



О системе договорных отношений при заключении контрактов на выполнение дорожных работ



Елена МОРЕВА

Elena S. MOREVA

On the System of Contractual Relations in Concluding Contracts for Performance of Road Works

(текст статьи на англ. яз. – English text of the article – p. 112)

В статье рассматриваются возможные варианты совершенствования сложившейся системы договорных отношений в автодорожном хозяйстве.

Одним из условий повышения эффективности деятельности дорожных организаций, по мнению автора, является переход при заключении подрядных договоров на строительство дорожных сооружений на контракты жизненного цикла. Показаны пример расчета стоимости жизненного цикла подобного объекта, а также критерий, по которому может происходить оценка предложений от потенциальных участников торгов на получение контрактов такого рода.

Ключевые слова: автомобильная дорога, договорные отношения, подрядные торги, дорожное сооружение, стоимость жизненного цикла, контракт, гарантийный срок, алгоритм расчета.

Морева Елена Сергеевна – аспирант кафедры «Экономика дорожного хозяйства» Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ), Москва, Россия.

Наиболее распространенная «традиционная» схема взаимодействия заказчиков и подрядчиков, реализуемая посредством заключения разных контрактов на проектные и строительные работы и проведением отдельных конкурентных процедур, не лишена известных недостатков. И их оценка служит основанием для постановки той задачи, которую ставит автор в этой статье.

1.

Начнем с того, что разрыв между зонами ответственности проектной и строительной организаций при реализации проекта может стать причиной значительных убытков заказчика. Например, в том случае, когда только в процессе эксплуатации обнаруживается, что дорога не выдерживает заданные нагрузки или не справляется с фактическими транспортными потоками при сохранении заложенных в проекте начальных условий [1]. В этом случае вопрос об обоснованной оценке убытков, причиненных проектной организацией, и их возмещении становится для заказчика весьма актуальным. Более того, мировой опыт свидетельствует, что ошибки в проектировании и дефекты, допущенные

при строительстве мостовых сооружений, составляют около 30% от всех причин их разрушений, следуя за катастрофическими природными воздействиями, на долю которых приходится до 60%.

Проблема некачественной проектной документации продолжает быть одной из самых фундаментальных в дорожном хозяйстве. Ее решение возможно при заключении контрактов, предусматривающих ответственность подрядчика и за тщательную проработку технических решений на стадии проектирования, и за соблюдение технологии при строительстве.

Следующая проблема в том, что существующий механизм гарантийного срока, являясь де-юре основным инструментом обеспечения высокого качества дорожно-строительных и других работ, де-факто по ряду причин не стал панацеей от недобросовестного выполнения заказа подрядчиком [2]. Дороги не только не становятся лучше, но даже ухудшаются после «реконструкции и ремонта».

Согласно данным источника [3], при оценке состояния дорог, находящихся на гарантийном сроке, в 117 крупных городах России было выявлено, что только в восьми из них дороги находятся в хорошем состоянии. Не следят за состоянием дорожного покрытия и не выполняют свои гарантийные обязательства подрядчики в 22 городах, где на дорогах имеются ямы, колеи и просадки (см. рис. 1).

В качестве одного из многочисленных примеров халатного отношения подрядных организаций к взятым на себя обязательствам можно назвать строительство автомобильной дороги Чекурова—Кунашак—Усть-Багаряк (Челябинская область) [4]. Изначально выигравшая электронный аукцион компания попросту не была способна выполнить работы в установленные заказчиком сроки, и контракт с ней вскоре был расторгнут. Завершение строительства легло на плечи нового подрядчика, вызвавшегося выполнить его за прежнюю цену, но из-за грубых нарушений технологии укладки покрытия дорога им построена так и не была. Нерачительное отношение к расходованию бюджетных средств при выборе подрядчика со стороны местных властей привело к ущербу областному бюджету, в отношении ряда высокопоставлен-



Рис. 1. Распределение крупных городов России по состоянию проинспектированных гарантийных участков в 2015 году.

ных должностных лиц были возбуждены административные дела.

