

«ЭКО» уже обращался к проблемам Алтайского края, экономика которого испытала за годы перестройки глубочайший спад. В предлагаемой статье проанализировано состояние строительно-инвестиционного комплекса в крае, в развитии которого, как в капле воды, отражаются и местные, и общероссийские проблемы.

Строительно-инвестиционный комплекс на Алтае: *внутренние и внешние ограничения*

Н.И. НЕЧАЕВ,
генеральный директор АО «СУ-45»,
Почетный строитель России,
Барнаул

Реализация национального проекта по строительству доступного жилья и краевой целевой программы «Улучшение жилищных условий населения края до 2010 г.» ставит перед строительной отраслью Алтайского края задачу к 2010 г. вдвое увеличить объемы строительства жилья.

Но сейчас ситуация в строительной отрасли края довольно сложная. Если Новосибирская область, например, в 2006 г. практически достигла уровня 1990 г., построив 1073 тыс. м² жилья (это на 52,4% больше по сравнению с предыдущим годом), то в Алтайском крае в прошедшем году введено 438,6 тыс. м² (рост к 2005 г. на 10,1%), в то время как в 1990 г. – 1252 тыс. м². В той же Новосибирской области по сравнению с 2000 г. объемы строительства жилья удвоились, а в Алтайском крае рост составил всего 6,0% (табл. 1–2). Крупные объекты промышленного и общественного назначения за последние полгода практически не вводились.

На мой взгляд, развитию отрасли мешают как субъективные причины, связанные с местными условиями, так и системные, обусловленные кризисным состоянием экономики и финансов в крае.

© ЭКО 2007 г.



**Ввод жилых домов в субъектах
Сибирского федерального округа за 2006 г.**

	Введено		В том числе индивидуальными застройщиками	
	тыс. м ² общей площади	% к 2005 г.	тыс. м ² общей площади	% к 2005 г.
Сибирский федеральный округ	5436,3	123,3	2001,7	128,1
Республика Алтай	47,3	138,3	27,3	101,2
Республика Бурятия	216,6	107,7	137,6	109,1
Республика Тыва	24,3	143,8	21,8	260,0
Республика Хакасия	138,0	113,8	80,6	129,4
Алтайский край	440,6	110,6	263,3	110,4
Красноярский край	898,5	115,1	204,7	127,7
В том числе:				
Таймырский АО	—	—	—	—
Эвенкийский АО	2,3	65,4	1,6	77,3
Иркутская область	333,6	110,3	115,0	117,9
В том числе Усть-Ордынский Бурятский АО	7,0	169,6	7,0	169,6
Кемеровская область	803,9	125,4	364,3	105,2
Новосибирская область	1073,2	152,4	344,1	235,0
Омская область	906,0	119,9	308,8	119,4
Томская область	374,5	116,8	89,2	168,9
Читинская область	179,0	136,5	45,3	118,5
В том числе Агинский Бурятский АО	34,9	157,5	13,1	129,6

Чиновничий беспредел

Я в строительном бизнесе с 1987 г. В начале 90-х выживать было трудно, потом дела немного пошли на лад, появились востребованные объекты, но в последние полгода положение в отрасли таково, что даже крупной компании, обладающей развитой строительной базой, приходится снова искать пути выживания и диверсифицировать бизнес, потому что при огромной потребности в строительстве зна-

**Динамика ввода в действие общей площади жилых домов
по регионам Сибирского федерального округа
в 1990–2004 гг., тыс. м² общей площади**

Регион	1990	1995	2000	2003	2004
Сибирский федеральный округ	10195	4799	2777	3273	3894
Республика Алтай	91	44	25	23	41
Республика Бурятия	535	219	170	185	197
Республика Тыва	156	15	31	20	17
Республика Хакасия	295	122	131	100	104
Алтайский край	1252	623	415	420	354
Красноярский край	1742	910	433	575	663
Иркутская область	1512	553	186	216	267
Кемеровская область	1245	650	338	512	582
Новосибирская область	1094	638	505	566	705
Томская область	537	305	205	236	297
Омская область	1122	498	253	318	520
Читинская область	614	222	75	102	147

чимых объектов найти не удастся. Последний крупный объект нами был сдан ровно два года назад – это созданный с применением современных технологий Сити-центр, один из самых больших на территории Сибири и Дальнего Востока.

