**Особенности системы ценообразования при определении стоимости эксплуатации автомобильных дорог**

Н.А. Алексеев, А.Ю. Вишневецкая

АО «Институт «Стройпроект»

*Планирование затрат на протяжении жизненного цикла объекта ⎯ важная задача стоимостного инжиниринга. Необходим отлаженный механизм, позволяющий точно определять ежегодный лимит финансирования на эксплуатацию объекта.*

**Проблемы определения эксплуатационных затрат**

Современная система ценообразования в сфере содержания и ремонта автомобильных дорог не позволяет решать задачу определения точного лимита финансирования на эксплуатацию объекта (таблица 1). Отсутствуют укрупнённые нормативы стоимости оценки эксплуатационных затрат на предпроектной стадии. Номенклатура работ в сборниках отраслевых сметных нормативов для федеральных дорог (ОСН) на стадии проектирования недостаточна.

*Таблица 1. Проблематика определения эксплуатационных затрат*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Стадия проекта** | **Основные методы определения эксплуатационных затрат** | **Проблематика** |
| Предпроектные проработки (ОИ/ТЭО) | 1. Объекты-аналоги
2. Нормативы затрат на капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог федерального, регионального или межмуниципального значения
 | * Сметная документация по объектам-аналогам не проходит государственную экспертизу на достоверность определения стоимости, поскольку отраслевые сметные нормативы не внесены в федеральный реестр
* Нормативы затрат разработаны для бюджетного планирования ~~на~~ сети дорог, их применение для конкретного объекта не корректно
* Отсутствуют укрупнённые сметные нормативы
 |
| Разработка проектной документации | 1. Отраслевые сметные нормативы на работы по ремонту, содержанию федеральных автодорог и дорожных сооружений, являющихся технологической частью дорог
2. Территориальные сметные нормативы на содержание и ремонт
 | * Недостаточная номенклатура отраслевых сметных нормативов
* Отставание сметно-нормативной базы от технологического развития отрасли
* Отсутствие необходимой нормативно-методической документации
* Слабое развитие территориальных сметно-нормативных баз
* Кодировка ресурсов в отраслевых элементных сметных нормах на ремонт и содержание не соответствует кодировке в новом едином классификаторе строительных ресурсов
 |

**Недостатки существующей сметно-нормативной базы**

В субъектах РФ формирование нормативно-методической базы и разработка сметных нормативов на работы по содержанию и ремонту автомобильных дорог регламентированы по-разному. В отличие от строительства отсутствует единая система ценообразования: используются разные базы и нормативы для расчёта сметной прибыли и накладных расходов, различается базовый уровень цен, порядок индексации и т.д.

Основной недостаток существующей сметно-нормативной базы по ремонту и содержанию такой же, как и в сфере ценообразования в строительстве и проектировании – отставание от технологического развития отрасли, отсутствие современных сметных нормативов. Для проектировщиков это большая проблема, т.к. заказчик часто включает раздел или проект содержания автодороги в техническое задание на разработку проектной документации.

В Методических рекомендациях по определению стоимости работ по содержанию автодорог федерального значения (Распоряжение Минтранса РФ №МС-25-р от 28.03.2014) нет отдельной методики определения стоимости работ по ремонту.

Разработанные Минтрансом отраслевые сметные нормативы на содержание и ремонт объекта представлены двумя отдельными сборниками: элементные сметные нормы и единичные расценки на ремонт ЭСНиЕРр и ЭСНиЕРс - на содержание. Единичные расценки на содержание и ремонт рассчитаны в базовых уровнях цен 2012 и 2015 годов соответственно. Для определения сметной стоимости содержания и ремонта часто используется базисно-индексный метод – цены из базового уровня пересчитываются в текущий с индексами потребительских цен, утверждаемых Минэкономразвития.

Использование базисно-индексного метода может приводить к накоплению погрешности за почти 10-летний период, искажению фактической стоимости работ. Это происходит из-за единого агрегированного инфляционного индекса, не учитывающего специфику отрасли. Предпочтительнее использовать ресурсный метод, являющимся приоритетным согласно п. 20 Методических рекомендаций. Однако ресурсный метод не предполагает автоматической привязки стоимости текущих ресурсов к отраслевым сметным нормам, поскольку кодировка в элементных сметных нормах на ремонт и содержание не соответствует кодировке в новом едином классификаторе строительных ресурсов.

