорог в разных направлениях - дорогам, ведущим от Москвы на юг, запад, восток. Есть конкретные планы по их реконструкции и расширению на разные годы, часть этих планов немного сдвинется.

Дорожные организации являются полностью бюджетозависимыми. Практически весь объем работ они формируют за счет госзаказа, и они не смогут компенсировать эти объемы другими заказами. В создавшейся ситуации наиболее сложном положении оказываются организации осуществляющие строительство, реконструкцию и проектирование федеральных дорог, для которых снижение финансирования практически на треть не может пройти бесследно поставит более половины дорожных организаций на грань банкротства.

Закрытие строек неизбежно приведет к сокращению численности работающих.

В этой связи, по меньшей мере, странно, выглядит позиция нашего профсоюзного лидера В. Ломакина, высказанная на совещании в Росавтодоре 25.02.2015, при обсуждении плана антикризисных мер по

развитию отрасли, который заявил о том, что “пока остроты ситуации в регионах и на предприятиях не наблюдается” и “в условиях кризиса главной задачей станет сохранение зарплаты для специалистов и рабочих не ниже уровня 2014 года”.

Реальная картина с занятостью населения выглядит следующим образом. По данным опроса 26 региональных руководителей и представителей РСПП, ТПП, «ОПОРЫ России», кадровых агентств и профессиональных объединений проведенного центром «Народная экспертиза» что в сложившихся экономических условиях работодатели пытаются уменьшить расходы, и это делается, прежде всего, за счет сокращения рабочих мест (80% ответов), снижения уровня оплаты труда (46%), а также повышения нагрузки на работников, направления их в неоплачиваемые отпуска. В настоящее время, по мнению опрошенных экспертов, наиболее остро проблема сокращения кадров стоит в строительстве.

В январе на организованном ОНФ с участием депутатов Госдумы круглом столе, было отмечено, что, по данным Росстата, с сентября 2014г. в стране начался рост безработицы и к январю 2015г. он составил 5,3% (4 млн. человек).

Каждый месяц, по официальной статистике, количество безработных в стране увеличивается на 75-150 тыс. человек, а по оценке экспертов, реальные показатели могут быть значительно выше.

При доле заработной платы в общей стоимости дорожных работ около 18 %, фонд оплаты труда в текущем году сократиться на 7.2 млрд. рублей. При средней заработной плате в отрасли около 30 тыс. рублей из-за снижения финансирования работу в текущем году отрасль потеряет около 20 тыс. чел., которым нужно будет выплатить пособие в сумме около 15 млрд. рублей.

Сегодня никто не думает о том, как будут трудоустроены эти люди, как будут существовать их семьи. Какие-либо социальные программы в этой области отсутствуют. Все это усиливает социальную напряженность.

На основании анализа складывающейся ситуации, в которой оказались дорожные организации, не трудно основные меры, которые позволят смягчить последствия начавшегося кризиса обеспечить повышение

стабильности их деятельности. На мой взгляд, к числу основных задач здесь можно было бы отнести следующие

1. Индексацию цены контрактов заключенных в прошлом 2014 году с учетом возросшим уровнем инфляции

2. Возможность пополнения оборотных средств в условиях сокращающегося бюджетного финансирования.

3. Предоставления заказчикам права изменения существенных условий заключенных контрактов (срок исполнения, цену и количество работ, (услуг) с учетом корректировки объемов финансирования

4. Разрешение не устанавливать требования обеспечения исполнения контракта или упростить эту процедуру.

5. Решение вопрос о трудоустройстве попавших под сокращение работников отрасли.

6. Как минимум, не сокращения размер заработной платы

Распоряжение Правительство Российской Федерации распоряжением от 27.01.2015 N 98-р утвердило план первоочередных мероприятий по обеспечению устойчивого развития экономики и социальной стабильности в 2015 году. У этого плана есть немало критиков, но мен не хотелось бы присоединяться к ним, остановлюсь только на одном принципиальном возражении.

