



А. А. ЖУРБИН,
генеральный директор АО «Институт «Стройпроект»

СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ ПРОЕКТИРОВАНИЯ

Начиная с 2007 года, мне неоднократно приходилось публично выступать по проблемным вопросам проектирования. В частности, в преддверии заседания Госсовета по дорожному хозяйству в 2014 году в Новосибирске. Тогда были озвучены три проблемы: формирование четкой технической политики в области транспортного строительства и обновление нормативной базы; необходимость совершенствования механизма экспертизы проектной документации; совершенствование системы ценообразования в строительстве. Что изменилось с момента проведения заседания Госсовета?

Доклад прозвучал на конференции «Проектирование транспортной инфраструктуры. Импульс развития: коридор Москва — Хельсинки» в ноябре 2016 года.

О ГОСУДАРСТВЕННОЙ ТЕХНИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКЕ

Поручения Президента России дали определенный импульс в направлении решения этих проблем. Кроме того, с 1 сентября 2016 года продукция и проектная документация должны полностью соответствовать регламенту ТС о безопасности автомобильных дорог. Это тоже активизировало Минтранс РФ.

В 2015 году Общественный совет Росавтодора принял решение о создании рабочей группы по вопросам совершенствования государственной экспертизы проектов в дорожно-строительной отрасли. Мне было поручено ее возглавить. В группу вошли представители Росавтодора, ГК «Автодор», НОПРИЗ, ведущих подрядных и проектных организаций, поставщиков строительных материалов.

Нами были рассмотрены два сценария. Первый — улучшение существующей системы прохождения экспертизы путем внесения определенных изменений в нормативно-правовые акты. Второй — радикальный, существенно меняющий сегодняшнее положение вещей, — создание ведомственной экспертизы Минтранса или отказ от госэкспертизы и развитие института технологического и ценового аудита.

Рабочая группа решила, что если сразу двигаться по второму сценарию, то наши инициативы, скорее всего, просто не будут услышаны и поддержаны, в том числе и Минтрансом. Поэтому мы пока остановились на первом сценарии и разработали для министерства предложения о внесении поправок в различные нормативно-правовые акты (об этом я докладывал на юбилейной конференции Стройпроекта в декабре 2015 года). Радует, что наша активная работа не пропала даром. Минтранс разработал и в августе 2016 года опубликовал свои законодательные инициативы, в которые вошли все предложения рабочей группы. О них я и хотел бы рассказать.

Сейчас документ находится на оценке так называемого регулирующего воздействия. Известно, что уже Минэкономики, Минстрой, Ростехнадзор, Главгосэкспертиза и даже НОПРИЗ написали отрицательные заключения на большинство инициатив Минтранса, и, по большому счету, это не удивляет. Далее вопрос должен обсуждаться в формате согласительного совещания.

Я предлагаю участникам конференции поддержать законодательные инициативы Минтранса РФ. Радует, что министерство начало занимать активную позицию в области строительного законодательства, перестав отстраняться от этих проблем, формально не являющихся его зоной ответственности.

Недавно состоялось совещание у заместителя руководителя Росавтодора И. Г. Астахова по вопросу разработки и корректировки ГОСТов, обеспечивающих соблюдение регламента ТС. Соответствующий план работы должен быть включен в дорожную карту по совершенствованию нормативных документов, регулирующих технические требования и стоимостные параметры строительства и эксплуатации автомобильных дорог и искусственных сооружений на них. Целью является применение современных технологий и материалов с учетом приоритетности требований технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» при научно-техническом регулировании в градостроительной деятельности. Представленный план, на наш взгляд, в целом правильный, но далеко не полный. Как это часто бывает, совсем забыли про специфику мостостроения. Мы, со своей стороны, предложили дополнительный список необходимых ГОСТов.

При этом я поднял вопрос, ограничится ли дальнейшая деятельность в этом направлении совеща-

ниями у заместителя руководителя Росавтодора, или Минтранс все-таки создаст структуру, которая на постоянной основе станет вести работу по управлению технической политикой в отрасли (развитию нормативной базы, разработке и поддержанию банка типовых решений и проектов, утверждению индивидуальных технических условий). Представителем Минтранса на совещании было сказано, что подобная структура представляется необходимой, но в этом надо убедить непосредственно руководство министерства, и, если бы к нему обратилось профессиональное сообщество, это могло бы повлиять на принятие решения. Соответственно, нам следует консолидироваться, четко сформулировать свое предложение и от имени участников конференции обратиться с ним в Минтранс.

