

Анализ и оценка конкурентной среды на рынке работ по строительству автомобильных дорог федерального значения

I. Общие положения

Анализ на рынке работ по строительству автомобильных дорог федерального значения проведен в соответствии с Планом мероприятий по повышению эффективности расходов на развитие автомобильных дорог общего пользования, утвержденного поручением Правительства Российской Федерации от 25.09.2015 № 6319п-ПЗ6.

Цель исследования – оценка состояния конкурентной среды на рынке работ по строительству автомобильных дорог федерального значения в период 2013-2014 годы на территории Российской Федерации.

Анализ рынка работ по строительству автомобильных дорог федерального значения проведен в соответствии с Порядком проведения анализа и оценки состояния конкурентной среды на товарном рынке, утвержденным приказом ФАС России от 28.04.2010 № 220 (далее – Порядок).

Для проведения исследования использовалась информация, полученная ФАС России от:

- Министерства транспорта Российской Федерации;
- Федерального дорожного агентства (Росавтодор) и его филиалов;
- Государственная компания «Российские автомобильные дороги» (ГК «Автодор»).

В соответствии со статьей 3 Федерального закона от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – Закон об автомобильных дорогах) под **автомобильной дорогой** понимается объект транспортной инфраструктуры, предназначенный для движения транспортных средств и включающий в себя земельные участки в границах полосы отвода автомобильной дороги и расположенные на них или под ними конструктивные элементы (дорожное полотно, дорожное покрытие и подобные элементы) и дорожные сооружения, являющиеся ее технологической частью, - защитные дорожные сооружения, искусственные дорожные сооружения, производственные объекты, элементы обустройства автомобильных дорог.

Искусственными дорожными сооружениями являются сооружения, предназначенные для движения транспортных средств, пешеходов и прогона животных в местах пересечения автомобильных дорог иными автомобильными дорогами, водотоками, оврагами, в местах, которые являются препятствиями для такого движения, прогона (зимники, мосты, переправы по льду, путепроводы, трубопроводы, тоннели, эстакады, подобные сооружения).

Под **дорожной деятельностью** понимается деятельность по проектированию, строительству, реконструкции, капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог.

Владельцами автомобильных дорог являются исполнительные органы государственной власти в соответствии с законодательством Российской Федерации. В случаях и в порядке, которые предусмотрены федеральным законом, полномочия владельца автомобильных дорог вправе осуществлять Государственная компания «Российские автомобильные дороги» в отношении автомобильных дорог, переданных ей в доверительное управление.

Пользователями автомобильных дорог являются физические и юридические лица, использующие автомобильные дороги в качестве участников дорожного движения.

Под **платной автомобильной дорогой** понимается автомобильная дорога, использование которой осуществляется на платной основе в соответствии с Законом об автомобильных дорогах.

Под **автомобильной дорогой, содержащей платный участок** понимается автомобильная дорога, содержащая участок автомобильной дороги, использование которого осуществляется на платной основе в соответствии с Законом об автомобильных дорогах и который ограничен начальным и конечным пунктами, определенными в решении об использовании такого участка автомобильной дороги на платной основе (платный участок автомобильной дороги).

Согласно статье 5 Закона об автомобильных дорогах автомобильные дороги в зависимости от их значения подразделяются на:

- 1) автомобильные дороги федерального значения;
- 2) автомобильные дороги регионального или межмуниципального значения;
- 3) автомобильные дороги местного значения;
- 4) частные автомобильные дороги.

Автомобильные дороги в зависимости от вида разрешенного использования подразделяются на автомобильные дороги общего пользования и автомобильные дороги необщего пользования (пункт 2 статьи 5 Закона об автомобильных дорогах).

К автомобильным дорогам *общего пользования* относятся автомобильные дороги, предназначенные для движения транспортных средств неограниченного круга лиц (пункт 3 статьи 5 Закона об автомобильных дорогах).

Перечень *автомобильных дорог общего пользования федерального значения* утверждается Правительством Российской Федерации (пункт 7 статьи 5 Закона об автомобильных дорогах).

Классификация автомобильных дорог и их отнесение к категориям автомобильных дорог (первой, второй, третьей, четвертой, пятой категориям) осуществляются в зависимости от транспортно-эксплуатационных характеристик и потребительских свойств автомобильных дорог в порядке, установленном Правилами классификации автомобильных дорог в Российской Федерации и их отнесения к категориям автомобильных дорог, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 28.09.2009 № 767 (далее – Правила).

В соответствии с пунктом 2 Правил автомобильные дороги по условиям движения и доступа к ним разделяются на следующие классы:

- а) автомагистраль;

- б) скоростная автомобильная дорога;
в) обычная автомобильная дорога (нескоростная автомобильная дорога).

Отнесение автомобильной дороги к соответствующему классу осуществляется в соответствии с критериями, установленными статьей 5 Закона об автомобильных дорогах (пункт 3 Правил).

Для автомобильной дороги класса «**автомагистраль**» устанавливается **IA категория**.

Для автомобильной дороги класса «**скоростная автомобильная дорога**» устанавливается **IB категория**.

