

# ГАРАНТИЯ ВЫСОКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

*В октябрьском номере журнала мы сообщали о недавно созданной российской ассоциации инженеров-консультантов в строительстве НАИКС и приятии ее в члены международной федерации инженеров-консультантов ФИДИК.*

Сегодня наш собеседник – советник генерального директора института «Стройпроект», член совета Некоммерческого Партнерства дорожных проектных организаций «РОДОС», вице-президент НАИКС Олег Кашенко.

**– Что такое ФИДИК и чем значимо членство в этой организации?**

– ФИДИК, наверное, не нуждается в подробном представлении в среде профессионалов. Международная федерация инженеров-консультантов была создана в 1913 году, и не столь давно на генеральной ассамблее в Барселоне отметила свое столетие. Россия до 1917 года состояла ее членом, но после Октябрьской революции это место по понятным причинам утратила. За прошедший век ФИДИК стала самой известной международной федерацией в мире строительного бизнеса, так что присоединение к ней – это возврат к историческим корням, в круг передовых в инженерном проектировании стран.

**– Международных строительных ассоциаций великое множество. Что отличает ФИДИК от остальных?**

– Наибольшую известность ФИДИК приобрела, благодаря своим типовым контрактам, разработанным и широко внедренным во многих странах. Эти типовые «проформы», как их еще иногда называют, были созданы после второй мировой войны по заказу Мирового банка и имели целью унифицировать условия предоставления международной финансовой помощи, направляемой на строительство самого разнообразного спектра объек-



тов – от жилья до автодорог и инженерной инфраструктуры.

О контрактах ФИДИК существуют разные мнения, но факт остается фактом – пока это единственное универсальное средство во взаимоотношениях инвестор-заказчик-подрядчик, которое признается всеми. В особо сложных случаях, когда стороны будущего контракта не могут найти взаимопонимания, они становятся единственной платформой, от которой отталкиваются в переговорах и на базе которой обычно приходят к консенсусу.

Многие считают, что типовые контракты – это единственное, чем знаменита ФИДИК. В действительности, это не совсем так. Контракты безусловно важны и значимы, но не сами по себе, а тем, что в них закреплена определенная система взаимоотношений между участниками строительного процесса. И вот именно эта

система представляет наибольшую ценность и значимость.

**– Как следует из Ваших слов, существует иная система строительных отношений, чем заказчик–подрядчик?**

– Как ни парадоксально, да. Мы все привыкли к тому, что в нашей стране строительный процесс отрегулирован Градостроительным кодексом. Что с одной стороны существует заказчик-застройщик, а с другой – один из исполнителей: изыскатель, проектировщик или строитель. Под них созданы три разновидности саморегулируемых организаций, для каждого существует свой вид контрактных отношений. Строительный процесс в России начинается с момента, когда заказчик-застройщик становится собственником земельного участка под застройку и у него появляются средства на финансирование одного из этапов работ – территориального планирования, разработки проекта планировки территории, выполнения проекта, и собственно строительства. Заканчивается строительный процесс приемкой объекта в эксплуатацию. И на этом все.

ФИДИК существенно расширяет эти границы. По мнению международного инженерного сообщества, градостроительный процесс начинается с момента зарождения у инвестора бизнес-идеи. Заблаговременно, еще только подбирая место под будущую застройку, инвестор неизбежно обращается к услугам профессиональных инженеров, которые оценивают потенциальные плюсы и минусы разных вариантов участков, их технические, эколо-

гические, логистические, стоимостные характеристики, прогнозируя будущие затраты, которые неизбежно будут включаться в инвестиционный план. Задача инженеров — не построить лишь бы построить, а помочь инвестору по инженерной части — сформировать наилучший вариант инвестиций, который гарантирует оптимальный план окупаемости вложений. Инженер рассматривает не только строительство с окончанием на стадии акта ввода, но весь период эксплуатации, «жизненный цикл» объекта, до момента окупаемости и перехода в стадию формирования прибыли.