Акционерное общество «СУ-45» (бывший «Барнаулжилстрой») в свое время участвовало в строительстве до 80% объектов, возводимых в Барнауле. Оно обладает серьезной базой – до 150 единиц тяжелой гусеничной техники (краны, экскаваторы, бульдозеры), имеет лабораторию, ремонтную мастерскую, гараж, содержит немалый штат – только механизаторов 150 человек, плюс инженеры, мастера, прорабы, обслуживающий персонал... Раньше в городе было несколько аналогичных крупных строительных трестов – Алтайстрой, Барнаулстрой, теперь их осталось немного, они начали погибать. Почему?

Причина первая – отсутствие подготовленных под строительство земельных участков, неурегулированность рынка земли как сельскохозяйственного назначения, так и под промыш-

ленную и жилищную застройку. Очень слабо развита аренда земли, нет кадастров, поэтому нередко земельные споры.

Возможности точечной застройки Барнаула исчерпаны. Чтобы ускорить строительство жилья, надо иметь подготовленные под застройку площадки, к которым подведены необходимые коммуникации. Раньше сюда вкладывали средства городские власти, сейчас у них таких денег нет, решением этих вопросов должны заниматься сами строители, что приводит к удорожанию застройки. Кроме того, происходит чехарда с передачей земельных участков в городе в ведение краевой администрации. Есть случаи массовой их скупки.

На практике получается, что строительной фирме очень сложно взять участок под строительство, потому что подготовленные участки разобраны. В то же время какие-то фирмы, иногда даже не строительные, состоящие, как правило, из директора и бухгалтера, неведомым способом покупают под застройку готовые участки, а потом перепродают их.

Второй момент – чрезвычайно сложен и не отработан механизм оформления участков под застройку из-за бюрократической волокиты и несогласованности. Например, мы ровно год оформляем разрешение на постройку 5-этажной гостиницы, но прошли еще не все процедуры согласования. В «СУ-45» оформлением земельных участков занимаются два человека, они каждый день ходят по инстанциям, сидят в очереди и досыта нахлебались чиновничьего произвола: то не принимают, то из одного кабинета направляют в другой, а там говорят: нет, вам надо вернуться туда, откуда только что пришли, получить новые бумажки. А когда заходят снова – слышат: я ошибся, вам надо в другое здание, в другое управление.

Таким образом, только для получения разрешения на проектирование требуется около полутора лет! И даже у объединений предпринимателей повлиять на этот процесс не получается. При этом мы не можем начинать проектирование – уверенности в том, что этот участок будет оформлен под застройку, нет, потому что для центра города не

разработан план комплексной застройки. Это – беда большинства сибирских городов.

Сейчас строительство осуществляется на конкурсной основе, но из-за чисто чиновничьего подхода получается такая картина.

В конкурсах на равных участвуют строительные организации, обладающие достаточно мощной базой, и наряду с ними компании – по сути, общества с ограниченной ответственностью, у которых – один директор и прораб, никакой базы нет. Предпочтение отдается тем, у кого сметная стоимость ниже. Естественно, такая фирма-оболочка выигрывает конкурс, потому что ей не надо содержать работников, платить налоги и т. д. При этом никто не смотрит на качество и не задается вопросом – а может ли эта фирма вообще что-то построить?

Для выполнения определенных работ такая фирма приглашает в качестве субподрядчика крупное строительное предприятие с собственной базой. При этом цену занижают до минимума, фактически «выкручивая руки».

Если же фирма строит самостоятельно, то, естественно, деньги кончаются уже на первом этапе, и она нередко получает дополнительные вливания, особенно если объект социально значимый.

На мой взгляд, такие манипуляции со сметной стоимостью объекта возможны потому, что нет ни серьезной экспертизы, ни квалифицированных специалистов в этой области. А ГОСТы и СНиПы позволяют жонглировать ценами.

Естественно, все это приводит к росту цен в строительстве. А высокая себестоимость строительства в сочетании с низким платежеспособным спросом населения (край занимает по зарплате одно из последних мест в Сибирском федеральном округе) усугубляет кризис отрасли.