Для автомобильной дороги класса «**обычная автомобильная дорога (нескоростная автомобильная дорога)**» могут устанавливаться **IV, II, III, IV и V категории**.



Рис. 1 Классификации автомобильных дорог в Российской Федерации

К *федеральной собственности* относятся автомобильные дороги, которые включены в перечень автомобильных дорог общего пользования федерального значения или перечень автомобильных дорог необщего пользования федерального значения, утверждаемые соответственно Правительством Российской Федерации, уполномоченными федеральными органами исполнительной власти.

Согласно статье 15 Закона об автомобильных дорогах осуществление дорожной деятельности в отношении *автомобильных дорог федерального*

значения обеспечивается **федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере дорожного хозяйства**, или в случаях, если автомобильные дороги переданы в доверительное управление Государственной компании «Российские автомобильные дороги», этой компанией.

В соответствии со статьей 32 Закона об автомобильных дорогах дорожная деятельность в отношении автомобильных дорог федерального значения осуществляется за счет средств федерального бюджета, иных предусмотренных законодательством Российской Федерации источников финансирования, а также средств юридических и физических лиц, в том числе средств, привлеченных в порядке и на условиях, которые предусмотрены законодательством Российской Федерации.

II. Временной интервал исследования

В соответствии с целями исследования для изучения сложившихся характеристик рассматриваемого товарного рынка в данном случае проводился ретроспективный анализ состояния конкурентной среды.

Временной интервал исследования определен на основании анализа заключенных в исследуемый период контрактов на строительство и реконструкцию автомобильных дорог.

В связи с тем, что, как правило, строительство и реконструкция автомобильных дорог занимает продолжительное время, контракты заключались на срок от 1 до 3 лет.

Таким образом, временной интервал исследования определен - в течение 2 лет (2013-2014 годы).

III. Продуктовые границы товарного рынка

Деятельность в сфере строительства, реконструкции, капитального ремонта автомобильных дорог, тоннелей, мостов и путепроводов согласно Общероссийскому классификатору видов экономической деятельности (ОКВЭД) 029-2007 относится к классу 45 «Строительство» группе 45.21 «Производство общестроительных работ», подгруппе 45.21.2 «Производство общестроительных работ по строительству мостов, надземных автомобильных дорог, тоннелей и подземных дорог».

В соответствии со статьей 740 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее – ГК РФ) услуги по строительству, реконструкции и капитальному ремонту автомобильных дорог выполняются на основании договора строительного подряда.

Согласно статье 763 ГК РФ в случае, если указанные работы предназначены для удовлетворения государственных нужд, они осуществляются на основе

государственного контракта на выполнение подрядных работ для государственных нужд.

Поскольку все автомобильные дороги федерального значения находятся в государственной собственности, то основная часть договоров на выполнение работ по строительству, реконструкции, капитальному ремонту автомобильных дорог и искусственных дорожных сооружений заключается посредством проведения торгов в порядке, установленном Федеральным законом от 05.04.2013 № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд», Федеральным законом от 18.07.2011 № 223-ФЗ «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц», а также Федеральным законом от 21.07.2005 № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях».

Анализ государственных контрактов (договоров, соглашений), заключенных на выполнение работ в сфере дорожного строительства, показал, что предметом контракта является конкретный вид работ - строительство, реконструкция или капитальный ремонт конкретного объекта - участка автомобильной дороги. Работы производятся в соответствии с проектно-сметной документацией, предоставляемой заказчиком.

С 2010 года согласно статье 55.8 Градостроительного кодекса Российской Федерации индивидуальный предприниматель или юридическое лицо вправе выполнять работы, которые оказывают влияние на безопасность объектов капитального строительства, при наличии выданного саморегулируемой организацией свидетельства о допуске к таким работам. Перечень видов работ по инженерным изысканиям, по подготовке проектной документации, по строительству, реконструкции, капитальному ремонту объектов капитального строительства, которые оказывают влияние на безопасность объектов капитального строительства, утверждены приказом Министерства Регионального развития Российской Федерации от 30.12.2009 № 624. Причем, профессиональные участники строительного рынка, имеющие свидетельство о допуске к работам, вправе выполнять указанные работы при условии, если стоимость подготовки проектной документации или строительства, реконструкции, капитального ремонта объекта капитального строительства по одному договору не превышает планируемую стоимость подготовки проектной документации или строительства, реконструкции, капитального ремонта объекта капитального строительства, исходя из размера которой членом СРО был внесен взнос в компенсационный фонд СРО. Количество договоров о выполнении работ по организации подготовки проектной документации или организации строительства, которые могут быть заключены таким членом СРО, не ограничивается.

На основании данного свидетельства члены СРО имеют право выполнять те виды работ, которые указаны в приложении к свидетельству.

Таким образом, для оказания услуг по строительству, реконструкции, капитальному ремонту дорог, тоннелей, мостов и путепроводов в приложении к свидетельству должны быть перечислены такие работы, как: устройство автомобильных дорог и аэродромов, устройство мостов, эстакад и путепроводов, устройство тоннелей, метрополитенов.

