



Урманов
Игорь Александрович

ВОПРОС ЦЕНЫ НАСУЩНОЙ

На Госсовете в 2014 году Президент РФ Владимир Путин обозначил значимость мер по улучшению достоверности сметной стоимости при строительстве, реконструкции и ремонте автомобильных дорог. С тех пор отраслевая конференция «Совершенствование системы ценообразования в дорожной отрасли и решение актуальных вопросов» стала традиционной в рамках «Транспортной недели» и помогает поднимать и решать десятки злободневных вопросов.

Участники конференции единодушно отмечали, что ценообразование — это один из камней преткновения, о который неоднократно спотыкалась отрасль. Лозунг прошлых лет «чем дешевле, тем лучше» аукнется сокращением подрядных организаций и уменьшением межремонтных сроков.

«Последние десять лет считалось, что справедливая цена находится в области, когда происходит удешевление стоимости объекта, — отметил Игорь Урманов, заместитель председателя правления по технической политике Государственной компании «Российские автомобильные дороги». — Результаты такой деятельности печальны. Если десять лет назад у нас были сотни крупных дорожно-строительных и дорожно-мостовых компаний, то сегодня пальцев на одной руке хватит, чтобы перечислить крупных подрядчиков. Если были тысячи предприятий, относящихся к малому и среднему бизнесу, то сегодня их сотни. И сейчас заказчик не столько испы-

тывает трудности выбора, сколько ищет хоть кого-нибудь. Процент несостоявшихся торгов, потому что явился единственный участник, вырос многократно. Стало очевидно, что справедливая стоимость должна удовлетворять интересам всех участников инвестиционно-строительного процесса.

Отрасль уверенно скатывается к уровню 50-х годов прошлого века. Некоторые коллеги ратуют за инновации в надежде, что подрядчик чудесным образом сделает что-то такое, что превысит параметры, заложенные в проект, над которым работали проектировщики и специалисты Главгосэкспертизы. К счастью, важная поэтапная работа в этом направлении ведется, и уже налицо первые результаты. Это актуализация и инвентаризация действующих государственных сметных норм и методик. Актуализируются новые нормативы строительства в текущем уровне цен. Внесен ряд изменений в нормативно-правовые акты. Готовится модернизация ме-

тодического обеспечения. Работа идет и на федеральном уровне, и на отраслевом. Для всех участников инвестиционно-строительного процесса нужна система, которая увяжет методологию ценообразования и сметные нормативы на разных этапах жизненного цикла автомобильных дорог. Система, которая упорядочит процедуру составления сметной документации и позволит ей грамотно пользоваться».

Если о накопившихся проблемах с болью в голосе говорили представители заказчика и госструктур, то подрядчики, коим и предстоит в жизни выкручиваться, были явно на взводе. Так, начальник сметного управления ОАО «Мостотрест» Евгений Мишин отметил, что единственным документом обоснования инвестиций является худая методика Минэкономразвития.

«Там очень скудно представлены как ценообразование, так и процесс выработки концепций, — заявил он. — А мы видим, когда у нас недостаточно хорошо прорабатываются проекты, это выливается в проблемы на стадии строительства».

Также большое поле для деятельности — оценка рисков. Затратные статьи, такие как выкуп земель под строительство, снос-перенос коммуникаций, просчитываются очень приблизительно.

Другой подрядчик напомнил, что с 2004 года отрасль жила без методики расчета по горюче-смазочным материалам. Эта статья, пожалуй, больнее всего ударила по подрядчикам. Известны случаи, когда дорожники возили стойматериалы до объекта за 500 и более километров за свой счет, и горючка съедала всю задекларированную прибыль. То, что рядовым дорожным рабочим не индексируют заработную плату в зависимости от региона, выглядит мелочью.

Главный эксперт управления экономики строительства ЗАО «Институт «Стройпроект» Алексей Ямборисов рассказал случай, когда заказчики, чтобы вместиться в

смету, требовали у подрядной организации вычеркнуть из ремонта водопропускные трубы, что являлось грубейшим техническим нарушением. Одну из причин этого эксперт видит в усредненном бюджетном проектировании, где за основу берется стоимость материалов и работ на один километр. По его мнению, стоимость покрытия нужно рассчитывать из расчета стоимости одного квадратного метра. Присутствовавшие в зале представители ФАУ «Российский дорожный научно-исследовательский институт» отметили, что неоднократно слышали критику в свой адрес за подсчет средней стоимости дороги. Рядовым дорожникам непонятно, о какой объективности можно говорить, если в смете берется среднеарифметическая стоимость дороги пятой категории и проселочной дороги. Понятный аппарат дорожных исследователей порой вводит чиновников и подрядчиков в ступор. К примеру, средняя стоимость километра одной полосы оценивается в 30 млн, а уже 42 млн рублей указывается как некая среднеарифметическая стоимость того же километра.

«Практически все документы, которые действовали у нас с 2001 года, сейчас перерабатываются, — успокоила коллег Татьяна Иващенко, начальник департамента нормирования и укрупненных сметных нормативов ФАУ «Федеральный центр ценообразования в строительстве и промышленности строительных материалов». — Вносятся поправки в градостроительный кодекс. В начале 2017 года пройдут общественные слушания по новым нормативам, они будут выложены на сайте Минстроя».

Одним из ключевых мероприятий стало принятие закона от 3 июля 2016 года № 369-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс РФ». В законе на федеральном уровне впервые вводятся понятия сметных норм, сметных нормативов, сметной стоимости и цен строительных ресурсов для формирования

единого подхода при разработке нормативно-правовых актов в области сметного нормирования. А самой целью является необходимость точно определить стоимость строительной продукции, в том числе в дорожной отрасли.

«Перед нами стоит задача определения сметной стоимости на протяжении всего жизненного цикла дороги, — рассказал о задачах реформы Олег Ступников, начальник отдела автомобильных дорог Министерства транспорта РФ. — Если мы увяжем анализ стоимости на стадии строительства и на стадии эксплуатации, то, я думаю, это будет способствовать внедрению инновационных технологий в строительстве автомобильных дорог. Поскольку удорожание на стадии строительства мы сможем окупить на стадии эксплуатации. Увеличение межремонтных сроков, удешевление содержания — вот основная цель проводимой работы».

Уже создаются региональные базы данных стоимости ресурсов. Осуществляется регулярная актуализация единичных расценок и элементов сметных норм.

В рамках выполнения поручения Президента России Владимира Путина заместителем Председателя Правительства РФ Дмитрием Козаком 20 февраля 2016 года утвержден план мероприятий по совершенствованию системы сметного нормирования и ценообразования в строительной отрасли, он был подготовлен Минстроем России. Реализация мероприятий позволит создать механизм формирования достоверной, актуальной цены строительства. Одним из важных мероприятий, проводимых Минстроем при участии ГК «Автодор», является создание федеральной государственной информационной системы ценообразования, которая будет включать в себя подсистему мониторинга цен строительных ресурсов, ведение реестров сметных нормативов, классификатор строительных ресурсов.

Максим Татаринцев