Рассмотренный пример обнажает и другую проблему — несовершенство применяемых подходов к выбору победителей торгов. Здесь в первую очередь речь идет о проведении торгов на строительные услуги в форме аукциона, при которой финансовые риски их выполнения с заданным качеством и в установленные сроки со стороны государственных заказчиков значительно возрастают [5]. Более того, иногда, а скорее всего часто достижение главной цели проведения аукциона по снижению единовременных затрат заказчика на выполнение дорожных работ ставится под угрозу.

В международной практике проведения электронных аукционов широкое распространение получила форма картельного сговора участников под названием «таран» [6]. Основной его целью является признание победителем торгов заранее «назначенного» подрядчика, с которым заключается госконтракт по предложенной им максимально возможной цене.

Подобных схем ведения нечестной игры с целью победы в процедуре аукциона существует великое множество, только на официальном сайте ФАС сообщения о рассмотрении такого рода дел появляются еженедельно.

Позиции многих исследователей насчет неэффективности процедуры аукциона при выборе подрядчика на выполнение дорожных работ сходятся. Это обусловлено не только наличием широких возможностей ведения нечестной конкурентной борьбы, но и отсутствием достаточных фильтров для отсева подрядчиков, не обладающих должной квалификацией, производственными мощностями, кадровыми и иными



ресурсами, необходимыми для успешной реализации контракта.

По поводу последнего отметим, что сравнительно недавно законодателем, на наш взгляд, был сделан весьма разумный шаг на пути решения насущной проблемы заказчиков с допуском к аукциону недостаточно компетентных исполнителей. Законом установлено, что в случае превышения начальной (максимальной) цены контракта в 10 млн рублей участник аукциона должен соответствовать помимо общих требований, еще и дополнительному — о наличии опыта выполнения работ аналогичного характера за последние три года [7]. Однако на практике сложилась весьма парадоксальная ситуация, в которой сами заказчики случайно или преднамеренно довольно часто либо игнорируют свою обязанность по установлению дополнительного требования в аукционной документации, несмотря на прямое указание на это закона, либо допускают нарушения при его предъявлении, открывающие лазейки для «заранее назначенных» исполнителей контрактов [8].

Ориентация на единственный показатель цены создаваемой строительной продукции при выборе подрядчика может быть оправдана лишь в исключительных случаях. Игнорирование учета качественных показателей при проведении торгов на заключение долгосрочных контрактов, в которых горизонт планирования достигает 30 лет, и вовсе противоречит здравому смыслу, так как именно здесь требования к отбору подрядчика должны быть особенно высокими.

При размещении заказов на конкурсной основе актуальной является задача совершенствования критериальной базы законодательства в области госзакупок.

По закону № 44 ФЗ [9] заказчик, наряду с такими стоимостными критериями, как цена выполнения работ, расходы на эксплуатацию объекта, имеет право использовать для оценки заявок участников закупки критерий стоимости жизненного цикла (ЖЦ), значимость которого в интегральной оценке для строительных работ должна составлять не менее 60%. Для расчета стоимости ЖЦ предлагается использовать методы определения и обоснования начальной (максимальной) цены товара

или объекта, предусмотренные в [10]. При этом ясности в отношении того, каким образом они могут быть применены в отношении дорожных сооружений, в расчете стоимости ЖЦ которых присутствует целый ряд специфических черт, там нет.

Несколько отступая от темы, напомним, что рекомендации по поводу области наиболее эффективного применения контрактов ЖЦ в постановлении правительства РФ № 1087 не даны [11]. Сказано лишь, что они могут заключаться в отношении работ по проектированию и строительству автомобильных дорог и искусственных сооружений на них. Между тем очевидно, что в дорожном хозяйстве назрела потребность в разработке методического документа, позволяющего выбрать среди потенциально возможных, альтернативных организационно-контрактных схем реализации проекта наиболее эффективную. Такая попытка, хотя и не весьма удачная, была предпринята Федеральным дорожным агентством, распоряжением которого утвержден комплекс методических документов [12], вызвавших немалый резонанс в профессиональной среде. Так, например, доктором экономических наук Р. М. Мельниковым [13] достаточно подробно рассмотрены их спорные положения и показано, насколько сама тема сохраняет свою важность.