С учетом изложенного, определены продуктовые границы товарных рынков, которыми являются:

– услуги по строительству, реконструкции, капитальному ремонту автомобильных дорог.

IV. Географические границы товарного рынка

Географические границы рассматриваемого товарного рынка определены в границах Российской Федерации.

Учитывая, что все автомобильные дороги федерального значения находятся в государственной собственности, основной объем работ по строительству, реконструкции и капитальному ремонту автомобильных дорог осуществляется за счет средств федерального бюджета путем проведения торгов в соответствии с Федеральным законом от 05.04.2013 № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» и Федеральным законом от 18.07.2011 № 223-ФЗ «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц».

Особенности производственного процесса предполагают обязательное использование специализированной дорожной техники.

Вместе с тем определенное количество хозяйствующих субъектов осуществляют деятельность в различных федеральных округах Российской Федерации.

Так, например:

– ПАО «Мостотрест» (121087, г. Москва, ул. Баркляя, д.6, стр.5; ИНН 7701045732) оказывает услуги по строительству, реконструкции, капитальному ремонту автомобильных дорог в Республике Карелия, Ленинградской, Вологодской областях (Северо-Западный федеральный округ) и Московской, Рязанской областях (Центральный федеральный округ);

– ЗАО «ВАД» (194064, Российская Федерация, г. Санкт-Петербург, пр. Тихорецкий, 22/13, лит. А, пом. 14Н, ИНН 7802059185) оказывает услуги по строительству, реконструкции, капитальному ремонту автомобильных дорог в Республике Карелия, Мурманской, Вологодской областях (Северо-Западный федеральный округ) и Ярославской области (Центральный федеральный округ);

С учетом изложенного, географическими границами рынка услуг по строительству, реконструкции, капитальному ремонту автомобильных дорог определены границы Российской Федерации.

V. Определение состава продавцов и покупателей

Заказчиками услуг по строительству, реконструкции, капитальному ремонту автомобильных дорог федерального значения являются владельцы автомобильных дорог.

С учетом классификации автомобильных дорог владельцами федеральных автомобильных дорог являются:

а) федеральные органы исполнительной власти - в отношении дорог, относящихся к собственности Российской Федерации (автомобильные дороги федерального значения);

б) юридические лица, владеющие автомобильными дорогами федерального значения на вещном праве в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Исполнителями (подрядчиками) услуг по строительству, реконструкции, капитальному ремонту дорог федерального значения в исследуемый период являлись:

- хозяйствующие субъекты, имеющие выданное СРО свидетельство о допуске к видам работ по инженерным изысканиям, подготовке проектной документации, строительству, реконструкции, капитальному ремонту объектов капитального строительства, которые оказывают влияние на безопасность объектов капитального строительства.

Состав хозяйствующих субъектов для целей данного исследования определялся исходя из выявленных хозяйствующих субъектов, путем направления запросов владельцам автомобильных дорог.

В целях настоящего исследования в качестве хозяйствующих субъектов, действующих на рынке работ (услуг) по строительству, реконструкции и капитальному ремонту автомобильных дорог федерального значения включены генеральные подрядчики.

В соответствии с полученной от Федерального дорожного агентства, его филиалов, ГК «Автодор» информации, на территории Российской Федерации деятельность по строительству, реконструкции, капитальному ремонту автомобильных дорог федерального значения в 2013 - 2014 годах осуществляли **135** хозяйствующих субъекта различной организационно-правовой формы.

VI. Расчет объема товарного рынка и долей хозяйствующих субъектов на товарном рынке и сведения о стоимости 1 км автомобильной дороги федерального значения в субъектах Российской Федерации

Расчет общего объема произведенных работ по строительству, реконструкции, капитальному ремонту автомобильных дорог федерального значения (объема продаж) в географических границах рассматриваемых рынков и долей хозяйствующих субъектов на указанных рынках осуществлен на основании суммарной стоимости выполненных подрядных работ для государственных нужд по заключенным контрактам (договорам, соглашениям).

Доля хозяйствующего субъекта на товарном рынке рассчитана как выраженное в процентах отношение объема выполненных работ данного хозяйствующего субъекта к общему объему рассматриваемого рынка **в стоимостном выражении**.

Доля хозяйствующего субъекта (группы лиц) на рассматриваемых рынках определена суммарно по годам.

Объем товарного рынка

Из общего объема выполненных работ исключены выполнявшиеся работы подрядчиками, не являющиеся предметом анализа, в том числе по переносу линий электропередач, ремонту и проведению коммуникаций, систем водоснабжения и водоотведения. Указанные виды работ, согласно ОКВЭД, относятся к подклассу 45.21.4 «производство общестроительных работ по прокладке местных трубопроводов, линий связи и линий электропередачи, включая взаимосвязанные вспомогательные работы», то есть выходят за продуктовые границы рассматриваемого рынка.



Рис. 2 Сведения об объемах финансирования строительства автомобильных дорог федерального значения

Согласно представленной Министерством транспорта Российской Федерации информации об объемах финансирования строительства автомобильных дорог федерального значения в **2013 году** на строительство автомобильных дорог федерального значения из бюджета было выделено **256 266 901,9 тыс. руб.**, из них Федеральному дорожному агентству - 174 160 111,9 тыс. руб., ГК «Автодор» - 82 104 777 тыс. руб.

