

ИЗМЕНЕНИЯ В СМЕТНО-НОРМАТИВНОЙ БАЗЕ И ИХ ВЛИЯНИЕ НА СМЕТНУЮ СТОИМОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ

Согласно данным статистического сборника «Инвестиции в России 2021», одним из основных факторов, ограничивающих инвестиционную деятельность, является несовершенная нормативно-правовая база, регулирующая инвестиционные процессы.

Начиная с 2015–2016 годов, после затяжного периода деятельности регулятора по сдерживанию стоимости строительства, система ценообразования вошла в фазу поэтапной трансформации, целью которой является повышение достоверности определения стоимости строительства через актуализацию системы сметных нормативов и поэтапный переход на ресурсно-индексный метод.

Несмотря на большую работу Минстроя в рамках реформы ценообразования, в настоящее время сметная стоимость строительства, рассчитанная на основании нормативных документов, включенных в Федеральный реестр сметных нормативов, по мнению представителей подрядных организаций, не всегда приближается к реальным затратам на сооружение объектов транспортной инфраструктуры.

Часть шагов для изменения данной ситуации уже сделана: при активной работе подведомственных предприятий и учреждений Минстроя и Минтранса сборники государственных элементных сметных норм постепенно наполняются отсутствующими ранее единичными расценками и актуальными технологиями. В процессе выполнения плана на 2022 год (приказ Минстроя России от 15.12.2021 №943/пр) в базу включаются расценки на различные виды дорожных и мостовых работ, в частности, учитывающие применение инновационных полимерных и ком-

позитных материалов, а также актуальные технологии.

В числе ожидаемых действенных шагов в направлении повышения достоверности сметных расчетов – пересмотр базисного уровня цен и поэтапный переход на ресурсно-индексный метод определения сметной стоимости строительства. На сайте Федеральной государственной системы ценообразования в строительстве уже размещен проект ФСНБ-2022 со сборниками государственных элементных сметных норм (ГЭСН) и федеральными сборниками базисных цен (ФСБЦ) на материалы, оборудование, машины и механизмы в формате открытых данных. В ФСБЦ отпускные и сметные цены на материалы, изделия и конструкции определены в базисном уровне цен 01.01.2022 года. Предполагается, что изменение базисного уровня цен устраним часть накопившихся диспропорций и снивелирует роль индексов пересчета сметной стоимости при определении лимита капитальных вложений при переходе на ресурсно-индексный метод определения стоимости строительства.

Несмотря на девять изменений и дополнений, разработанных к действующей на сегодняшний день ФСНБ-2020, большое количество трудозатрат при разработке сметной документации приходится на выполнение конъюнктурного анализа. Заполнение развернутой формы конъюнктурного анализа в соответствии с приложением 1 Методики 421/пр и учетом дополнительных столбцов по приказу 557/

пр уже практически не вызывает вопросов, однако для объектов транспортной инфраструктуры все еще велико количество ресурсов, отсутствующих в сборниках сметных цен.

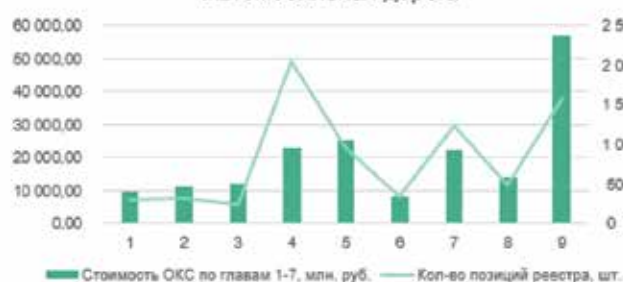
Анализ проектно-сметной документации по 28 объектам «Железная дорога», «Автомобильная дорога», «Внеклассные мосты» показывает, что количество наименований материальных ресурсов, отсутствующих в федеральной сметной нормативной базе и принимаемых по результатам конъюнктурного анализа, может достигать нескольких сотен и даже тысяч. При этом отсутствует прямая зависимость между количеством таких позиций и стоимостью объекта. В среднем по рассмотренным объектам речь идет о 554 позициях для железных дорог, 835 – для автомобильных дорог, 696 – для внеклассных мостов (включая коммуникации).