Следствием изложенного является отсутствие у многих проектных и строительных дорожных организаций четкого понимания особенностей и преимуществ такой прогрессивной формы организации взаимоотношений между заказчиками и подрядчиками, как контракты ЖЦ, что препятствует ее поддержке и распространению, а значит, и требует поиска решения самой задачи популяризации контрактов ЖЦ.

2.

Предположим, что планируется заключение контракта ЖЦ на строительство автомобильной дороги III-й категории с асфальтобетонным покрытием. Продолжительность её ЖЦ, а следовательно, и срок действия контракта решено определять по сроку реконструкции, обеспечивающему перевод дороги в новое транспортно-эксплуатационное состояние.

Таблица 1

Динамика интенсивности движения на перспективный период

№ п/п	Интенсивность движения, авт./сут.							
	Легковых автомобилей					Грузовых автомобилей	Автобусов	Всего автомобилей
	1 группы	2 группы	3 группы	4 группы	Итого			
1	300	195	375	120	990	435	75	1 500
2	312	203	390	125	1 030	452	78	1 560
3	324	211	406	130	1 071	470	81	1 622
4	337	219	422	135	1 114	489	84	1 687
5	351	228	439	140	1 158	509	88	1 755
6	365	237	456	146	1 204	529	91	1 825
7	380	247	474	152	1 253	550	95	1 898
8	395	257	493	158	1 303	572	99	1 974
9	411	267	513	164	1 355	595	103	2 053
10	427	278	534	171	1 409	619	107	2 135
11	444	289	555	178	1 465	644	111	2 220
12	462	300	577	185	1 524	670	115	2 309
13	480	312	600	192	1 585	696	120	2 402
14	500	325	624	200	1 648	724	125	2 498
15	520	338	649	208	1 714	753	130	2 598
16	540	351	675	216	1 783	783	135	2 701
17	562	365	702	225	1 854	815	140	2 809
18	584	380	730	234	1 928	847	146	2 922
19	608	395	760	243	2 006	881	152	3 039
20	632	411	790	253	2 086	916	158	3 160
21	657	427	822	263	2 169	953	164	3 287
22	684	444	855	273	2 256	991	171	3 418
23	711	462	889	284	2 346	1 031	178	3 555
24	739	481	924	296	2 440	1 072	185	3 697
25	769	500	961	308	2 538	1 115	192	3 845
26	800	520	1 000	320	2 639	1 160	200	3 999

Поскольку альтернативные варианты строительства и эксплуатации, предложенные отдельными подрядчиками, могут отличаться как общей продолжительностью ЖЦ, так и продолжительностью строительства, межремонтными сроками, а также показателями стоимости всех видов работ, то выбор такого из них, который бы обеспечивал минимум суммарных затрат на строительство дороги, последующие

ремонт и содержание, а также пропуск по ней автотранспортных средств, будет осуществляться по критерию минимальной удельной стоимости на единицу гарантийного срока функционирования дорожного сооружения.

Требуется выбрать самую эффективную проектную стратегию и определить продолжительность периода, на который будет заключаться контракт. Его предлагается



Таблица 2

Примерный состав и структура транспортных средств

Вид транспортных средств	Основные марки автомобилей	Доля в потоке, %
Легковые автомобили:		
1-й группы	ВАЗ (2101–2109)	20
2-й группы	Лада Приора, Лада Калина, ГАЗ 3105	13
3-й группы	Ford, Nissan, Toyota, Volvo, Volkswagen	25
4-й группы	Mitsubishi Pajero, Grand Cherokee	8
Грузовые автомобили	ГАЗ (33021, 3302), Ка-МАЗ-53215	29
Автобусы	ЛиАЗ (158, 677, 5256, 6240)	5
Итого		100

