



СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ЦЕНООБРАЗОВАНИЯ – ЗАЛОГ УСПЕХА

20

Февраль
2017

С.С. Абдрахманов,
заслуженный строитель РФ,
академик Российской
академии транспорта

Вопросы ценообразования
в дорожной отрасли,
безусловно, являются
актуальными и требуют
досконального рассмотрения
и скорейшей реализации.

Не случайно данным вопросам было уделено пристальное внимание на заседании президиума Государственного совета Российской Федерации «О совершенствовании сети автомобильных дорог в целях комплексного освоения и развития территорий Российской Федерации», проведенном 8 октября 2014 года в г. Новосибирске под председательством Президента Российской Федерации В.В. Путина.

Так, одним из пунктов перечня поручений Президента России по результатам проведенного заседания президиума поставлена важнейшая для строительной отрасли задача – обес-

печить реализацию мероприятий по повышению достоверности определения сметной стоимости работ при строительстве, реконструкции, капитальном ремонте, ремонте и содержании автомобильных дорог общего пользования, обратив особое внимание на:

- применение ресурсного метода определения стоимости проектов и использование укрупненных нормативов цены конструктивных решений по видам дорожно-строительных работ;
- создание общероссийской и региональных баз данных стоимости материально-технических и



трудовых ресурсов, а также объектов-аналогов;

- осуществление регулярной актуализации единичных расценок и элементных сметных норм на строительство и реконструкцию автомобильных дорог.

В рамках исполнения перечня поручений Президента Российской Федерации Минтранс России направил в Минстрой России проект плана мероприятий («дорожной карты») по повышению достоверности определения сметной стоимости работ при строительстве, реконструкции, капитальном ремонте и содержании автомобильных дорог общего пользования, включающий в том числе:

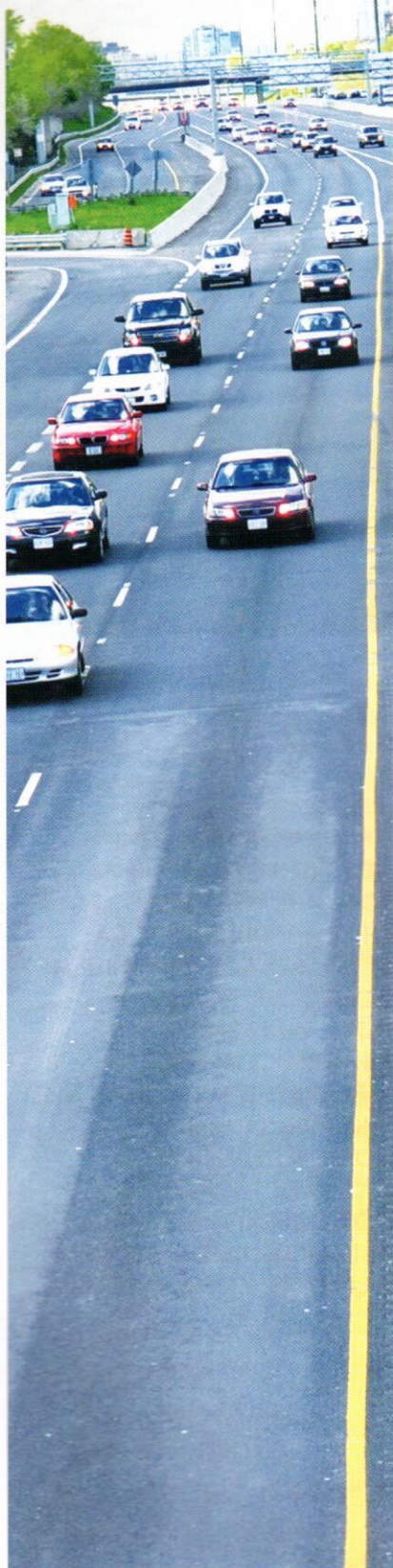
- внесение изменений в нормативные правовые акты, предусматривающие применение ресурсного метода определения стоимости строительства объектов капитального строительства;
- внесение изменений в Положение о Минтрансе России, предусматривающих наделение его полномочиями по разработке отраслевых сметных нормативов,