В **2014 году** на строительство автомобильных дорог федерального значения из бюджета было выделено **240 226 443,4 тыс. руб.**, из них Федеральному дорожному агентству - 148 666 303,4 тыс. руб., ГК «Автодор» - 91 558 126 тыс. руб. Таким образом, общий объем выделенных бюджетных средств за 2013-2014 на строительство автомобильных дорог федерального значения составил **496 493 345,3 тыс. руб.**

Доли хозяйствующих субъектов

Доли хозяйствующих субъектов на исследуемом рынке строительства автомобильных дорог федерального значения представлены на рис. 3-4.

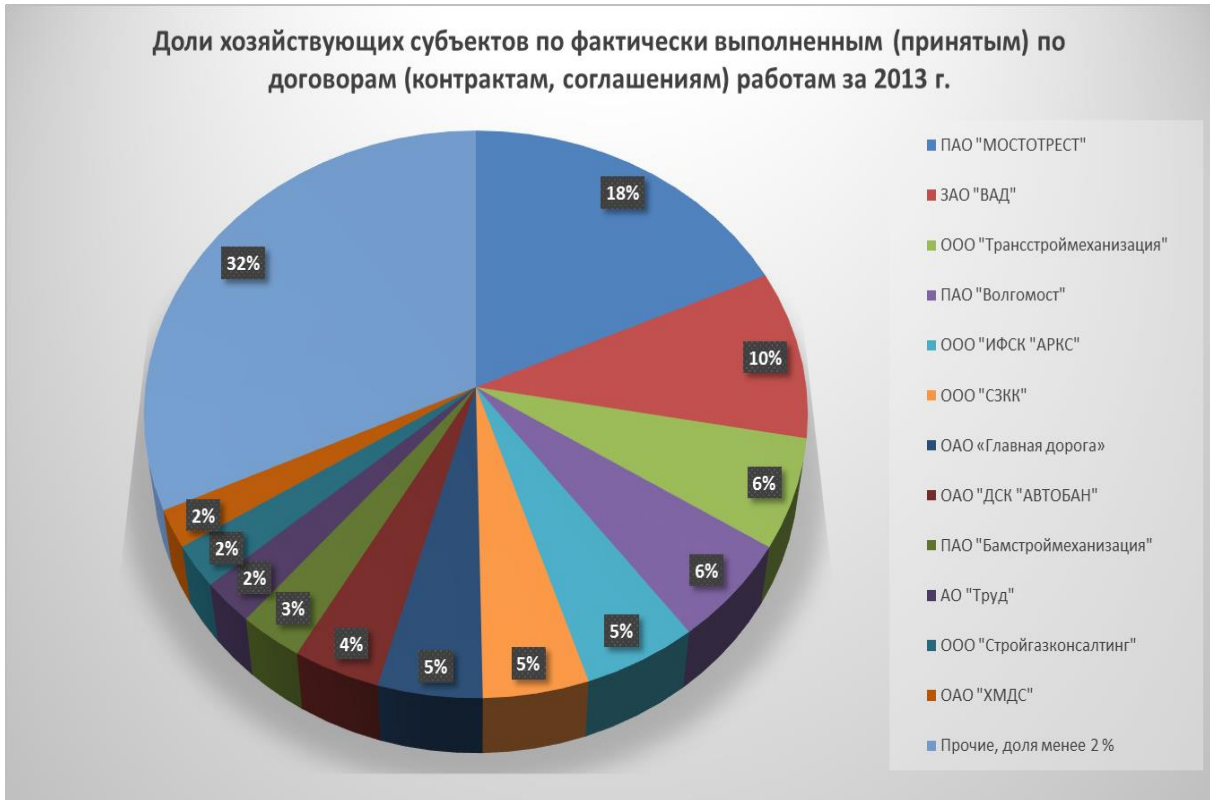


Рис. 3 Доли участников рынка, 2013 г.