Если говорить о доле стоимости прайсовых позиций в стоимости строительства объекта (по главам 1–7 сводного сметного расчета), то она может достигать:

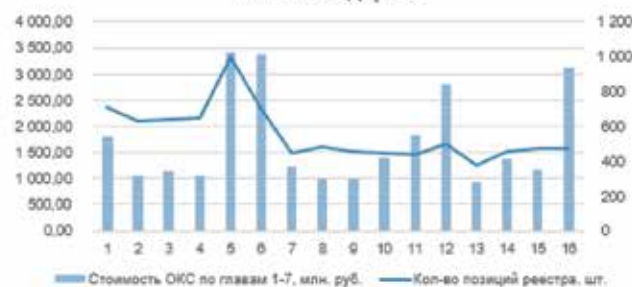
- 29% – для автомобильных дорог (с учетом переустраиваемых коммуникаций);
 - 47% – для мостов (особенно это касается вантовых и металлических мостов, где существенным фактором является стоимость вантовой системы и антикоррозионной защиты);
 - 65% – для железных дорог в случаях формирования насыпи из скального грунта, отсутствующего в нормативной базе;
 - 25% – для железных дорог при учете стоимости грунта насыпи (песок, дренирующий грунт) по сборникам сметных цен.
- Включение в сборник ФССЦ-2022 или публикация во ФГИС ЦС сто-

| № | Тип объекта капитального строительства | Кол-во проанализированных ОКС | Среднее кол-во позиций в реестре, шт. | Минимальное и максимальное кол-во позиций в реестре, шт. | Средний % стоимости прайсовых позиций (по главам 1-7) | Минимальный и максимальный % стоимости прайсовых позиций (по главам 1-7) |
|---|--|-------------------------------|---------------------------------------|--|---|--|
| 1 | Железная дорога (насыпь из скального грунта) | 16 | 554 | 377...977 | 49 | 30...65 |
| | Железная дорога (насыпь из грунта по сборнику сметных цен) | 16 | 551 | 377...977 | 19 | 12...25 |
| 2 | Автомобильная дорога | 9 | 835 | 243...2040 | 16 | 9...29 |
| 3 | Внеклассные искусственные сооружения | 3 | 696 | 476...1089 | 21 | 6...47 |

Количество прайс-листов для объектов "Автомобильная дорога"



Количество прайс-листов для объектов "Железная дорога"



имостей расширенной номенклатуры наименований строительных ресурсов позволит в какой-то мере сократить время, затрачиваемое на определение стоимости ресурсов по прайс-листам, а также повысить достоверность определения сметной стоимости строительства.

Также следует отметить, что с конца 2020 года практически для всех видов объектов строительства Минстрой публикует индексы по элементам прямых затрат. При этом объекты транспортной инфраструктуры, такие как автомобильные дороги, искусственные дорожные сооружения, тоннели и другие в перечне объектов строительства с соответствующими индексами по элементам прямых затрат, в настоящий момент (анализ опубликованных индексов на третий-четвертый кварталы 2022 года) не представлены.

На наш взгляд, наличие актуальных ресурсно-технологических моделей по объектам капитально-

го строительства позволяет оперативно определять индексы и по отдельным группам ресурсов, и по статьям прямых затрат, и единые. Также было бы полезно сделать ресурсно-технологические модели открытыми для анализа и внесения предложений по изменению / уточнению / актуализации. Совместная работа участников инвестиционно-строительного процесса в этом направлении позволит повысить точность расчетов и эффективность использования бюджетных средств.