а также по формированию и ведению реестра отраслевых сметных нормативов, применяемых при проведении работ по ремонту и содержанию автомобильных дорог;

- создание общероссийской и региональных баз данных стоимости материально-технических и трудовых ресурсов, а также объектов-аналогов;
- осуществление регулярной актуализации единичных расценок и элементных сметных норм на строительство и реконструкцию автомобильных дорог и другие предложения.

В то же время 20 февраля 2016 года заместителем Председателя Правительства Российской Федерации Д.Н. Козаком утвержден План мероприятий по совершенствованию системы сметного нормирования и ценообразования в строительной отрасли, подготовленный Минстроем России, реализация которого позволит создать механизм формирования достоверной, актуальной цены строительства.

В РАМКАХ РЕАЛИЗАЦИИ ПОРУЧЕНИЯ ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 14 АПРЕЛЯ 2010 ГОДА № ПР-1045 О ДАЛЬНЕЙШЕМ СОВЕРШЕНСТВОВАНИИ НОРМ И ПРАВИЛ МИНТРАНСОМ РОССИИ УТВЕРЖДЕНЫ МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ОПРЕДЕЛЕНИЮ СТОИМОСТИ РАБОТ ПО СОДЕРЖАНИЮ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ.



Одним из важных мероприятий, проводимых в соответствии с планом, является создание федеральной государственной информационной системы ценообразования в строительстве (ФГИС), которая будет включать в себя подсистемы мониторинга цен строительных ресурсов, ведения федерального реестра сметных нормативов, классификатора строительных ресурсов. В соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 23.09.2016 №959 «О федеральной информационной системе ценообразования в строительстве» создание ФГИС предусмотрено до 1 марта 2017 года.

Еще одним важным мероприятием является организация мониторинга стоимости строительных ресурсов. С июля по октябрь 2016 года представители Росавтодора и Минтранса России принимали активное участие в процессе обсуждения проекта постановления Правительства РФ «Об утверждении порядка мониторинга цен строительных ресурсов». На основании предложений Росавтодора в проект постановления были внесены изменения, предусматривающие возможность заинтересованным федеральным органам исполнительной власти вносить свои предложения по актуализации перечня юридических лиц, предоставляющих информацию, необходимую для определения сметных цен строительных ресурсов.

Во исполнение вышеназванного перечня поручений Президента РФ и Плана мероприятий по совершенствованию системы сметного нормирования 3 июля 2016 года подписан Федеральный закон № 369-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и статьи 11 и 14 Федерального закона «Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений», так называемый закон о ценообразовании.

В рамках взаимодействия Федерального дорожного агентства с

Минстроем России были устранены противоречия закона №369-ФЗ и постановления Правительства Российской Федерации от 18.05.2009 № 427 «О порядке проведения проверки достоверности определения сметной стоимости объектов капитального строительства, строительство которых финансируется с привлечением средств федерального бюджета» в части внесения изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 12.11.2016 №1159 «О критериях экономической эффективности проектной документации» внесены изменения в постановление Правительства №427, регламентирован порядок проведения проверки достоверности определения сметной стоимости объектов капитального ремонта.

В плане мероприятий по совершенствованию системы сметного нормирования и ценообразования в строительной отрасли также предусмотрены меры по повышению уровня профессионализма специалистов в области сметного нормирования, планируется утверждение профессионального стандарта «Специалист по ценообразованию и стоимостному инжинирингу в градостроительстве». В настоящее время в отношении текста проекта нормативного правового акта проводятся общественные обсуждения и независимая антикоррупционная экспертиза. Кроме того, предполагается ввести аттестацию экспертов, осуществляющих подготовку заключения экспертизы достоверности сметной стоимости объектов капитального строительства.