Ценообразование

Общепринятое суждение, что строительные фирмы завышают цены на квадратные метры по сравнению с себестоимостью и получают сверхприбыль, в алтайских условиях, я считаю, неправомерно.

В рамках федеральной программы в качестве ориентира принята достаточно низкая себестоимость строящегося жилья, основанная на средних по России ценах. Возможно, это нормально для других регионов, но в Алтайском крае в силу рассмотренных мною причин себестоимость строительства гораздо выше. Наверное, при строительстве элитного жилья можно цены установить и повыше, но при строительстве жилья экономкласса, для людей со средними доходами, оно и так обходится в сравнении с общероссийским уровнем очень дорого.

Одна из главных причин более высокой себестоимости строительства в крае – это удаленность региона и слабое развитие транспортной сети.

В крае – самая малоразветвленная сеть железных дорог: одна ветка идет на Казахстан, другая – на Новосибирск. Отсутствует подвижной состав, вывезти нерудные материалы – камень, щебень – практически невозможно. К сожалению, не используются «вертушки», как в советские времена, – это состав из 16–20 вагонов, который круглые сутки перевозил стройматериалы, например щебень, от карьера до базы. Естественно, себестоимость при этом была достаточно низкой.

Очень высокие железнодорожные тарифы душат не только строительную отрасль, но и, например, алтайских производителей зерна, которые оказываются оторванными от рынков европейской части страны. Эта проблема существует с XVIII века, и раньше она регулировалась государством путем введения специальных тарифов. Сейчас этот вопрос ставится на уровне правительства, Федеральной службы по тарифам, но ответа пока нет. Необходимо не просто снижение тарифов, но и дифференциация – чем дальше везешь, тем меньше тариф.

В результате строительные материалы массово приходится перевозить автотранспортом: цемент – из Кемерово, кирпич – из Красноярского края, связывающие химические вещества – из Москвы, песок – из Бийска, потому что сертифицированный песок есть только там. Даже гранитную

крошку доставляем автотранспортом, потому что производящая организация не смогла найти вагоны, нашей фирме это тоже не под силу. При перевозке своим автотранспортом происходит удорожание на 25%, если автотранспорт наемный – то на все 30%.

Массовые строительные грузы, например щебень, теперь почти не перевозят по реке, а ведь это был самый дешевый вид транспорта: баржа перевозит, например, сразу тысячу тонн щебня, а экипаж – всего четыре человека.

На сегодняшний день речные перевозки сократились до минимума: буксиров, теплоходов остались единицы. А причина – организационная: передали все в Новосибирское бассейновое пароходство, для которого выгоднее северные завозы. К тому же реки обмелели, дамбы, которые регулировали русло реки, разрушились. Например, основную массу сертифицированного щебня мы возим с Шульгинского карьера. Но по Катунь судоходство возможно только до середины июня, потом река мелеет.

Увеличивают себестоимость строительства и самые высокие в России тарифы на электроэнергию. Например, кран у нас работает или на дизельном топливе, что достаточно дорого, или на электричестве, которое дороже, чем в соседней Новосибирской области, на 50%.

По тем же причинам происходит и удорожание в производстве железобетонных изделий: дорогая доставка нерудных материалов, в частности цемента, высокие тарифы на электроэнергию.

Выход из ситуации видится в регулировании администрацией края процессов ценообразования в отрасли.

Стройматериалы

Большие объемы перевозки кирпича, цемента обусловлены отсутствием в крае значительного производства строительных материалов. Все это – на уровне бывших кооперативов, качество оставляет желать лучшего.

В 2006 г. в развитии отрасли наметились успехи: произведено 275 тыс. т цемента, что вдвое больше, чем в 2005 г.,

в 2,2 раза больше панелей и конструкций для крупнопанельных домов (77 тыс. м²), 100 млн штук кирпича. Тем не менее в полном объеме потребности края не обеспечиваются.

В Алтайском крае – единственный цементный завод, он кое-как выживает, поскольку качество цемента очень низкое, и он не везде востребован. Переоборудовать его на нынешнем этапе трудно, технологии устаревшие, сырье (руда) низкого качества. Отсутствует и производство пенобетона.

