

Рыночные отношения

УДК 332.834

Антикризисная система финансирования строительного производства (на примере Московской целевой программы «Народный гараж»)

© 2011 г. Е.Д. Щербачев*

Возобновленная программа строительства народных гаражей начала свое развитие весной 2010 года. На заседании Правительства Москвы 28 апреля 2009 года был утвержден порядок предоставления земельных участков с предварительным согласованием места размещения объекта для проектирования и строительства объектов гаражного назначения на территории города Москвы. В результате в июле 2009 года было начато строительство первых гаражей по данной программе.

28 июля 2009 года принято постановление Правительства Москвы: № 671-ПП «О порядке строительства объектов гаражного назначения в городе Москве». В данном постановлении содержатся положения о порядке проектирования и строительства объектов гаражного назначения в городе Москве, порядок приобретения гражданами в собственность

машиномест для хранения личного автотранспорта с учетом оказания государственной поддержки.

Основное принципиальное новшество, внесенное данным постановлением, – это предложенная Правительством Москвы система финансирования строительства, которая гарантирует полную сохранность вложенных средств и исключает появление обманутых дольщиков (рис. 1).

Остановимся более подробно на этапах предложенной схемы.

1. Правительство Москвы создает структуру – ГУП «Дирекция строительства и эксплуатации объектов гаражного назначения», которая определяет участки строительства многоэтажных паркингов, разрабатывает проектную документацию и получает необходимые согласования.

2. Гражданин, желающий приобрести машино-место в строящемся гаражном комплексе (потенциальный участник долевого строительства), обращается в ГУП «Дирекция строительства и эксплуатации объектов гаражного назначения», где выбирает на поэтажном плане машино-место и заключает предва-

* Начальник ЖКХ и благоустройства управы Савеловского района.



Рис. 1. Схема финансирования проектирования и строительства объектов гаражного назначения по программе «Народный гараж»

рительный договор участия в долевом строительстве гаражного комплекса.

3. В течение двадцати дней с даты подписания сторонами предварительного договора потенциальный участник долевого строительства обращается в любое отделение уполномоченного Правительством Москвы банка (Банк Москвы) для заключения договора об открытии аккредитива и вносит сумму на строительство гаража на свой счет.

4. ГУП «Дирекция строительства и эксплуатации объектов гаражного назначения» заключает с потенциальным участником долевого строительства основной договор участия в долевом строительстве после наступления последнего из следующих событий¹:

- получение распоряжения Правительства Москвы о проектировании и строительстве Застройщиком гаража-стоянки на земельном участке;
- оформление права аренды Застройщика на земельный участок в установленном законом порядке;
- получение Застройщиком в установленном порядке разрешения на строительство гаража-стоянки.

5. ГУП «Дирекция строительства и эксплуатации объектов гаражного назначения» своими силами, но за счет участника долевого строительства регистрирует договор участия в долевом строительстве в Управлении Федеральной регистрационной службы по городу Москве.

6. После завершения строительства гаражного комплекса и получения разрешения на ввод объекта в эксплуатацию застройщик передает гражданину машиноместо по акту приема-передачи вместе с пакетом документов для государственной регистрации прав собственности гражданина на машиноместо.

Особо нужно отметить, что впервые система финансирования выстроена таким образом, что деньги на банковском счету гражданина являются его собственностью до того момента, как будет заключен и зарегистрирован в Федеральной регистрационной службе основной договор долевого участия в строительстве. До даты регистрации основного договора долевого участия в строительстве денежные средства могут быть в любой момент возвращены инвестору (гражданину). Зарегистрировав основной договор долевого участия в строительстве, государство берет на себя ответственность о том, что данный договор заключен с соблюдением всех существующих норм и правил и строительство данного объекта будет завершено.

Для совершения банковских операций Правительством определен уполномоченный банк – «Банк Москвы», который также заинтересован в участии в программе, так как он может извлекать коммерческую

выгоду за 180 дней хранения денег инвесторов (ведь проценты по вкладу не начисляются).