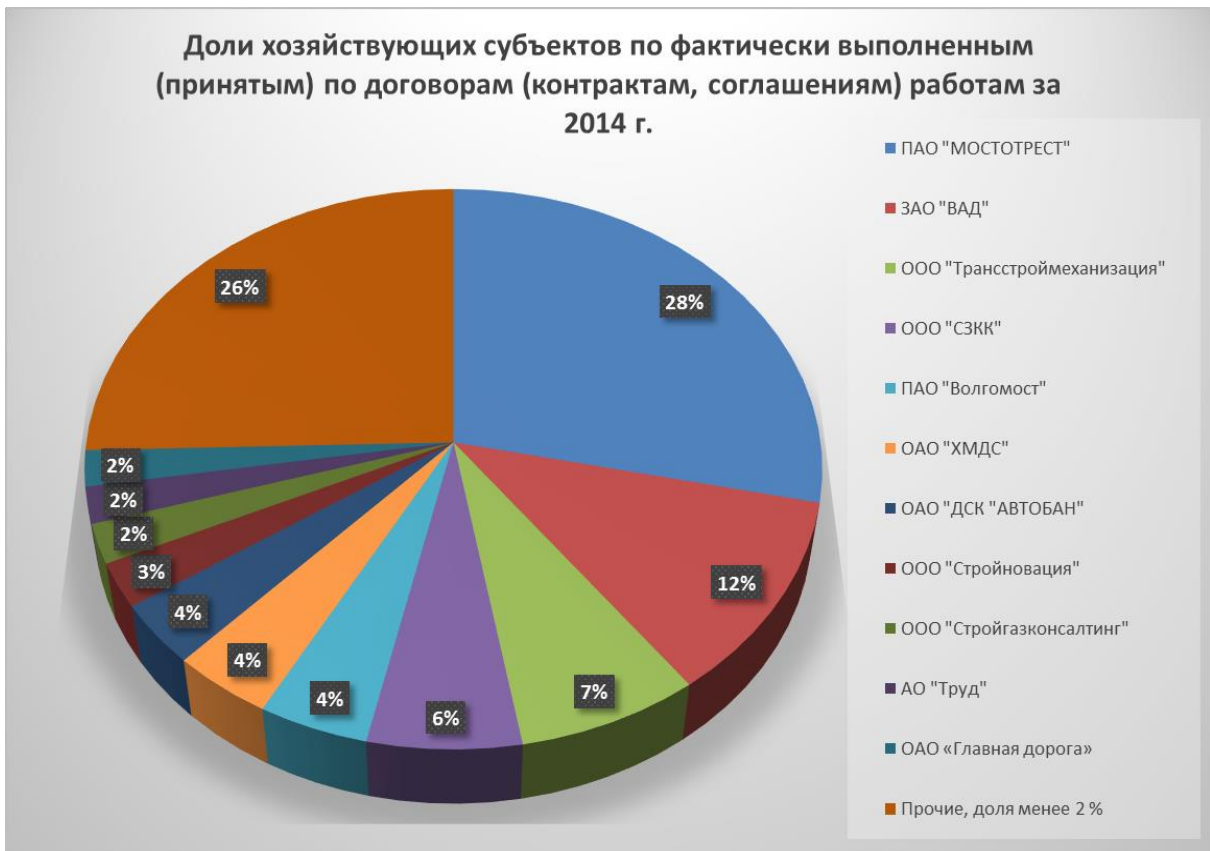


Рис. 4 Доли участников рынка, 2014 г.

Исходя из представленных выше диаграмм тройка хозяйствующих субъектов занимающих лидирующее положение на рассматриваемом рынке не изменилась:

1. Доли крупнейших участников рынка, 2013 г.

Наименование организации-генподрядчика	Объем фактически выполненных (принятых) по договору (контракту, соглашению) работ за 2013 г., руб.	Занимаемая доля на рынке, 2013 г.
ПАО "МОСТОТРЕСТ"	30 669 307 503,42	18,23%
ЗАО "ВАД"	16 214 087 199,62	9,64%
ООО "Трансстроймеханизация"	10 451 117 256,04	6,21%

2. Доли крупнейших участников рынка, 2014 г.

Наименование организации-генподрядчика	Объем фактически выполненных (принятых) по договору (контракту, соглашению) работ за 2014 г., руб.	Занимаемая доля на рынке 2014 г.
ПАО "МОСТОТРЕСТ"	57 415 985 678,70	28,42%
ЗАО "ВАД"	23 184 129 188,64	11,48%
ООО "Трансстроймеханизация"	14 864 945 527,88	7,36%

Вместе с тем общий процент участников рынка, чья доля составляет менее 2% от всего рынка сократился:

	Объем фактически выполненных (принятых) по договору (контракту, соглашению) работ, руб.	Занимаемая доля на рынке	Год
Прочие организации чья доля составляет менее 2 %	53 697 031 030,21	31,91%	2013 г.
Прочие организации чья доля составляет менее 2 %	51 405 135 199,72	25,45%	2014 г.

Таким образом, принимая во внимание уменьшение выделенных бюджетных средств (256 млрд. руб. в 2013 г. и 240 млрд. руб. в 2014 г.) можно сделать вывод об усилении позиций крупнейших федеральных игроков на рынке за счет увеличения доли в сегменте проектов средних размеров.

Сведения о стоимости 1 км автомобильной дороги федерального значения в субъектах Российской Федерации

В соответствии с представленными Росавтодор сведениями максимальная стоимость 1 км автомобильной дороги (для обеспечения достоверности в стоимость 1 км автомобильной дороги федерального значения не включены объекты по строительству и реконструкции мостовых переходов и транспортных развязок) зафиксирована в Южном федеральном округе (Краснодарский край) при строительстве центральной автомагистрали г. Сочи «Дублер Курортного проспекта» - 308,013 млн. руб. за 1 км 1 полосы автомобильной дороги федерального значения.