Но вернемся к изменениям, которые уже сегодня влияют на порядок определения сметной стоимости. Активно (за период действия ФСНБ-2020) велась работа по актуализации единичных расценок, учету некоторых технологий строительства, технологических и конструктивных решений. В этот же период были введены и дополнены Методики по разработке и применению нормативов накладных расходов и сметной прибыли.

При этом, несмотря на увеличение процента накладных расходов по видам работ «Автомобильные дороги» (на 5%) и «Мосты и трубы» (на 30%) и сметной прибыли (на 41% и 16% соответственно) в сравнении с нормами методических указаний МДС 81-33.2004 и МДС 81.25.2001, стоимость объектов при применении актуализированных нормативов увеличивается менее чем на 2-4% в связи с незначительной долей заработной платы в структуре элементов прямых затрат. При анализе величины накладных расходов и сметной прибыли по проектам, реализуемым в Санкт-Петербурге, Краснодаре и Татарстане, выявлено, что накладные расходы составляют 3,23-4,50% от прямых затрат (по главам 1-7), сметная прибыль составляет 1,98-3,03% от прямых затрат и накладных расходов. При этом в базе 1984 года для дорожных работ норматив НР составлял 11,7% от прямых затрат, норматив СП (плановая прибыль) – 8% от прямых затрат и накладных расходов.

Существующая система расчета накладных расходов и сметной прибыли является одной из причин низких темпов роста производительности труда. Согласно отчету «Дорожное строительство: влияние кризиса и поддержка отрасли», опубликованному Национальной ассоциацией инфраструктурных компаний (НАИК), об ухудшении ситуации с прибылью за последний год заявили в 94,1% опрошенных инфраструктурных строительных организаций, значительное ухудшение отметили в 41,2% организаций.

И формулы расчета в действующих методиках предусматривают уменьшение величины сметной прибыли и накладных расходов при росте производительности труда (сокращении доли ФОТ рабочих и механизаторов в стоимости строительства).

В сегодняшних реалиях возрастает значимость развития отечественных технологий. В качестве мер для

стимулирования внедрения инновационных технологий и повышения производительности труда можно предложить следующие:

1. Доработать методические подходы в сфере ценообразования, основываясь на анализе проектов, в которых стоимость строительства будет определена ресурсно-индексным методом. В частности, при необходимости, изменить принцип расчета сметной прибыли и пересмотреть нормы накладных расходов;
2. Установить конкурентоспособную (не ниже других отраслей реального сектора экономики) норму прибыли;
3. Ввести порядок пересмотра нормы прибыли, исходя из фактического изменения уровня инфляции;
4. В целях экономии средств бюджетов разных уровней, снижения стоимости строительства, пред-

ложить Минстрою России и ФАС России совместно с заинтересованными ведомствами подготовить предложения по механизму выплаты заказчику, подрядчику и проектировщику части сэкономленных средств, полученных при совершенствовании (оптимизации) технических решений на стадии строительства по инициативе подрядчика, не ведущих к снижению технических и потребительских свойств строящегося объекта;

5. Предусмотреть возможность включения в сводный сметный расчет лимита затрат, связанных с внедрением инновационных технологий и методов организации производства сверх установленных нормативом накладных расходов при соответствующем обосновании.

А.Ю. Вишневецкая,
главный экономист проекта
АО «Институт «Стройпроект»

Уважаемые коллеги, дорогие друзья!

От имени коллектива Инженерной группы «Стройпроект» и от себя лично сердечно поздравляю с наступающим Новым годом и Рождеством!

Пусть 2023 год принесёт новые смелые проекты, откроет интересные перспективы и возможности, будет добрым, счастливым и плодотворным!

Желаю вам и вашим близким крепкого здоровья, благополучия и оптимизма!

Президент-председатель
правления



А. А. Журбин



ТРОЙ ПРОЕКТ
ИНЖЕНЕРНАЯ ГРУППА