Возникает вопрос, на какие средства осуществляется строительство, ведь средства инвесторов находятся на личном счету граждан до завершения строительства. Система выстроена таким образом, что до начала строительства застройщик – ГУП «Дирекция строительства и эксплуатации объектов гаражного назначения» берет у «Банка Москвы» под льготный процент (6 %) кредит на производство строительно-монтажных работ. Сумма процентов по кредиту заложена в стоимость машиноместа.

Кроме этого, в ходе реализации программы Правительством Москвы принято решение в качестве обеспечительной меры к предварительным договорам долевого участия дать возможность участникам долевого строительства открыть аккредитивы и внести на свой личный счет только 30 % от общей стоимости машиноместа. Оставшуюся сумму граждане могут внести в момент оформления основного договора долевого участия.

Для увеличения количества участников долевого строительства в 2010 году введена социальная ипотека на сумму 5 млрд рублей, что позволило предоставить более чем двадцати тысячам москвичей льготные кредиты под 11,5 % годовых с рассрочкой до 5 лет. При этом первоначальный взнос составляет также 30 %.

Кроме этого, для привлечения наибольшего числа соинвесторов столичные власти решились на несколько инновационных действий для снижения стоимости машиноместа. Это бесплатное предоставление земельных участков, выполнение проектных и подготовительных работ, прокладка инженерных коммуникаций, а также использование типовых проектов. Для строительства применяются 18 типовых проектов, которые были специально разработаны для уменьшения расходов на проектирование в дальнейшем.

Снижение стоимости достигается также за счет того, что типовые проекты не предполагают возведение стен, только каркас и перекрытия, которые в дальнейшем будут затягиваться баннером в тех местах, где это необходимо для того, чтобы осадки не попадали внутрь. Помимо этого гаражи будут неотапливаемые.

С учетом социальной направленности программы строительство многоэтажных гаражей-стоянок осуществляется на конкурсной основе.

Также принято решение о финансировании за счет средств городского бюджета проектных работ для строительства гаражей, а также прокладки инженерных коммуникаций.

В результате принятых мер стоимость машиноместа в «народном гараже» составляет 350 тыс. руб., что в несколько раз меньше рыночной. Материальную прибыль от реализации парковочных мест столичный бюджет не извлекает. Более подробно статьи затрат на одно машиноместо представлены в **табл. 1**.

¹ В соответствии с Федеральным законом от 30 декабря 2004 года № 214-ФЗ «Об участии в долевом строительстве многоквартирных домов и иных объектов недвижимости и о внесении изменений в некоторые законодательные акты в Российской Федерации».

Таблица 1

Статьи затрат на строительство одного машиноместа по Московской целевой программе «Народный гараж»

Статья затрат	Сумма, руб.
Дирекция (застройщик)	3500
Заказчик	3500
Проектирование	49 000
Строительно-монтажные работы	119 000
Материалы и оборудование	129 500
Процент ставки по кредиту на 6 мес.	14 000
Прочие расходы, налоги	31 500
Всего	350 000

Значительным преимуществом данной программы является также и то, что был усовершенствован существующий порядок проектирования и строи-

тельства гаражных объектов. Это позволило существенно сократить сроки цикла строительства с трех лет и семи месяцев до одного года и девяти месяцев (рис. 2).

На рисунке показано, что существенно сокращено время получения необходимых согласований и проектирования, сроки строительства остались прежними. В первую очередь сокращение сроков подготовки необходимой документации вызвано созданием новой структуры ГУП «Дирекция строительства и эксплуатации объектов гаражного назначения», которая является координатором данной работы. Помимо этого нет необходимости тратить время на разработку проектной документации, так как для строительства разработаны 18 типовых про-