Одной из самых больших проблем нашей экономики, за последние два-три года которое привело к стагнации и снижению темпов экономического роста стало падение инвестиций. Темп роста инвестиций начал быстро замедляться осенью 2011 года, в 2013-м он прекратился, а в прошлом Росстат зафиксировал их спад на 5%. Инвестиции для экономики это своего рода локомотив обеспечивающей её движение вперед, экономика, как и бизнес для своего развития требует постоянных вложений. В среднем в 2000-2012 годах росту ВВП на 1 процентный пункт сопутствовал рост инвестиций почти на 2%.

Антикризисный план Правительства предусматривает вложение огромных средств банковскую систему и прямое датирование системообразующих предприятий, вместо оправдавших на практика мер направления инвестиций на поддержку внутреннего спроса и прежде всего на финансирование инфраструктурных проектов, включая проекты

автомобильных дорог. Чудес не бывает - нет инвестиций, нет развития экономики.

Однако, не смотря на это, план Правительства содержит целый ряд мероприятий, реализация которых сможет существенно облегчить финансовое положение дорожных организаций в условиях начавшегося кризиса и повысить стабильность их деятельности.

В развитие плана Правительства 18 марта Росавтодор утвердил план антикризисных мер по развитию отрасли и поддержке социальной стабильности в 2015 году.

Разделы этого плана, касающиеся мероприятия, направленные на обеспечение стабильности деятельности организаций дорожного хозяйства, готовились на основании предложений саморегулируемых организаций и крупных дорожных предприятий, а также Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

Анализ большинства предложений поступивших от этих организаций вызывает у меня недоумение.

Например, как можно отнести к антикризисным мерам предложения, в которых предлагается:

- в вести представителей профильных СРО (РОДОС, СОЮЗДОРСТРОЙ) в состав конкурсных комиссии Росавтодора;
- организовать мониторинг, прошедших конкурсов с обязательным изучением ценовых и технических предложений предприятиями, занявшие 1 и 2 места;
- представлять в Росавтодор анализа учета в проектно-сметной документации действующих тарифных ставок по оплате труда;
- обеспечивать информированность общества о ходе выполнения дорожных работ, о проблемах функционирования отдельных участков дорог и т.п.

Значительная часть предложения членов рабочей группы – представителей дорожных предприятий не содержат конкретики и большая часть и них сформулирована как “ представление в Рабочую группу предложений ”, а самих конкретных предложений нет! Почему их не представить сейчас? Ведь потом, когда заключат контракты в текущем году,

будет поздно. И что это за предложения, которые нужно формулировать три месяца.

Рассматривая материалы, связанные с подготовкой отраслевого плана антикризисных мер по развитию отрасли и поддержке социальной стабильности в 2015 году члены рабочей группы, полностью игнорируют принятые Правительством решения по данному вопросу. Причем в основном это связано с тем, что они просто не знакомы с этими документами.

Например, совершенно не понятно, почему не были поддержаны предложения АСПОР касающиеся необходимости предоставления права заказчикам увеличивать стоимость контрактов на индекс-дефлятор, включение в условия контрактов предоставления аванса на приобретение дорожно-строительных материалов в размере 40% общей стоимости контракта предусмотреть возможность изменения стоимости контракта в случае дальнейшего роста цен, исходя из рыночной стоимости дорожно-строительных материалов. По указанным выше вопросам уже приняты соответствующие нормативные правовые акты Правительства и их нужно исполнять, приняв ведомственные нормативные акты.

Сегодня уже приняты поправки в предусматривающие включение новой части 1.1 статьи 95 Федерального закона № 44-ФЗ, которая дает на 2015 год дополнительные возможности изменения существенных условий заключенных контрактов: срок исполнения, цену и количество товара (объем работ, услуг). Принятое во исполнение этого закона Постановление Правительства РФ от 06.03.2015 N 198 "Об утверждении Правил изменения по соглашению сторон срока исполнения контракта, и (или) цены контракта, и (или) цены единицы товара, работы, услуги, и (или) количества товаров, объема работ, услуг, предусмотренных контрактами, срок исполнения которых завершается в 2015 году" устанавливает порядок изменения существенных условий контрактов по соглашению сторон со сроком исполнения свыше шести месяцев и завершающихся в 2015 году. Во исполнение указанного постановления Правительства Минтранс должен принять ведомственные нормативные правовые акты обеспечивающие реализацию этих решений в отрасли.