Важно отметить, что в рамках реализации поручения Президента Российской Федерации от 14 апреля 2010 года № Пр-1045 о дальнейшем совершенствовании норм и правил Минтрансом России утверждены Методические рекомендации по определению стоимости работ по содержанию автомобильных дорог федерального значения.

Рекомендации являются системообразующим документом в системе

отраслевых сметных нормативов, регламентирующим разработку и порядок применения сметных нормативов, подлежащих использованию при определении сметной стоимости работ по содержанию автомобильных дорог и дорожных сооружений.

В соответствии с поручениями Правительства Российской Федерации Минстроем России при участии Минтранса России и Росавтодора ведется работа в части разработки укрупненных нормативов цены конструктивных решений, предназначенных для определения сметной стоимости объектов капитального строительства и, как следствие, перехода на использование укрупненных нормативов цены конструктивных решений при проектировании с последующим изменением существующих принципов приемки выполненных работ. Их использование значительно упростит составление сметного раздела проектной документации и сократит сроки ее государственной экспертизы.

Дальнейшая работа предполагает разработку НЦКР «Автомобильные дороги» и НЦКР «Мосты и трубы» для всех субъектов Российской Федерации, а также их дальнейшую актуализацию в последующих годах.

В соответствии с поручением заместителя Председателя Правительства Российской Федерации А.В. Дворковича по вопросу оптимизации затрат на содержание, ремонт и капитальный ремонт автомобильных дорог федерального значения на 5–7% постановлением Правительства Российской Федерации от 14 июля 2007 года №704 утвержден план мероприятий по переходу на нормативы денежных затрат на ремонт и содержание автомобильных дорог федерального значения, обеспечивающих увеличение до 12 лет межремонтных сроков эксплуатации автомобильных дорог с усовершенствованным типом покрытия и соблюдение требований технических регламентов в части нормативных расчетных нагрузок.

Кроме того, для повышения ответственности подрядных организаций

за результаты выполнения дорожных работ, а также уменьшения расходов на содержание действующей сети автодорог Федеральным дорожным агентством разработан проект рекомендаций по установлению гарантийных сроков конструктивных элементов автомобильных дорог и технических средств организации дорожного движения.

Проект документа предполагает дифференциацию гарантийных сроков в зависимости от интенсивности движения, типа и вида покрытия. Принятие вышеуказанного документа и его применение при исполнении государственных контрактов будет способствовать дифференцированному установлению периода действия гарантийных обязательств, а также позволит оптимизировать затраты на эксплуатацию автомобильных дорог.

Вместе с тем в настоящее время необходимо решить ряд актуальных задач, не ожидая окончания проводимой работы по совершенствованию системы ценообразования в строительстве, а именно:

— необходимо расширить количество (номенклатуру) рекомендуемых Минстроем России прогнозных индексов изменения сметной стоимости СМР по видам строительства. В настоящее время (на 4-й квартал 2016 года) Минстрой России выпускает индексы всего по 30 видам. Отсутствуют индексы изменения сметной стоимости СМР на объекты строительства, финансируемые за счет средств федерального бюджета: автомобильные дороги, объекты речного транспорта, объекты морского транспорта, объекты трубопроводного транспорта, мосты, метрополитены, тоннели, объекты энергетики и другие объекты производственного назначения. Стоимость этих перечисленных объектов в текущем уровне цен в настоящее время приходится определять по виду строительства «Прочие объекты строительства», что сразу же приводит к недостоверному определению их стоимости уже на стадии прохождения государст-