<i>Максимальная стоимость 1 км автомобильной дороги федерального значения</i>					
Субъект Российской Федерации	Федеральный округ	Год ввода объекта	Категория автомобильной дороги	Сведения о стоимости 1 км 1 полосы автомобильной дороги федерального значения, млн. руб.	Наименование объекта строительства или реконструкции
Краснодарский край	Южный федеральный округ	2014	IA	308,013	Строительство центральной автомагистрали г. Сочи «Дублер Курортного проспекта»
Краснодарский край	Южный федеральный округ	2013	IA	261,203	Строительство федеральной автодороги М-27 Джубга - Сочи до границы с Грузией
Ленинградская область	Северо-Западный федеральный округ	2015	II	185,621	Реконструкция автомобильной дороги М-11 «Нарва» от Санкт-Петербурга до границы с Эстонской Республикой (на Таллин)

Рис. 5 Максимальная стоимость 1 км 1 полосы автомобильной дороги федерального значения

Минимальная стоимость 1 км автомобильной дороги (для обеспечения достоверности в стоимость 1 км автомобильной дороги федерального значения не включены объекты по строительству и реконструкции мостовых переходов и транспортных развязок) зафиксирована в Уральском федеральном округе (Челябинская область) при реконструкции автомобильной дороги М-5 «Урал» от Москвы через Рязань, Пензу, Самару, Уфу до Челябинска на участке км 1799+280 - км 1809+232, 2 этап – 6,966 млн. руб. за 1 км 1 полосы автомобильной дороги федерального значения.

<i>Минимальная стоимость 1 км автомобильной дороги федерального значения</i>					
Субъект Российской Федерации	Федеральный округ	Год ввода объекта	Категория автомобильной дороги	Сведения о стоимости 1 км 1 полосы автомобильной дороги федерального значения, млн. руб.	Наименование объекта строительства или реконструкции
Тамбовская область	Центральный федеральный округ	2014	IB	17,912	Реконструкция федеральной автомобильной дороги М-6 «Каспий» на участке км 398 - км 409 (1 этап)
Московская область	Центральный федеральный округ	2013	V	15,337	Реконструкция подъезда Ошейкино-77 квартал автомобильной дороги «Подъезд к государственному комплексу «Завидово»
Челябинская область	Уральский федеральный округ	2015	IB	6,966	Реконструкция автомобильной дороги М-5 «Урал» на участке км 1799+280 - км 1809+232, 2 этап

Рис. 6 Минимальная стоимость 1 км 1 полосы автомобильной дороги федерального значения