**Проблемы подбора и применения прочих сметных нормативов**

В сметно-нормативной базе по содержанию и ремонту автодорог отсутствуют следующие группы сметных нормативов:

* содержание и ремонт элементов наружного освещения и электроснабжения (кроме замены ламп и светильников на опорах освещения);
* содержание и ремонт элементов площадок отдыха;
* содержание и ремонт элементов подземных пешеходных переходов;
* содержание и ремонт элементов подпорных стен;
* содержание и ремонт элементов вантовой системы мостов;
* содержание и ремонт элементов оборудования и механизмов разводных мостов;
* содержание и ремонт элементов автодорожных тоннелей.

Анализ проектов содержания в рамках разработанной проектной документации для автодорог показывает, что общее количество применяемых сметных нормативов может достигать 500-600. Около половины нормативов составляют прочие сметные нормативы. Номенклатура отраслевых сметных нормативов покрывает только 50% общего количества видов работ в проекте содержания.

Последовательная работа регулятора по совершенствованию государственной системы ценообразования с учётом предложений профессионального сообщества является правильным системным подходом. Недавно обновлена сметно-нормативная база в строительстве, завершается актуализация отраслевой сметно-нормативной базы на содержание и ремонт. Пока переработка сметных нормативов выполнена без новых сметных норм. Начало разработки недостающих сметных норм по ремонту и содержанию планируется в 2024 году.

Согласно п. 15 Методических рекомендаций при отсутствии отраслевых сметных нормативов применяются прочие нормативы, в том числе производственные нормы и расценки. В качестве прочих, например, указаны:

* государственные элементные сметные нормы, федеральные и территориальные единичные расценки, разработанные для определения стоимости строительных и ремонтных работ, аналогичных по составу работам, выполняемым при содержании автодорог;
* сборники сметных цен на строительные материалы и эксплуатацию машин и механизмов;
* отраслевые и корпоративные методические документы, сметные нормы и расценки, разработанные для других отраслей экономики на выполнение работ и оказание услуг, аналогичных входящим в состав затрат на содержание автодорог.

В отношении элементов энергоснабжения объекта пока неизвестно останется ли в актуализированной методике оценки эксплуатационных затрат возможность использования сметных нормативов, разработанных для других отраслей экономики. Например, в ВУЕР/ВНВ (рекомендованы к использованию Минэнерго РФ) будет принято ограничение перечнем ГЭСН на строительство и ремонт аналогичных по составу работам при содержании автодорог.

При отсутствии отраслевых и прочих сметных нормативов на отдельные виды работ допускается определение сметной стоимости по наиболее экономичному варианту, определённому на основании сбора информации о текущих ценах (конъюнктурный анализ). Хотя конъюнктурный анализ для проекта содержания на стадии проектирования – задача более сложная по сравнению с аналогичной для проекта строительства: потенциальные поставщики работ и услуг не могут предоставить коммерческие предложения на долгосрочный период в условиях экономической нестабильности.

**Проблемы определения объёмов и периодичности проведения работ**

Периодичность проведения работ по содержанию элементов автодорог определена ГОСТом Р 58862-2020 «Дороги автомобильные общего пользования. Содержание. Периодичность проведения». По некоторым видам работ периодичность – это процент от объёма конструктивного элемента.

*Пример: предусмотрена ежегодная замена дорожных ограждений в объеме 4%-8% от общей протяжённости и в зависимости от фактической интенсивности движения. При определении усреднённого ежегодного норматива разработчики, вероятно, отталкивались от срока службы конструктивного элемента. При минимальном сроке службы барьерного ограждения 15 лет и замене в среднем 6% ограждения ежегодно, за 15 лет заменят 90%, а оставшиеся 10% - повреждения в результате ДТП. Объём замены конструктивного элемента будет различаться в разные годы эксплуатации.*

Согласно Методическим рекомендациям, ведомости объёмов по внерегламентным работам составляются на стадии эксплуатации на основании дефектных ведомостей и результатов обследований. Однако лимит средств нужно определить ещё на стадии проектирования, а иногда на стадии предпроектных проработок. Из-за отсутствия укрупнённых нормативов, учитывающих фактический опыт эксплуатации автодорог, а также дополнительных методических рекомендаций по дифференцированному учету объёмов ремонтно-восстановительных работ по годам эксплуатации на жизненный цикл объекта, проектировщик самостоятельно принимает подобные допущения. Без доступа к единому автоматизированному банку дорожных данных сети эксплуатируемых дорог сделать это корректно сложно.