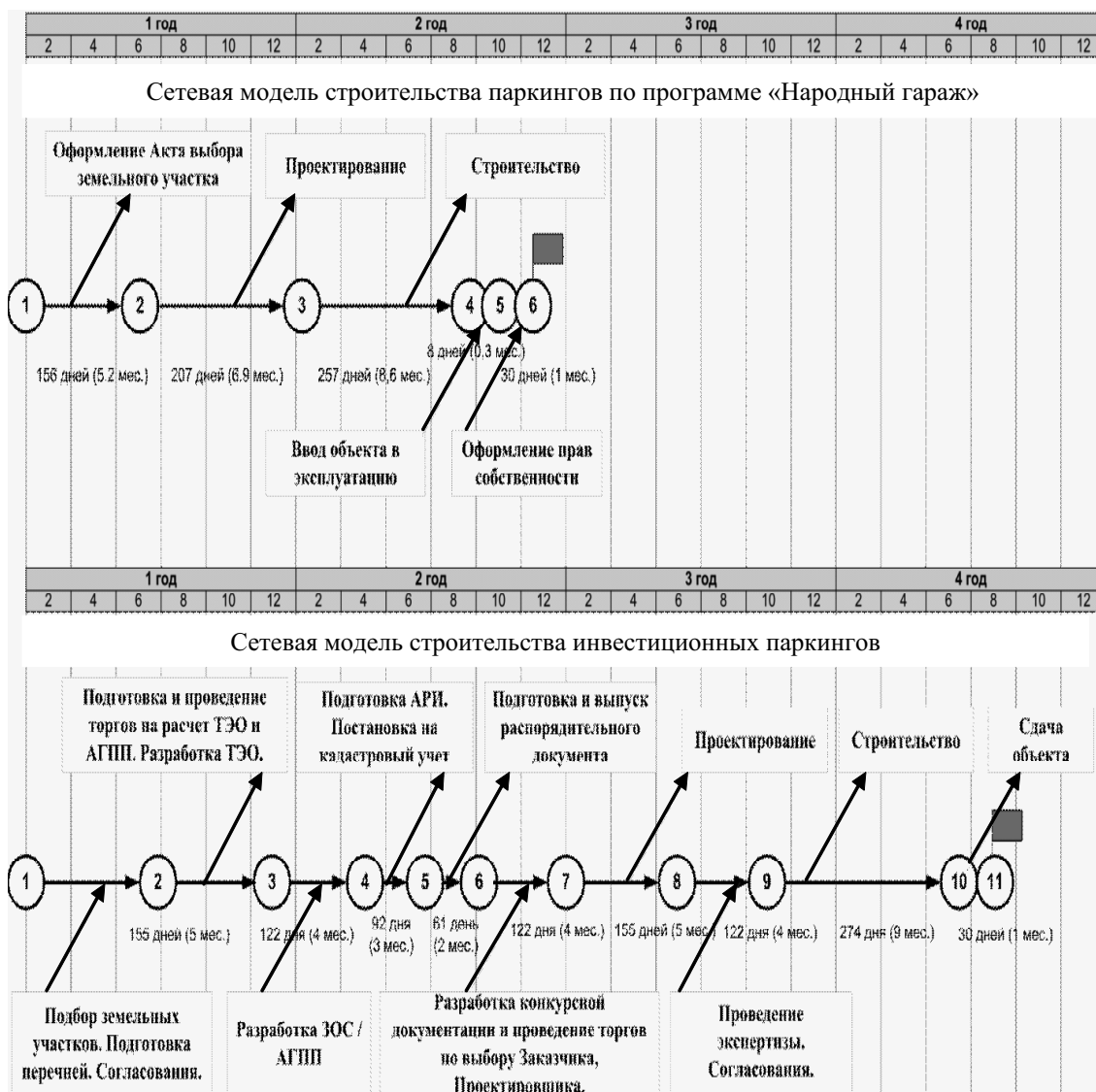


Рис. 2. Сетевая модель проектирования и строительства гаражных объектов

Таблица 2

Продолжительность работ, входящих в цикл строительства гаражей по программе «Народный гараж»

№	Вид работ	Продолжительность, дни
1	Оформление Акта выбора земельного участка	65
1.1	Межевание участка и постановка на кадастровый учет	43
1.2	Выпуск распорядительного документа	48
2	Проектирование	207
3	Строительство	257
4	Ввод объекта в эксплуатацию	8
5	Оформление прав собственности	30
Всего		658 дней (1 год и 9 мес.)