— *В теории это наверно правильный подход, но как он реализуется в жизни? В чем различие с нашей практикой?*

— На практике ФИДИК утверждает, что строительный процесс — это достаточно универсальный и единообразный процесс, который во всех странах реализуется одинаково. Только он по-разному регулируется. ФИДИК считает, что основной стороной в этом процессе выступает не заказчик-застройщик, а инвестор. И его визави выступают инженер-строитель и инженер-консультант. По сути, вся инженерная составляющая строительного процесса делится на две части — первая, где основным действующим лицом является строительный инженер, который «своими руками» возводит конструкцию, и инженер, оказывающий инвестору так называемые «высокотехнологичные интеллектуальные услуги». Различие между ними проходит именно по линии «практическое строительство — интеллектуальная услуга».

— *Что это означает?*

— Первое. Инвестор не обязательно должен быть экспертом в строительстве. За него всю специализированную инженерную работу могут выполнять профессионалы, для которых это явля-

ется главным мастерством. Этот подход — абсолютная норма для бизнеса. Если бы было иначе, то каждый инвестор должен был бы обзаводиться собственным банком, своим гаражом со строительной техникой, закупать и содержать вагоны для железнодорожных перевозок, то есть всем комплексом бизнесов из прилегающих секторов. Привлечение профессионалов — условие успешной работы, потому что это дешевле, оперативнее, надежнее: каждый должен делать свое дело. Собственно то, что предлагает ФИДИК — это услуги инвесторам по всестороннему инженерному сопровождению инвестиционно-строительного процесса. Эту работу называют по-разному: инженерный консалтинг, инженерное консультирование, инжиниринг, но суть одна — это оказание инженерных высокотехнологичных услуг инвестору.

Второе. Эти услуги касаются всех этапов реализации бизнес-проекта — от первичной идеи до его полной окупаемости. Сюда входит и первичный подбор участка, и предварительные изыскания для определения целесообразности покупки земли, и анализ архивных материалов по конкретной территории, и определение лучших вариантов сносов строений и удаления растительности, и архитектурные решения, и подготовка тендеров, их проведение, консультирование инвестора по выбору лучших подрядчиков, выбор строительных материалов, лабораторные проверки материалов и конструкций, строительный контроль, приемка работ, участие в решении конфликтов с подрядчиками... и т.п. и т.д. Нет смысла все перечислять.

Услуги, которые оказывают профессиональные инженеры-консультанты, обычно востребованы не только инвесторами, но и структурами, участвующими в инвестиционном процессе, в

частности банками. И уже сейчас все серьезные финансовые учреждения аккредитуют инжиниринговые компании, которые по их поручению проверяют на инженерную достоверность и оптимальность те предложения, те бизнес-обоснования, которые представляют к финансированию инвесторы. По существу, одни инженеры перепроверяют других. Эта работа не имеет прямого отношения к сфере, которую регулирует Градостроительный кодекс, но она существует и востребована на рынке.

И, наконец, третье, и очень принципиальное отличие. Инженер-консультант, сопровождая инвестиционный процесс в интересах инвестора, может становиться по его поручению и его представителем во взаимоотношениях со строительной компанией, не становясь стороной контракта, в котором все равно главными действующими лицами выступают «инвестор — подрядчик». Эта абсолютно логичная «конструкция» — если понимать строительный процесс не как самоцель, а как один из этапов инвестиционного процесса. В российских условиях это далеко не всегда так, особенно при строительстве за бюджетные средства. Например, в дорожном хозяйстве дирекция по строительству автодорог выступает техническим заказчиком со стороны государства как инвестора, и договорной стороной в контракте с изыскателями, с проектировщиками, со строителями, с некоторыми другими исполнителями.

— *Эти различия понятны. Но они представляются внешне настолько незначительными ... Неужели все это критично с точки зрения конечного результата строительства?*

— Жизнь показывает, что да, часто весьма критично. Подчеркнем еще раз: основная заслуга ФИДИК не в том, что здесь разработаны типовые формы контрактов, а в том, что для них огромный

авторский коллектив, состоящий из сотен экспертов из десятков передовых и не самых передовых стран на протяжении многих-многих лет, провел всесторонний, всеобъемлющий анализ мировой строительной практики. Контракты «настроены» на то, чтобы максимально содействовать и поддерживать лучшие практики в строительстве. ФИДИК и сейчас позиционирует себя как разработчика и распространителя прежде всего этих «international bestpractices», и уже только потом – типовых контрактов.