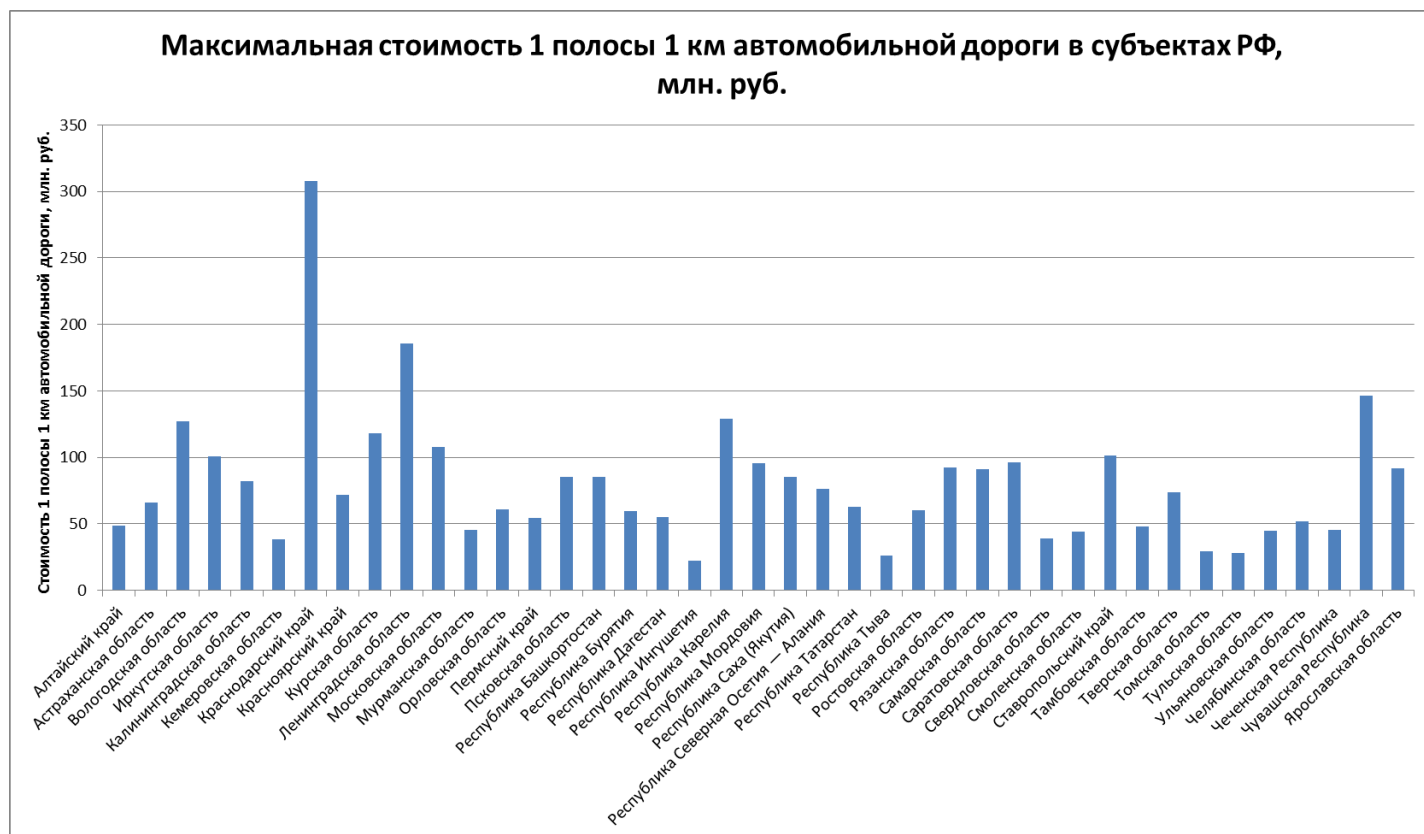


Рис. 7 Сведения о стоимости 1 полосы 1 км автомобильной дороги в субъектах РФ

VII. Определение уровня концентрации рынка

Для определения уровня концентрации товарного рынка используются следующие показатели:

а) коэффициент рыночной концентрации (CR) - сумма долей на товарном рынке (выраженных в процентах) определенного числа (n) крупнейших хозяйствующих субъектов, действующих на данном рынке:

$$(CR) = \sum_{i=1}^n D_i$$

где:

D - выраженная в процентах доля i-го крупнейшего хозяйствующего субъекта, действующего на товарном рынке,

n - число рассматриваемых крупнейших хозяйствующих субъектов, действующих на данном товарном рынке;

б) индекс рыночной концентрации Герфиндаля-Гиршмана (HНI) – сумма квадратов долей (выраженных в процентах) на товарном рынке всех хозяйствующих субъектов, действующих на данном рынке:

$$HНI = \sum_{i=1}^N D_i^2$$

где:

D - выраженная в процентах доля *i*-го крупнейшего хозяйствующего субъекта, действующего на товарном рынке,

N – общее количество хозяйствующих субъектов, действующих на данном товарном рынке

В соответствии с различными значениями коэффициента рыночной концентрации и индекса рыночной концентрации Герфиндаля-Гиршмана выделяются следующие уровни концентрации товарного рынка:

- высокий – при $70\% \leq CR3 \leq 100\%$ или $2000 \leq HHI \leq 10000$;
- умеренный – при $45\% \leq CR3 \leq 70\%$ или $1000 \leq HHI \leq 2000$;
- низкий – при $CR3 < 45\%$ или $HHI < 1000$.

При проведении исследования строительства автомобильных дорог федерального значения за 2013-2014 гг. рассчитаны коэффициенты концентрации.

Коэффициент концентрации на рынке строительства автомобильных дорог федерального значения	
Коэффициент	2013
CR	58,26%
HHI	635
Уровень концентрации	низкий

Коэффициент концентрации на рынке строительства автомобильных дорог федерального значения	
Коэффициент	2014
CR	68,11%
HHI	1 118
Уровень концентрации	умеренный

Согласно этим данным уровень концентрации на рынке по строительству, реконструкции и ремонту автомобильных дорог федерального значения в 2013 г. был на низком уровне, в 2014 г. уровень концентрации стал умеренным.

VII. Барьеры входа на рынок

Одним из существенных факторов, влияющих на уровень концентрации на рынке и на поведение хозяйствующих субъектов отрасли, является наличие и высота барьеров входа.

Под барьерами входа на рынок понимают любые факторы и обстоятельства правового, организационного, технологического, экономического, финансового характера, препятствующие новым хозяйствующим субъектам вступить на

данный товарный рынок и на равных конкурировать с уже действующими на нем хозяйствующими субъектами.

Барьеры входа на рынок подразделяются на структурные и поведенческие. Структурные барьеры обусловлены особенностями данной отрасли и рынка (технологией производства, стартовыми и текущими затратами, зрелостью и развитостью рынка, объемом спроса, типом конкуренции). Поведенческие барьеры связаны с действиями субъектов рынка, к которым относятся соглашения и согласованное поведение, вертикальная и горизонтальная интеграция, злоупотребления доминирующим положением и недобросовестная конкуренция.

С точки зрения последствий для развития предпринимательства и состояния конкуренции на рынках наиболее негативны административные барьеры. Они основаны на различных действиях органов государственной власти всех уровней по регулированию экономики, включая налоговую, тарифно-таможенную политику, лицензирование отдельных видов деятельности, распределение бюджетных средств на закупки для государственных нужд.

По результатам проведенного анализа можно выделить следующие барьеры входа на рынок:

1. Административные ограничения.

а) Ограничения, возникающие при взаимодействии хозяйствующих субъектов с различными органами государственной власти:

- несоблюдение сроков рассмотрения заявлений на получение разрешительных документов, а также необоснованностью отказов;
- получение разрешений на ввод объекта в эксплуатацию;
- получение разрешений и контроль за производством работ ГИБДД.