**ДЛЯ ПОВЫШЕНИЯ
ОТВЕТСТВЕННОСТИ
ПОДРЯДНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ
ЗА РЕЗУЛЬТАТЫ ВЫПОЛНЕНИЯ
ДОРОЖНЫХ РАБОТ, А ТАКЖЕ
УМЕНЬШЕНИЯ РАСХОДОВ
НА СОДЕРЖАНИЕ
ДЕЙСТВУЮЩЕЙ СЕТИ
АВТОДОРОГ ФЕДЕРАЛЬНЫМ
ДОРОЖНЫМ АГЕНТСТВОМ
РАЗРАБОТАН ПРОЕКТ
РЕКОМЕНДАЦИЙ
ПО УСТАНОВЛЕНИЮ
ГАРАНТИЙНЫХ СРОКОВ
КОНСТРУКТИВНЫХ ЭЛЕМЕНТОВ
АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ
И ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ
ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО
ДВИЖЕНИЯ.**

НА НОРМАТИВНО-ПРАВОВОМ УРОВНЕ ПРИНЯТЬ РЕШЕНИЕ, ЧТОБЫ В ДОГОВОРЫ ПОДРЯДА НА СТАДИИ ПРОВЕДЕНИЯ ТЕНДЕРА ВКЛЮЧАЛСЯ ПУНКТ, РЕГЛАМЕНТИРУЮЩИЙ ПОРЯДОК РАСПРЕДЕЛЕНИЯ МЕЖДУ ЗАКАЗЧИКОМ И ПОДРЯДЧИКОМ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ЭФФЕКТА ОТ ВНЕДРЕНИЯ ИЗОБРЕТЕНИЙ, РАЦИОНАЛИЗАТОРСКИХ ПРЕДЛОЖЕНИЙ И МЕРОПРИЯТИЙ, УДЕШЕВЛЯЮЩИХ СТРОИТЕЛЬСТВО.

венной экспертизы. Представляется вполне возможным резко расширить номенклатуру выпускаемых индексов пересчета и уже в 1-м квартале 2017 года включить в «Сборник индексов изменения сметной стоимости СМР» индекс по виду строительства «Автомобильные дороги»;

— индексы изменения сметной стоимости СМР выпускаются по каждому региону слишком обобщенными: дается один индекс по каждому виду строительства. При этом по отдельным районам региона отдельно не учитываются установленные Правительством Российской Федерации районные коэффициенты к заработной плате (по регионам Российской Федерации). Например, даются общие индексы по Алтайскому краю, Республике Бурятия, Вологодской области, Иркутской области, Камчатскому краю, Республике Карелия, Кировской области, Магаданской области, Мурманской области, Пермскому краю, Саратовской области, Сахалинской области, Свердловской области, Томской области, Республике Тыва, Хабаровскому краю, хотя в этих регионах есть отдельные районы с указанными коэффициентами. Вполне возможно по перечисленным регионам разрабатывать отдельные индексы пересчета сметной стоимости СМР к районам с обычными условиями и отдельно к районам с осложненными условиями, как это уже делается, например, по Архангельской области;

— желательно на нормативно-правовом уровне принять решение, чтобы в договоры подряда на стадии проведения тендера включался пункт, регламентирующий порядок распределения между заказчиком и подрядчиком экономического эффекта от внедрения изобретений, рационализаторских предложений и мероприятий, удешевляющих строительство. В настоящее время этот порядок, который в советское время позволял государству экономить значительные финансовые средства, практически сошел на нет. Это произошло потому, что в дого-

ворах подряда заказчики-застройщики не могут прописывать вышеуказанный пункт из-за отсутствия соответствующего порядка, установленного федеральными органами управления, хотя в Гражданском кодексе есть соответствующая статья. И поэтому в случае внедрения изобретений, рационализаторских предложений и мероприятий, удешевляющих строительство, службы заказчика-застройщика по факту описывают объемы выполненных работ. При этом для подрядчика теряется всякий экономический смысл от указанного внедрения. Контролирующие и проверяющие органы также стараются рассматривать получение подрядчиком части экономического эффекта от внедрения изобретений, рационализаторских предложений и мероприятий, удешевляющих строительство, как завышение стоимости и нецелевое расходование бюджетных средств. Кроме того, это внедрение также тормозят нормативно-правовые акты, в соответствии с которыми любое изменение конструктивных решений проекта должно сопровождаться повторной государственной экспертизой. Так как в настоящее время в силу указанных обстоятельств в договорах подряда вряд ли удастся договориться о разделении между заказчиком-застройщиком и подрядчиком в процентном отношении экономического эффекта от внедрения изобретений, рационализаторских предложений и мероприятий, удешевляющих строительство, то такое разделение, видимо, необходимо установить в директивном порядке. Принятие на нормативно-правовом уровне решения о включении в договоры подряда на стадии проведения тендера пункта, регламентирующего порядок распределения между заказчиком и подрядчиком экономического эффекта от внедрения изобретений, рационализаторских предложений и мероприятий, удешевляющих строительство, оживит инновационные ожидания в строительстве,