Таблица 4

Возможные стратегии воспроизводства дороги

Базовая (нормативная) стратегия	Годы эксплуатации				
	0	6	12	18	24
	СТР	ВР	КР	ВР	РЕК
Проектная стратегия 1	Годы эксплуатации				
	0	9	15	20	27
	СТР	ВР	ВР	КР	РЕК
Проектная стратегия 2	Годы эксплуатации				
	0	7	12	19	25
	СТР	ВР	ВР	КР	РЕК

Таблица 3

Нормы ровности дорожных покрытий по шкале IRI

Техническая категория автомобильной дороги	Дифференцированная оценка ровности дорожных покрытий в период сдачи дороги в эксплуатацию, м/км	
III	до 1,7	отлично
	св. 1,7 до 2,2	хорошо
	св. 2,2 до 2,6	удовлетворительно
	св. 2,6	неудовлетворительно

обозначить термином «оптимальный гарантийный срок функционирования дорожного сооружения».

Интенсивность и состав движения по дороге

Ожидаемая экспертами интенсивность движения транспортного потока на начало рассматриваемого периода составляет 1500 авт./сут. Темп роста интенсивности движения в соответствии с прогнозом экспертов принят 4% по экспоненциальному закону (закону сложных процентов) (см. таблицу 1). Состав и структура транспортного потока характеризуются данными таблицы 2.

Характеристика стратегий воспроизводства дороги

При формировании стратегий воспроизводства дороги, принятых разными подрядчиками, допустим, что изменение средней скорости транспортного потока

Таблица 5

Динамика скоростей движения транспортного потока, км/ч

Годы	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
БВ	90	87	84	81	78	75	78	75	72	69	66	63	69
ПВ 1	90	89	87	85	83	81	79	77	75	78	75	72	69
ПВ 2	81	80	79	78	77	76	75	78	75	70	66	63	66
Годы	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
БВ	66	63	60	57	54	57	54	51	48	45	РЕК	—	—
ПВ 1	66	63	66	63	60	57	54	60	57	54	51	48	45
ПВ 2	64	62	60	58	56	54	60	54	51	48	45	РЕК	—
Годы	27												
БВ	—												
ПВ 1	РЕК												
ПВ 2	—												

и периодичность ремонтных воздействий зависят от ровности дорожного покрытия, в том числе от ее начального значения (см. таблицу 3). Предполагается, что деградация ровности дорожного покрытия в процессе эксплуатации сооружения оказывает прямое влияние на среднюю скорость транспортного потока, и при её снижении до 75, 63, 54 км/ч в каждой из трёх стратегий предусматриваются ремонтные работы, а при 45 км/ч – реконструкция дороги. Строительство и ремонтные воздействия осуществляются в течение одного года.

Таблица 6
Показатели стоимости работ
на подлежащей строительству дороге¹

Виды дорожных работ	Показатели затрат по вариантам, млн руб на 1 км дороги		
	БВ	ПВ 1	ПВ 2
Строительство	38	41	38
Капитальный ремонт	25	25	25
Ремонт	7	7	7
Содержание	1	0,8	1,5

¹ Стоимость ремонта и капитального ремонта во всех рассмотренных стратегиях принимается инвариантной, что в общем случае является необязательным.

Таблица 7
Расчет дисконтируемой стоимости жизненного цикла дорожного сооружения
(базовая стратегия)