ФИДИК на уровне устава, основных правил и принципов закрепляет ряд важных положений, смысл которых в следующем:

- главным приоритетом является, извините за тавтологию, инвестиционная задача инвестора. Инженер должен использовать весь свой опыт и мастерство, чтобы содействовать достижению инвестиционных задач;

- надежность и безопасность объекта инвестирования является обязательным элементом, и предлагаемые технические решения должны соответствовать этим требованиям;

- срок реализации проекта является критическим фактором с точки зрения окупаемости, и инженер должен содействовать любым решениям, которые не нарушают сроков. В частности, любые споры должны решаться в досудебном порядке, для чего создаются специальные согласительные институты. Суд – это крайняя и всегда нежелательная мера, потому что суд неизбежно ведет к затягиванию сроков;

- стороны должны нести равные и разумные риски. И инвестор, и подрядчик, и финансирующий проект банк, и инженер – все они являются участниками рынка, и все они должны иметь равные гарантии защиты своих рисков и заслуженных компенсаций (у нас – мы знаем – существует

известный тренд – переложить всю ответственность за работы на подрядчика, так, чтобы заказчик минимально отвечал по своим обязательствам);

- процесс строительства должен быть открыт для разумных технологических изменений, и если какой-либо стороне удастся найти лучшее технологическое решение, не снижающее качественных характеристик объекта, оно имеет право на применение, а в случае экономии на капитальных затратах выгода должна равномерно распределяться между сторонами-участниками. Изменение в проекте – норма, а не исключение. У нас же, как известно, господствует принцип неизменности стартовой цены, что делает для всех участников нежелательным внесение каких-либо изменений и практически закрывает доступ инновациям на начатый строительством проект.

Согласно ФИДИК, в контракты включено очень большое количество частных случаев, замечаний и оговорок, которые внешне сильно утяжеляют контракты, делают их сложными для понимания и подготовки. В действительности эти частные случаи предлагаются лишь по той причине, что в мировой практике они где-то и когда-то привели к серьезным осложнениям в реализации проекта, и авторы «лучших мировых практик» ФИДИК посчитали целесообразным упомянуть о них, чтобы подобные прецеденты не повторялись.

*– Нам известно, что два года назад АО «Институт «Стройпроект» и вы, в частности, выступили автором научно-исследовательской работы по вопросу адаптации лучших практик ФИДИК к потребностям российского дорожного хозяйства. Работа почти закончена. О каких выводах можно говорить сейчас?*

– Главных выводов несколько. Прежде всего – наше бюджетное строительство (и дорожное

хозяйство в этом отношении не исключение) серьезно отстает от лучших мировых практик в части подготовки и организации строительного процесса. В майских экономических указах Президента РФ 2012 года есть пункт, в котором в качестве ориентира для оценки правильности управленческих решений предлагается рассматривать индекс по условиям ведения бизнеса (т.н. рейтинг DoingBusiness), разработанный Всемирным Банком. При том, что Россия в рейтинге 2016 года заняла итоговое 51 место, поднявшись за год на 3 ступени, по такому критерию, как оформление разрешений на строительство мы опустились со 117 на 119 место, потянув общие показатели вниз. А в мировых лидерах – страны, работающие на принципах инжиниринга и ФИДИК – Сингапур, Южная Корея, Гонконг (КНР), Великобритания, США, Швеция, Норвегия, Финляндия.

Второй вывод – не следует искать революционных решений и ломать старое. Есть немало дорожных бюджетныхстроек, особенно в регионах, где применять контракты и практики ФИДИК не имеет смысла – некрупные объекты нормально можно строить и по существующей методике. Но что касается крупных мега-проектов, таких по масштабам, как строительство дороги Москва – Санкт-Петербург, Центральная кольцевая магистраль вокруг Москвы, проекты будущего коридора Европа – Западный Китай – здесь управление по системе контрактов ФИДИК было бы разумным.