Федеральным законом от 31 декабря 2014 г. N 498-ФЗ внесены изменения в Федеральный закон "О контрактной системе в сфере закупок

товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд" которые наделили в 2015 году заказчика правом предоставлять отсрочку уплаты неустойки или списывать ее сумму.

По данному вопросу 5 марта 2015 года №196 принято постановление Правительства РФ "Об определении случаев и порядка предоставления заказчиком отсрочки уплаты неустоек (штрафов, пеней) и (или) осуществления списания начисленных сумм неустоек (штрафов, пеней)", которое направлено на уменьшение финансовой нагрузки на субъекты малого и среднего предпринимательства, социально ориентированные некоммерческие организации при исполнении ими контрактов, на поддержание стабильности функционирования системы государственных закупок. В отраслевом плане антикризисных мер должен быть пункт обеспечивающий реализацию этот постановления.

Поправками, внесенными в статью 96 Федерального закона № 44-ФЗ, заказчикам в 2015 году предоставлено право не устанавливать в извещении об осуществлении закупки и проекте контракта требование об обеспечении исполнения контракта.

Во исполнение этого закона Правительством Российской Федерации 6 марта 2015 г принято постановление от N 199 "О случаях и условиях, при которых в 2015 году заказчик вправе не устанавливать требование обеспечения исполнения контракта в извещении об осуществлении закупки и (или) проекте контракта" Согласно этому постановлению требование об обеспечении исполнения контракта можно будет не устанавливать, если:

-участниками закупки являются только субъекты малого предпринимательства и социально ориентированные некоммерческие организации;

-проект контракта содержит условие о банковском сопровождении контракта;

установлено условие о перечислении поставщику авансовых платежей на счет, открытый в учреждениях Банка России;

-заказчик проводит окончательный расчет с поставщиком в размере не менее 30% цены контракта для обеспечения федеральных нужд (для нужд субъекта федерации и муниципальных нужд может быть определен иной

размер окончательного расчета) и только после приемки заказчиком всех предусмотренных контрактом обязательств;

-контрактом не может быть предусмотрен аванс в размере более 15% цены контракта при осуществлении закупки для обеспечения федеральных нужд (для нужд субъекта федерации и муниципальных нужд также может быть определен иной показатель);

Почему этот вопрос не нашел отражение в нашем антикризисном плане?

В соответствии с пунктом 11 плана мероприятий утвержденных Правительством РФ получателем средств федерального бюджета предоставлено право увеличение размера аванса с нынешних 30% до 80% и выплаты авансовых платежей по отдельным государственным контрактам в размерах, но не более 80 процентов лимитов бюджетных обязательств, доведенных на соответствующий финансовый год. Это право уже подтверждено Постановлением Правительства Российской Федерации от 20 марта 2015 года № 256 “ О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 27 декабря 2014 года № 1563 ” во исполнение, которого заинтересованные органы федеральной исполнительной власти должны принять свои нормативные правовые акты.

Положения указанных выше решений Правительства Российской Федерации требует обязательного пересмотра условий контрактов заключаемых Росавтодором и тендерной документации.

Ну и, несомненно, нужны мероприятия по трудоустройству дорожников, которые потеряли или могут потерять работу. Очевидно, следует проработать вопрос об условиях ограничения привлечения в отрасли иностранных работников в случаях, когда не обеспечены работой наши граждане.

Отсутствие указанных выше положений в плане антикризисных мер по развитию отрасли и поддержке социальной стабильности в 2015 году, следует считать серьезным упущением, которые могут иметь серьезные последствия. И это положение не трудно исправить, но делать это нужно быстро. До того как будут проведены торги и подписаны контракты.

Нельзя обойти и еще один вопрос. В создавшейся кризисной ситуации в отрасли ни в коем случае нельзя принимать решение об отмене

транспортного налога. Это может окончательно “добить” оказавшуюся в кризисной ситуации отрасль. Негативно оценивает инициативу отказаться с 2016 года от транспортного налога и заменить его акцизами на топливо и глава Росавтодора Роман Старовойт.

Я надеюсь, что в ближайшее время с коллегами мы внесем предложения по дополнению отраслевого первоочередных мероприятий по обеспечению устойчивого развития и социальной стабильности в 2015 году в дорожной отрасли.