**Использование единого автоматизированного банка дорожных данных сети эксплуатируемых дорог позволит гармонизировать существующие расчётные нормативы с фактическим опытом эксплуатации автодорог и точнее планировать будущее финансирование жизненного цикла.**

Остро стоит проблема отсутствия укрупнённых сметных нормативов для прогнозирования стоимости эксплуатационных затрат на ранних стадиях жизненного цикла проекта. Можно обратиться к опыту разработки и использования нормативов цены строительства (НЦС), не ограничиваясь разработкой только укрупненных нормативов по типу НЦС. Полезно вернуться к опыту разработки укрупненных нормативов цены по конструктивным элементам (НЦКР). Система ценообразования в сфере эксплуатации автодорог должна строиться аналогично системе ценообразования в строительстве: от максимально укрупненных сметных нормативов к нормативам на отдельные конструктивные элементы, а затем - к детальным видам работ.

**Проблемы оценки стоимости проектно-изыскательских работ**

Сборником цен СБЦ 2007 учтены работы по разделу «Организация содержания автомобильных дорог», однако требования к составу данного раздела отсутствуют в Постановлении Правительства РФ от 16.02.2008 № 87 «О составе разделов проектной документации и требованиях к их содержанию» (далее – Постановление № 87).

Часто в технических заданиях и требованиях к разработке раздела содержания осуществляется отсылка к ОДМ 218.3.110–2019, где речь идет о разработке проекта содержания, оттуда же списаны и требования к наполнению раздела. Техническое задание может содержать и требования к разработке сверх рекомендаций ОДМ 218.3.110–2019, например, мероприятия по капремонту и определение их стоимости и т.п.

Относительные показатели стоимости разработки раздела содержания, приведённые в СБЦ 2007 «Автомобильные дороги», требуют пересмотра. Необходима разработка отдельных нормативов определения стоимости разработки раздела проектной документации «Организация содержания автомобильных дорог». В последние годы разработка раздела содержания усложнилась, что связано с появлением интеллектуальных транспортных систем, платных дорог, ужесточением экологических требований и др. От заказчика требуется высокая детализация по конструктивным элементам. А переход на ресурсный и ресурсно-индексный метод при слабо развитой отраслевой сметно-нормативной базе повышает трудозатраты в части разработки сметной документации.

**Наши предложения**

* нормативно закрепить требования к разделу проектной документации «Организация содержания автомобильных дорог», выделить его в отдельный раздел и закрепить обязательность к разработке в Постановлении № 87. Сейчас в составе проектной документации есть только раздел «Требования к обеспечению безопасной эксплуатации линейного объекта»;
* параллельно с разработкой государственных элементных сметных норм, учитывающих современные материалы и технологии в строительстве, продолжать разработку и актуализацию норм на содержание и ремонт;
* разработать методики определения нормативных затрат для определения стоимости проектных работ при создании раздела ПД «Организация содержания автомобильных дорог»;
* разработать укрупнённые сметные нормативы на содержание и ремонт автодорог и искусственных сооружений для эффективного планирования эксплуатационных затрат на жизненный цикл ещё на предпроектной стадии.

Мы поддерживаем стремление регулятора обеспечить единые принципы формирования ФСНБ и ОСНБ, подкрепляя их набором необходимой нормативно-методической документации, единой для автодорог федерального, регионального и межмуниципального значения. Это нужный шаг, поскольку на практике многие регионы в силу отсутствия собственных сметных нормативов, используют именно ОСН для дорог федерального значения.

Важно, что в ходе актуализации ОСНБ появится порядок утверждения отраслевых сметных нормативов и такие документы, как «Методические рекомендации по разработке отраслевых сметных норм на работы по ремонту и содержанию автомобильных дорог». В дальнейшем развитие и пополнение ОСНБ будет поступательным и регулярным, а каждая новая норма в ФСНБнайдёт отражение и в ОСНБ на содержание и ремонт.