Из двух кирпичных заводов один выпускает силикатный кирпич по старым технологиям, а второй – реконструирован, с новыми немецкими линиями. Правда, мощность его не позволяет обеспечивать потребности Алтайского края, но с осени он даже эти объемы не вырабатывает, потому что практически встали краевые строительные предприятия.

Я считаю, что в крае целесообразнее развивать мини-заводы по производству кирпича. А магистральный путь – создание интегрированных строительных комплексов, у которых была бы своя база стройматериалов – производство кирпича и домостроительные комбинаты. Такие холдинги способны самостоятельно осуществлять весь строительно-инвестиционный цикл – от добычи щебня, песка, до производства стройматериалов и непосредственно строительства. В такую структуру должны входить кирпичные заводы, заводы железобетонных изделий, проектировщики, подрядные организации. Опыт показывает, что за счет этого издержки ниже. Такие холдинги способны постоянно развиваться, улучшать качество, переходить к новым технологиям

Нехватка современной строительной техники и прогрессивных стройматериалов усугубляется большим дефицитом квалифицированных кадров – каменщиков, экскаваторщиков, механизаторов, электриков, даже водителей. Все ушли на заработки, на ремонт и строительство коттеджей. Старшее поколение вышло на пенсию за годы перестройки, а новых никто не готовит. Мы сами обучаем специалистов, но их тут же кто-то переманивает, а ставка на гастарбайтеров, на мой взгляд, ничего не даст.

Новые проекты

Сейчас в крае прорабатывается несколько масштабных проектов. Один из них – развитие туристско-рекреационной зоны. Принято решение о налоговых преференциях, которые будут стимулировать активное строительство новых объектов туристической индустрии. Появились уже эмиссары из Москвы, Санкт-Петербурга, Новосибирска, в поисках земли, партнеров.

Развитие туризма на Алтае – серьезная предпосылка для развития многих отраслей инфраструктуры – транспорта, гостиничного хозяйства. Ведь плачевное состояние автомобильных дорог – одна из наиболее серьезных проблем края. Уже сейчас на Алтай каждый день приезжают 17 тыс. туристов¹, и с учетом роста пассажиропотока надо улучшать дороги, развивать их сеть. Так, в городе-курорте Белокурихе, куда каждый день приезжают 7 тыс. отдыхающих, аэропорта нет, автомобильные дороги плохие, автобусное сообщение недостаточное. Инвестиции дадут жизнь этому региону: начнется строительство – потребуется квалифицированная рабочая сила, будет развиваться отрасль строительных материалов.

В планах – строительство аэропорта в Горно-Алтайске, развитие малой авиации. Объем финансирования реконструкции бийского аэропорта, включенной в проект ОЭЗ, составит около 1,3 млрд руб.

Сейчас в столице и на зарубежных выставках активно презентуется проект – ОЭЗ «Бирюзовая Катунь» (по Чуйскому тракту в районе горы Синюха): комплекс для отдыха, развлечений, горнолыжные спуски. Комплекс займет около 30 км², инвестиции на первом этапе оцениваются в 7–8 млрд руб., на втором – 40 млрд руб.

В Смоленском районе выделена зона под игорный бизнес, общей пропускной способностью около 5 тыс. человек. Объявлен открытый конкурс на право строительства автомобильной дороги от Бийска до центра игорного бизнеса. К сожалению, отношение населения края к проекту неодно-

¹ Итоги. 2007. № 4.

значное. В частности, директор Алтайской школы политических исследований Ю. Чернышев² говорит об узком технократическом подходе вкупе с бюрократической закрытостью в принятии решений, о том, что чиновники и приближенные к ним коммерческие структуры действуют в закрытом режиме. В частности, объявлен конкурс на проект дороги, хотя местоположение будущего центра игорного бизнеса еще окончательно не определено.

Большие надежды связаны с приходом газа на Алтай. Разработана программа, появятся энергостанции, работающие на газе. У нас в отдаленных районах еще работают дизельные электростанции.

Инвестиции

Это – самый сложный вопрос. Бюджетного строительства практически нет, и нарастить объемы строительства можно, только привлекая инвесторов, в том числе предприятия, население. В 2006 г. из общей площади введенных жилых домов 81,8% пришлось на частную собственность, 15,2% – на муниципальную и только 2,3% – на государственную.