ектов (типовой проект подбирается в зависимости от площади посадки здания). На сокращении сроков также сказалось принятое решение о предоставлении земельных участков без конкурса. Разработка конкурсной документации на проведение торгов по выбору заказчика и проектировщика занимает в среднем четыре месяца. Сокращены сроки проведения Московской государственной вневедомственной экспертизы, так как все проекты типовые, экспертиза проверяет только показатели территориального расположения (соблюдение существующих норм удаленности от жилых домов и соответствие нормам инсоляции – освещенности).

Перечень и продолжительность работ, входящих в цикл строительства, приведены в **табл. 2**.

Приведем более подробную расшифровку работ. После того как участок строительства определен, издается распоряжение префекта соответствующего округа города Москвы об утверждении Акта выбора земельного участка для проектирования и строительства (65 дней). На основании данного распорядительного документа Департаментом земельных ресурсов г. Москвы проводится межевание планируемого к строительству земельного участка и ему присваивается кадастровый номер (43 дня). После оформления земельно-правовых отношений осуществляется выпуск постановления Правительства Москвы о проектировании и строительстве гаражного объекта по данному адресу (48 дней). Далее осуществляется проектирование гаражного объекта (207 дней). Столь значительный срок отведен по причине того, что помимо разработки проектной документации заказчику строительства необходимо получить на разработанный проект положительное заключение Московской государственной вневедомственной экспертизы, а также согласовать проект со всеми согласующими службами (Государственный пожарный надзор, Управление Роспотребнадзора, ГИБДД и т.д.). Также необходимо открыть ордер на право проведения строительных работ в Административно-технической инспекции и получить разрешение на строительство в Комитете государственного строительного надзора г. Москвы. После завершения строительно-монтажных работ,

которые длятся 257 дней, осуществляется ввод объекта в эксплуатацию. Распоряжение Комитета государственного строительного надзора г. Москвы выпускается на основании полученного заказчиком строительства Заключения о соответствии построенного объекта капитального строительства требованиям технических регламентов и проектной документации. После того как государственная комиссия принимает построенный объект и издается распоряжение о вводе объекта в эксплуатацию, соинвесторы строительства оформляют в Управлении Федеральной регистрационной службы по г. Москве права собственности на машиноместа (30 дней). Эффектом от реализации данной программы стало то, что в 2009 году в Москве было заключено более 15 000 предварительных договоров долевого участия в строительстве на сумму, превышающую 7 млрд руб. Работы были развернуты на 198 площадках, 80 строительных подрядных организаций были обеспечены подрядами на строительно-монтажные работы. Реализация программы оказала существенную поддержку строительной отрасли Москвы.

Необходимо отметить, что в 2009–2010 годах в ряде московских СМИ была размещена информация о том, что предложенная Правительством Москвы программа «Народный гараж» «провалилась». В опровержение данной информации можно привести выдержку из официального заявления пресс-службы первого заместителя Мэра Москвы В.И. Ресина, размещенном на сайте ГУП «Дирекция строительства и эксплуатации объектов гаражного назначения». В данном заявлении указано, что всего в 2010 году строительно-монтажные работы были развернуты на 176 гаражных объектах, из которых на 20 декабря 2010 года полностью завершено строительство 92 объектов на 32 940 машиномест общей площадью 1 млн 120 тыс. м². По состоянию на февраль 2011 года было заключено 20 554 договоров долевого участия, из которых 15 402 уже зарегистрировано. Вышеуказанные факты стали опровержением для опубликованных заявлений, поступивших от критиков рассматриваемой программы.

Проанализировав положения и структуру финансирования Московской целевой программы «Народный гараж», можно сделать вывод о том, что при реализации данной программы решаются следующие задачи:

1. Осуществляется поддержка банковской сферы. Деньги граждан, которые поступают на банковский аккредитив на срок 180 дней, стабилизируют финансово-экономическую деятельность банка.
2. В период массового сокращения строительного производства, вызванного финансовым кризисом, строительные организации обеспечиваются подрядами на строительно-монтажные работы.
3. Обеспечивается спросом рынок строительных материалов.
4. Решается социально значимая задача обеспечения жителей Москвы машиноместами.