Между прочим, наши южные соседи – дорожники Казахстана – демонстрируют именно такой подход. В национальной дорожной программе они активно используют кредиты Мирового банка, Европейского банка реконструкции и развития, Азиатского и Исламского банков развития, а те, в свою очередь,





безусловными требованиями выставляют организацию проектов по требованиям ФИДИК. Поэтому практически нет сомнений, что будущие российские проекты в части «восточного коридора» ожидает та же «участь».

И здесь важно учитывать, что, в отличие от казахских коллег, в нашей стране был положительный опыт таких проектов. В начале 2000-х годов на этой организационной основе осуществлялись работы на строительстве КАД Санкт-Петербурга и автодороги Чита – Хабаровск, а также завершении строительства комплекса сооружений защиты Санкт-Петербурга от наводнений. Этот опыт детально проанализирован и доказывает, что внедрение методик ФИДИК, методик инжиниринга не требует системных изменений в законодательстве и может применяться у нас с минимальными нормативно-правовыми и нормативно-техническими коррективами.

Мы должны говорить, наверное, вот о чем. Нынешние сложности в мировой политике рано или поздно завершатся. Ограничения и санкции будут отменены. Россия сможет активнее и шире использовать международный опыт. В дорожном строительстве этой управленческой инновационной перспективой является инжиниринг, инженерное консультиро-

вание, инженерное сопровождение. Здесь не надо ждать, надо работать в этом направлении сейчас.

– *Если мы правильно понимаем, возвращаясь к разговору о национальной ассоциации инженеров-консультантов в России НАИКС – программа по инжинирингу, о которой Вы говорили, и является ее главной целью?*

– Да, это именно так. В нашей ассоциации сложился сильный актив в лице головных институтов Росатома и ряда крупных дорожных организаций. Такой состав не случаен, потому что Росатом вынужден на принципах ФИДИК строить атомные электростанции за рубежом, а дорожники вплотную подходят к проектам государственно-частного партнерства с участием ряда зарубежных финансовых инфраструктурных банков. Освоение практики инжиниринга – не экзотика, это требование нынешнего времени.

Надо подчеркнуть, что инжиниринг уже в полную силу стучится в дверь и в других секторах. Приняты «дорожные карты» по развитию инжиниринга в Минпромторге, в Министерстве экономического развития, в Совете Федерации и Государственной Думе на рассмотрении находится ряд законопроектов, посвященных внедрению инжиниринга в строительстве. Год

назад вступил в силу федеральный закон о промышленной политике, который ввел в обиход новое понятие – инжиниринговый центр, который подразумевает юридическое лицо, оказывающее инженерно-консультационные услуги по подготовке процесса производства и реализации продукции (работ, услуг), подготовке строительства и эксплуатации промышленных, инфраструктурных и других объектов, предпроектные и проектные услуги. Здесь практически на 100% отражена принятая в ФИДИК международная позиция, которая понимает под инжинирингом в строительстве полный спектр услуг, связанных с высокотехнологическим инженерным консультированием.

Наша основная задача – перенести на российскую почву те принципы и методики, по которым ведется строительство в передовых странах, где давно уже нет узко специализированных проектных институтов и изыскательских компаний. На рынке работают многопрофильные организации, которые в состоянии выполнять все виды работ, обеспечивающих инженерное сопровождение инвестиционного процесса от начала до конца. А это далеко не только изыскания и проектирование – как предлагает нам сейчас Градкодекс.

Подчеркну еще раз: практики инжиниринга – это свод лучших мировых управленческих практик в сфере строительства. Овладение ими равносильно освоению иностранного языка – инженерного языка ФИДИК. Задача нас как сторонников инженерного консалтинга и членов международной федерации ФИДИК – выучить этот язык самим и помогать желающим освоить его вместе с нами. Жизнь доказывает, что устойчиво стоять на рынке можно, только двигаясь вперед, не отрицая существующий опыт, но пополняя и расширяя его новыми интернациональными знаниями. ●

**Сергей Филимонов**