сократит сроки строительства и позволит сэкономить значительные финансовые средства, так как часть экономии будет оставаться у заказчика-застройщика;

— в настоящее время часть прочих работ и затрат, относящихся к главам 1 и 9 сводного сметного расчета стоимости строительства, включена в «Методику определения стоимости строительства на территории Российской Федерации. МДС 81.35-2004», а порядок включения в сметную документацию других прочих работ и затрат, не попавших в указанную методику, регламентирован отдельными письмами Госстроя России, Минрегиона России и Минстроя России. Указанные письма не включены в Федеральный реестр сметных нормативов. И по этой причине органы государственной экспертизы отказываются в ряде случаев включать прочие работы и затраты, не попавшие в МДС 81.35-2004, в состав сводного сметного расчета стоимости строительства. В связи с этим представляется целесообразным все письма по порядку учета отдельных прочих работ и затрат в сметной документации включить в Федеральный реестр сметных нормативов;

— уже около десяти лет все участники инвестиционной деятельности в строительстве, включая органы государственной экспертизы, пользуются де-факто при определении в сметной документации разницы в стоимости электроэнергии, получаемой от передвижных электростанций, нормативами, опубликованными в журнале «Вестник ценообразования и сметного нормирования» (выпуск №9 (66) за 2006 год). До настоящего времени эти нормативы не одобрены Минстроем России и, соответственно, не включены в Федеральный реестр сметных нормативов. Для того чтобы этими нормативами можно было бы пользоваться де-юре, необходимо включить их (нормативы) в Федеральный реестр сметных нормативов;

— в настоящее время в дорожном строительстве получил широкое распространение бестраншейный метод прокладки коммуникаций — путем горизонтально-направленного бурения (ГНБ). По непонятным причинам расценки на эти работы были несколько лет назад исключены из сметно-нормативной базы ФЕР-2001, а откорректированные так и не были включены. Из-за этого сейчас сметная стоимость работ по ГНБ определяется применительно по существующим другим расценкам, что не позволяет достоверно определять их стоимость. Представляется целесообразным эти сметные нормативы вновь включить в сметно-нормативную базу ГЭСН/ФЕР-2001;

— на законодательном или нормативно-правовом уровне необходимо принять решение, что основным документом при заключении договоров подряда является график финансирования строительства, увязанный с графиком производства работ. При этом в указанном графике финансирования должны быть ежемесячно оговорены размеры платежей. А в тех случаях, когда заказчик-застройщик не имеет возможности это выполнить, подрядчик должен быть наделен правом брать кредиты банков, а проценты по этим кредитам должен оплачивать заказчик. При этом заказчик также должен быть наделен таким правом (оплаты указанных процентов).

Проводимое в настоящее время Минстроем России и Минтрансом России совершенствование системы ценообразования в дорожном строительстве является своевременным. «Жизненный цикл» систем ценообразования (сметно-нормативных баз), как показывает опыт, не превышает 15 лет (ЕРЕР-1969, ЕРЕР-1984, СНиР-1991, ФЕР-2001).

Это совершенствование надо делать с привлечением всех отраслей строительства, организаций заказчиков и подрядчиков, проектных институтов, всего сметного сообщества.