5. Исключается возможность появления обманутых дольщиков, Правительство Москвы обеспечивает полную сохранность вложенных средств.

Разработка и реализация данной программы явились существенным механизмом антикризисного управления в строительной отрасли. Автор статьи считает, что предложенная данной программой схема финансирования могла бы найти более распространенное применение. Используя рассматриваемый механизм финансирования в жилищном строительстве, можно было бы значительно ускорить темпы решения жилищной проблемы для жителей Москвы и Российской Федерации. Кроме этого реализация подобной программы в жилищной сфере позволила бы снизить стоимость строящегося

жилья, а также увеличить объемы строительного производства.

Библиографический список

1. Федеральный закон от 30.12.2004 года № 214-ФЗ «Об участии в долевом строительстве многоквартирных домов и иных объектов недвижимости и о внесении изменений в некоторые законодательные акты Российской Федерации».
2. Постановление Правительства Москвы от 28 июля 2009 года № 671-ПП «О порядке строительства объектов гаражного назначения в г. Москве».
3. *Комаров И.К.* Инвестиции в России и зарубежных странах. – М.: РАУ, 2001. – 360 с.

УДК 338.124.4

Автомобильный рынок России в период кризиса 2008–2009 годов

© 2011 г. В.С. Петухов *

Развитие автомобильной промышленности в последние годы привлекает большое внимание со стороны как политической и экономической элиты России, так и общественности, что обусловлено рядом факторов. Главные из них это: непрерывно растущая мобильность населения; инновационный эффект; эффект мультипликативный, состоящий в том, что на каждое рабочее место на автозаводах приходится 10–20 рабочих мест в смежных отраслях. Ключевым фактором является именно мультипликативный эффект: создание автомобильного производства влечет за собой создание смежных производств – комплектующих, запасных частей, сети дилеров, занимающихся реализацией и обслуживанием автомобилей, и наоборот, спад автомобильного производства отрицательно сказывается на всей экономике государства.

Наиболее наглядное доказательство тому – начавшийся в конце 2008 года мировой финансовый и экономический кризис, одной из наиболее пострадавших в нем стран оказалась, это общепризнанно, Россия и прежде всего – ее автомобильная промышленность. В табл. 1 приведены данные по производству легковых автомобилей в странах-лидерах в период 2006–2009 годов, а также в странах БРИК,

которые по международной градации относятся к странам развивающимся.

Как видно из данных табл. 1, страны БРИК, за исключением России, в период кризиса не только не снизили, но сумели даже увеличить объемы выпуска и продаж легковых автомобилей, например, Китай за последние четыре года – на 98 %, Индия – на 51 %, Бразилия – на 23 %. Россия же снизила его на 49 %, т.е. она по этому показателю не только сравнялась, но даже «опередила» развитые страны. А если взять 2008–2009 годы, то Китай, Бразилия и Индия дали прирост производства (соответственно на 54,1, 1 и 17 %), а Россия снизила его на 59 %, «опередив» даже США (40 %), где этот кризис, собственно, и зародился.

Попытаемся разобраться, чем же были вызваны столь драматичные события на автомобильном рынке России.

Причин, способствовавших снижению объемов производства и продаж автомобилей в нашей стране, было несколько. И все они так или иначе исходят из причин предшествовавшего роста. Первая из них – курс национальной валюты. В период с 2001 по 2007 год курс рубля по отношению к доллару США и евро значительно укрепился. Это не могло не сказаться на стоимости ввозимых из-за рубежа комплектующих для новых автосборочных предприятий, организованных иностранными производителями, и стоимости импортируемых автомобилей. Кроме того, общее снижение цены автомобиля и его относитель-

* Аспирант кафедры мировой экономики УГЭУ.