Инвестиции в основном сейчас направляются на поддержание фондов в рабочем состоянии. В то время как нужда в них очень острая, и не только в новые проекты. Например, в рамках краевой целевой программы для обеспечения строительных участков коммуникациями необходимо вложить до 2010 г. около 11 млрд руб. Причем все эти средства должны поступить от инвесторов.

Предприятия сейчас строят очень мало, потому что основные из них, составлявшие в свое время славу страны, – Алтайский тракторный и др. – стагнируют, не прошли перевооружение, не смогли выйти на рынок с востребованной продукцией. Доля убыточных предприятий – более 50%.

Острая нехватка капитала обуславливает низкий внутренний спрос и тормозит производство. А финансовый рынок не работает на нужды реального сектора экономики.

² www.amic.ru/news, 19.03.07 г.

Из общего объема кредитных вложений алтайских банков в 4,5 млрд руб. инвестиции в реальный сектор составили только 2,5%. В строительную отрасль в 2005 г. направлено всего 0,3% инвестиций в основной капитал.

Крайне необходимы дешевые кредиты – без льгот инвестор в край не придет, потому что в соседних регионах условия более благоприятные.

Сейчас у нас активно распространяется ипотека, край занимает второе место в стране по ее развитию, но, к сожалению, по темпам ипотека опережает строительство жилья, к тому же широким слоям населения она недоступна.

Способствовать привлечению инвестиций могла бы ипотека земли, особенно перспективная для одноэтажной застройки, очень распространенной в крае – у нас бурно идет строительство в сельской местности, Барнаул одним из первых городов в стране начал развитие одноэтажных пригородов. Но разработка законодательного обеспечения и механизмов финансирования только начались, пилотный проект опробуется в Новосибирске.

Ограниченность инвестиционных ресурсов в крае на протяжении последних лет привела к обвальному падению объемов капиталовложений, их размер на душу населения в крае в 4,0–4,5 раза ниже, чем в среднем по России. При этом если в 1991 г. удельный вес средств федерального и краевого бюджетов составлял более половины, причем основная часть – федеральные средства, то в 2006 г. при общем сокращении доли бюджетного финансирования до 20,5% федеральные средства составили 12,1% (табл. 3).

Хотя разработана краевая инвестиционная программа, в городах, районах нет данных о том, сколько денег реально инвестируется в их экономику, потому что администрация города или района не имеет права запрашивать об этом вышестоящую инстанцию.

К сожалению, притоку инвестиций в экономику препятствует и низкий и все ухудшающийся рейтинг края. В 1998 г. край занимал 48-е место среди российских регионов, в 2003–2004 г. – 74-е, в 2004–2005 г. – 72-е («Эксперт»).

**Источники инвестиций в основной капитал по краю за 2006 г.
(по крупным и средним предприятиям)**

Инвестиции	Млн руб.	% к итогу
Всего по краю	17998,2	100,0
В том числе собственные средства	8377,5	46,5
<i>Из них:</i>		
прибыль, остающаяся в распоряжении организации	4083,1	22,7
амортизация	3613,8	20,1
привлеченные средства	9620,7	53,5
В том числе:		
кредиты банков	1797,7	10,0
заемные средства других организаций	1099,5	6,1
бюджетные средства	3688,3	20,5
В том числе:		
из федерального бюджета	2175,0	12,1
из краевого бюджета	986,6	5,5
средства внебюджетных фондов	271,5	1,5
прочие	2763,7	15,4
<i>Из них:</i>		
средства вышестоящей организации	356,3	2,0
средства, полученные от долевого участия на строительство (организаций и населения)	2303,0	12,8
средства от выпуска корпоративных облигаций	48,0	0,3
Из общего объема инвестиций в основной капитал – инвестиции из-за рубежа	20,1	0,1

На мой взгляд, не обойтись без государственной поддержки проблемных регионов и ключевых для экономики отраслей, не обладающих достаточным инвестиционным потенциалом. И усилия региональных властных органов не дадут практических результатов, если не будут подкреплены продуманной и взвешенной политикой со стороны центра.