б) Условия конкурентного отбора поставщиков товаров (работ, услуг) для государственных нужд.

Работы по строительству, реконструкции и капитальному ремонту дорог федерального значения в основном осуществляется за счет средств федерального бюджета.

Таким образом, отбор организаций-исполнителей услуг осуществляется в порядке, предусмотренном Федеральным законом № 44-ФЗ, Федеральным законом № 223-ФЗ и 115-ФЗ.

Контрольная деятельность ФАС России показывает, что в 2014 году было объявлено 112 конкурсов с ограниченным участием в отношении строительства, реконструкции, капитального ремонта, ремонта и содержания автомобильных дорог общего пользования, с общей начальной (максимальной) ценой контракта 106 875 629 815 рублей. При этом, экономия бюджетных средств по результатам таких процедур составила - 1,07%. Детальный анализ практики применения конкурса с ограниченным участием позволяет сделать вывод, что в большинстве случаев подается по две и по одной заявки на участие в конкурсе, среднее количество поданных заявок 1,8.

Вместе с тем, из 60 торгов 19 (31,6%) закупок не состоялись по следующим причинам:

- не было подано ни одной заявки - 6 (10%) торгов;

- была подана только одна заявка - 13 (21,7%) торгов.

На основании вышеизложенного, а также с учетом размера экономии бюджетных средств по результатам проведенных конкурсов с ограниченным участием (1,07%), можно сделать вывод о низкой конкурентоспособности указанного способа и о высокой коррупционной составляющей.

Так же стоит отметить, что при закупке работ по строительству, реконструкции, капитальному ремонту объектов капитального строительства, цена которых составляет свыше 150 млн. руб. для обеспечения государственных нужд заказчики вправе проводить открытый конкурс с применением субъективного, не администрируемого, произвольно определяемого заказчиком критерия со значимостью 40%. Проведение конкурса при указанной значимости субъективного критерия значительно повышает коррупционные риски.

2. Экономические ограничения.

а) значительные объемы первоначальных капитальных затрат (приобретение строительной техники, получение свидетельства СРО, найм персонала определенной квалификации).

б) необходимость предоставления обеспечения контракта в размере до 30% от начальной (максимальной) цены контракта;

в) ограниченная доступность финансовых ресурсов и более высокие издержки привлечения финансирования для потенциальных участников по сравнению с хозяйствующими субъектами, действующими на рассматриваемом рынке (получение доступа к льготному кредиту, выделению субсидий);

г) возрастание транспортных издержек (увеличение цены на топливо);

д) высокая процентная ставка за привлеченные кредитные средства.

VIII. Итоговая оценка состояния конкурентной среды

В результате проведенного анализа установлено следующее:

1. Рынки услуг по строительству, реконструкции, капитальному ремонту автомобильных дорог федерального значения в Российской Федерации являются умеренно концентрированными с тенденцией к повышению уровня концентрации.

2. Усиление позиций крупнейших федеральных игроков на рынке за счет увеличения доли в сегменте проектов средних размеров, тенденция к появлению монополии на рынке.

3. Строительство, реконструкция и капитальный ремонт автомобильных дорог федерального значения требует применения сложных технических решений и специализированной техники.

Необходимость использования при производстве работ специализированной крупногабаритной дорожной техники, а также возрастание транспортных издержек затрудняет перемещение участников рынка в связи с чем, большинство хозяйствующих субъектов осуществляют деятельность в административных границах федеральных округов, отдельных субъектов Российской Федерации.

Вместе с тем, на территории Российской Федерации осуществляют деятельность по строительству, реконструкции и капитальному ремонту дорог ряд крупных хозяйствующих субъектов (ПАО «Мостотрест», ЗАО «ВАД», ООО «Трансстроймеханизация», ДСК «Автобан» и др.), которые производят строительство и ремонт крупных транспортных объектов, находящихся в федеральной собственности и расположенных на территории нескольких субъектов Российской Федерации.

4. Значительные объемы первоначальных капитальных затрат при длительных сроках окупаемости этих вложений создают высокие барьеры для возможности организации предпринимательской деятельности в отрасли для нового хозяйствующего субъекта.

5. Административные барьеры создают отрицательные экономические последствия: потери, обусловленные завышением стоимости выполняемых работ хозяйствующими субъектами вследствие включения в них официальных и теневых выплат, которые вынуждены осуществлять субъекты; затягивание на достаточно долгое время процедуры заключения контракта, что в конечном итоге, приводит к уменьшению сроков ведения работ, увеличению времени отвлечения средств на обеспечение заявки.

6. Высокая процентная ставка за кредитные средства, специфичность системы реализации государственных контрактов составляют существенные экономические барьеры для входа новых игроков на рынок дорожного строительства объектов федерального значения.

7. Исходя из вышеуказанного анализа, ФАС России считает необходимым осуществлять закупки строительных работ путем проведения электронного аукциона, а также рассмотреть вопрос об увеличении объективизации критериев оценки.