№ п/п	Транспортные условия		Дорожные затраты, млн руб.					Социально-экономические потери, млн руб. ²			Всего затрат, млн руб.	Дисконтный множитель	Всего дисконтированных затрат, млн руб.
	Скорость, км/ч	Себестоимость пробега, тыс. руб.	С _т	КР ₁	ВР _п	С _р	Итого	С _{ат}	Р _т	Всего потерь			
0	—	—	38,0				38,0				38,00	1,00	38,00
1	90	0,0147				1,0	1,0	8,02	9,69	17,72	18,72	0,91	17,02
2	87	0,0148				1,0	1,0	8,41	10,43	18,84	19,84	0,83	16,39
3	84	0,0149				1,0	1,0	8,81	11,23	20,05	21,05	0,75	15,81
4	81	0,0150				1,0	1,0	9,25	12,12	21,36	22,36	0,68	15,27
5	78	0,0152				1,0	1,0	9,70	13,09	22,79	23,79	0,62	14,77
6	75	0,0153			7,0	1,0	8,0	10,19	14,15	24,34	32,34	0,56	18,26
7	78	0,0152				1,0	1,0	10,50	14,15	24,65	25,65	0,51	13,16
8	75	0,0153				1,0	1,0	11,02	15,31	26,33	27,33	0,47	12,75
9	72	0,0155				1,0	1,0	11,58	16,58	28,17	29,17	0,42	12,37
10	69	0,0156				1,0	1,0	12,18	18,00	30,18	31,18	0,39	12,02
11	66	0,0158				1,0	1,0	12,83	19,57	32,39	33,39	0,35	11,70
12	63	0,0160		25,0		1,0	26,0	13,52	21,32	34,84	60,84	0,32	19,38
13	69	0,0156				1,0	1,0	13,71	20,24	33,95	34,95	0,29	10,12
14	66	0,0158				1,0	1,0	14,43	22,01	36,44	37,44	0,26	9,86
15	63	0,0160				1,0	1,0	15,20	23,98	39,19	40,19	0,24	9,62
16	60	0,0163				1,0	1,0	16,04	26,19	42,23	43,23	0,22	9,41
17	57	0,0165				1,0	1,0	16,94	28,67	45,61	46,61	0,20	9,22
18	54	0,0168			7,0	1,0	8,0	17,92	31,47	49,39	57,39	0,18	10,32
19	57	0,0165				1,0	1,0	18,32	31,01	49,33	50,33	0,16	8,23
20	54	0,0168				1,0	1,0	19,38	34,04	53,42	54,42	0,15	8,09
21	51	0,0171				1,0	1,0	20,54	37,49	58,02	59,02	0,14	7,98
22	48	0,0175				1,0	1,0	21,80	41,42	63,22	64,22	0,12	7,89
23	45	0,0179				1,0	1,0	23,20	45,95	69,15	70,15	0,11	7,83
S			38,0	25,0	14,0	23,0	100,0	323,49	518,12	841,61	941,61		315,49
											Удел. стоим. =		13,72

² В этом и последующих расчетах к рассмотрению приняты только наиболее значимые потери: от повышения себестоимости перевозок грузов и пассажиров и увеличения времени пребывания пассажиров в пути [16].



Таблица 8

Показатели удельной стоимости на единицу гарантийного срока функционирования дорожного сооружения

Наименование показателя	БВ	ПВ 1	ПВ 2
Дисконтируемая стоимость жизненного цикла дорожного сооружения, млн руб.	315,49	321,17	324,70
Продолжительность гарантийного срока функционирования сооружения (жизненного цикла), годы	23	26	24
Удельная стоимость, млн руб./год	13,72	12,35	13,57
Оценка ровности дорожных покрытий в период сдачи дороги в эксплуатацию, м/км	2,6	1,6	2,4

Базовая стратегия

При формировании данной стратегии воспроизводства предполагается соблюдение нормативной периодичности ремонтных воздействий (1 раз в 6 лет для дорог III-й технической категории) и использование укрупненных ценовых показателей стоимости жизненного цикла, взятых из источников [14, 15] и пересчитанных с учетом значений ИПЦ, разработанных министерством экономического развития РФ для прогноза социально-экономического роста. Средняя скорость транспортного потока при сдаче дороги в эксплуатацию соответствует требуемой (90 км/ч), но ее последующее снижение довольно быстрыми темпами обусловлено интенсивным ухудшением показателя начальной ровности $IRI = 2,6$ м/км (пороговое значение для дорог данной категории) из-за ударной формы взаимодействия колеса автомобиля с неровным покрытием.

Проектная стратегия 1

Дорогу планируют сдать в эксплуатацию с показателем $IRI = 1,6$ м/км, т.е. с оценкой «отлично». Лучшей начальной ровности, а следовательно, и увеличения срока проведения очередного ремонта по восстановлению ровности удалось достигнуть путем повышения капитальности дорожного сооружения, что повлекло увеличение затрат на его строительство (с 39 до 41 млн руб./км). В то же время при высокой начальной ровности затраты на содержание снижаются до 0,8 млн руб./км.

Проектная стратегия 2

Дорогу планируют сдать в эксплуатацию с показателем $IRI = 2,4$ м/км, т.е. с оценкой «удовлетворительно». Для поддержания состояния дороги, обеспечивающего приемлемый уровень социально-экономических потерь на транспорте и во внутритранспортных отраслях, требуется увеличение затрат на ее содержание по сравнению с базовым вариантом до 1,5 млн руб./км.

Данные о периодичности ремонтных мероприятий, динамике скоростей движения транспортного потока до наступления потенциально возможного срока реконструкции сооружения, а также сводная ведомость затрат на реализацию всех стратегий воспроизводства дороги представлены в таблицах 4–6.

Результаты расчета

Стоимости жизненного цикла по базовой стратегии воспроизводства рассматриваемого участка дороги (на 1 км ее протяженности) представлены в таблице 7. Аналогичным образом были проведены расчеты по двум оставшимся стратегиям. Показатели удельной стоимости на единицу гарантийного срока функционирования дорожного сооружения по отдельным подрядчикам сведены в таблицу 8.

Как видно из таблицы 8, по критерию минимальной удельной стоимости на единицу гарантийного срока функционирования сооружения наиболее предпочтительной является первая проектная стратегия (т.е. оптимальный гарантийный срок принимается равным 26 годам), которая характеризуется и самым высоким показателем ровности дорожного покрытия. Таким образом, при прочих равных условиях чем лучше начальная ровность, тем больше возможный гарантийный срок службы и меньше суммарные затраты на строительство, последующие ремонты и содержание сооружения, а также на пропуск по нему автотранспортных средств.

Выводы

1. Существует ряд причин, по которым в отрасли транспортного строительства в современной России существующий механизм гарантийного срока практически не действует, что вызвало необходимость разработки альтернативных схем взаимо-

действия участников инвестиционно-строительного процесса.

2. Широкомасштабный переход на контракты ЖЦ в дорожном хозяйстве требует очень серьезной проработки методических вопросов их заключения, в первую очередь связанных с отраслевыми особенностями строительства и эксплуатации дорожных сооружений, высокой капиталоемкостью создаваемых объектов, учетом инфляции, а также факторов риска и неопределенности при выполнении дорожных работ.

3. При подведении итогов конкурса на заключение договоров на выполнение дорожных работ на основе стоимости ЖЦ можно использовать предложенный в статье критерий минимальной удельной стоимости на единицу гарантийного срока функционирования сооружения.

ЛИТЕРАТУРА

1. Немчинов Д. М. Оценка ущерба из-за низкого качества проектной документации // Дороги и мосты. — 2009. — № 21/1. — С. 22–26.

2. Овчинников И. Г., Распоров О. Н., Распоров К. О. Проблемы гарантийного срока в отрасли транспортного строительства // Дороги России 21 века. — 2008. — № 1. — С. 88–91.

3. Рейтинг качества дорог // Дорожная инспекция ОНФ-2015. [Электронный ресурс]: <http://rating.dorogirussia.ru>. Доступ 29.09.2016.

4. Фишер И. Дороги перешли дорогу // Автомир. — 2016. — № 16. — С. 10.

5. Гужов С. А. Формирование производственной программы дорожной организации с учетом факторов риска и неопределенности ее реализации / Дис... канд. экон. наук. — М., 2010. — 166 с.

6. Храмкин А. А. Противодействие сговору в госзакупках по схеме «таран» // Госзаказ.ру. — 2015. — № 3. [Электронный ресурс]: <http://e.goszakupkiru.ru/article.aspx?aid=411924>. Доступ 29.09.2016.

7. Постановление правительства РФ от 04.02.2015 г. № 99 (ред. от 07.12.2015) «Об установлении дополнительных требований к участникам закупки отдельных видов товаров, работ, услуг, случаев отнесения товаров, работ, услуг к товарам, работам, услугам, которые по причине их технической и (или) технологической сложности, инновационного, высокотехнологического или специализированного характера способны поставить, выполнить, оказать только поставщики (подрядчики, исполнители), имеющие необходимый уровень квалификации, а также документов, подтверждающих соответствие участников закупки указанным дополнительным требованиям» // КонсультантПлюс. [Электронный ресурс]: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc; base=LAW; n=186899#0>. Доступ 29.09.2016.

8. Дополнительные требования к участникам закупок: типовые нарушения заказчиков // Про-госзаказ.ру. [Электронный ресурс]: <http://www.pro-goszakaz.ru>.

ru/article/101720-qqe-16-m3-dopolnitelnye-trebovaniya-k-uchastnikam-zakupok-tipovye-narusheniya-zakazchikov. Доступ 29.09.2016.

9. Федеральный закон от 05.04.2013 г. № 44-ФЗ (ред. от 03.07.2016) «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.09.2016) // КонсультантПлюс. [Электронный ресурс]: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc; base=LAW; n=200216#0>. Доступ 29.09.2016.

10. Приказ Минэкономразвития России от 02.10.2013 г. № 567 «Об утверждении Методических рекомендаций по применению методов определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем)» // КонсультантПлюс. [Электронный ресурс]: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc; base=LAW; n=153376#0>. Доступ 29.09.2016.

11. Постановление правительства РФ от 28.11.2013 г. № 1087 (ред. от 29.12.2015) «Об определении случаев заключения контракта жизненного цикла» // КонсультантПлюс. [Электронный ресурс]: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc; base=LAW; n=191802#0>. Доступ 29.09.2016.

12. Распоряжение от 08.09.2014 г. № 1714-р «Об утверждении Методики по структурированию инвестиционного проекта для возможности применения различных инвестиционных механизмов, в том числе механизмов государственно-частного партнерства, Методики оценки эффективности применения инвестиционных механизмов, в том числе механизмов государственно-частного партнерства, Методики по выбору оптимальных инвестиционных механизмов, в том числе механизмов государственно-частного партнерства, реализации инвестиционных проектов» // КонсультантПлюс. [Электронный ресурс]: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc; base=EXP; n=602436#0>. Доступ 29.09.2016.

13. Мельников Р. М. Оценка эффективности общественно значимых инвестиционных проектов методом анализа издержек и выгод: Учеб. пособие. — М.: Проспект, 2016. — 240 с.

14. НЦС-2012. НЦС 81-02-2012. Государственные сметные нормативы. Укрупненные нормативы цены строительства (Утв. приказом Минрегиона России от 30.12.2011 г. № 643). [Электронный ресурс]: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc; base=STR; n=15226#0>. Доступ 29.09.2016.

15. Приказ Минтранса России от 01.11.2007 г. № 157 (ред. от 25.02.2015) «О реализации постановления правительства Российской Федерации от 23 августа 2007 г. № 539 «О нормативах денежных затрат на содержание и ремонт автомобильных дорог федерального значения и правилах их расчета» // КонсультантПлюс. [Электронный ресурс]: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc; base=LAW; n=177530#0>. Доступ 29.09.2016.

16. ОДМ 218.4.023—2015. Отраслевой дорожный методический документ. Методические рекомендации по оценке эффективности строительства, реконструкции, капитального ремонта и ремонта автомобильных дорог (издан на основании распоряжения Росавтодора от 10.11.2015 г. № 2106-р) // КонсультантПлюс. [Электронный ресурс]: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=STR&n=19426#0>. Доступ 29.09.2016.

Координаты автора: **Морева Е. С.** — lana-moreva24@rambler.ru.

Статья поступила в редакцию 06.05.2016, принята к публикации 18.06.2016.