О ЦЕНООБРАЗОВАНИИ

17 мая 2016 года на заседании Госсовета РФ, посвященного развитию строительного комплекса, Президент РФ В. В. Путин подверг критике состояние современного ценообразования в строительстве и обратил внимание правительства на то, что проблема не решается годами. Глава государства также наметил контуры будущей реформы: установление новых строительных норм, создание государственной системы информирования о ценообразовании в отрасли, внедрение технологического и ценового аудита обоснования инвестиций.

На сегодняшний день для решения указанных проблем Министром РФ сделано следующее: в июле 2016 года приняты поправки в Градостроительный кодекс РФ, в котором появилась ст. 57.2 «Федеральная государственная информационная система ценообразования в строительстве», и в ст. 11, 14 Федерального закона «Об инвестиционной деятельности



Радует, что Минтранс начал занимать активную позицию в области строительного законодательства, перестав отстраняться от проблем, формально не являющихся его зоной ответственности.

в Российской Федерации, осуществляющей в форме капитальных вложений».

Поправки вводят новые понятия:

- федеральной государственной информационной системы «Ценообразование в строительстве» (ФГИС ЦС);
- федерального реестра сметных нормативов;
- сметных норм, нормативов, стоимости, цен строительных ресурсов для формирования единого подхода при разработке правовых актов в области сметного нормирования и ценообразования в сфере градостроительной деятельности.

Утвержденные нормативы будут внесены в федеральный реестр, который указано создать к 1 марта 2017 года, и станут обязательными для застройщиков, работающих на средства бюджетов всех уровней, и также для госкорпораций и компаний, более чем на 50% принадлежащих Российской Федерации, субъектам РФ или муниципальным образованиям.

В настоящее время Институт «Стройпроект» по заданию Росавтодора выполняет научно-исследовательскую работу по разработке ОДМ «Рекомендации по применению ресурсного метода определения стоимости строительства в дорожном хозяйстве».

Законом также предусмотрено создание государственной информационной системы, включающей реестр сметных нормативов и результаты мониторинга стоимости строительных ресурсов (материалов, изделий и конструкций, монтируемого оборудования, стоимости эксплуатации машин и механизмов, уровня оплаты труда рабочих строителей и механизаторов).

Узаконивается расчет на основе текущих цен на строительные ресурсы. В последующем будет организован мониторинг их стоимости во всех регионах Российской Федерации, учитывающий цены на стройматериалы, услуги машин и механизмов, а также затраты на транспортную логистику.

На сегодняшний день профессиональному сообществу представлены проекты некоторых нормативных документов — порядок мониторинга цен строительных ресурсов, методические рекомендации по разработке государственных элементных сметных норм, — которые, впрочем, вызывают больше вопросов, чем ответов.

Добавим, что опубликован перечень из 203 расценок, планируемых к выпуску. Однако не следует обольщаться их внушительным количеством, так как в основном они предназначены для наружных инженерных сетей и состоят из повторения одной и той же нормы для разных диаметров труб и различной арматуры.

Вместе с тем у профессионального сообщества отсутствует понимание общей концепции реформы ценообразования в строительстве, замыслы руководства отрасли не вполне ясны.

С одной стороны, ресурсный метод ценообразования провозглашен панацеей для решения проблемы. С другой стороны, у нас есть понимание, что без полного пересмотра всех сметных норм он только «вынесет на поверхность» большое количество давно не используемых, устаревших материалов и техники и еще резче обозначит несоответствие производственной и сметной номенклатуры строительных ресурсов.

Если рассматривать проблему под этим углом, то задаешься вопросом, чем может быть полезен анонсированный мониторинг без приведения ресурсной сметной базы к соответствию современным технологиям. Что даст для развития сметного ценообразования знание цен, например, на паклю, оконную замазку, технику советских времен, уже практически не применяемых, но по-прежнему учитываемых действующими нормативными документами?

Отдельный вопрос возникает по поводу регионального аспекта ценообразования, так как согласно поправкам в Градкодекс сметная стоимость строительных ресурсов — это данные, установленные расчетным путем в территориальном разрезе. Трудно представить себе масштаб задачи по мониторингу всей ресурсной номенклатуры, включающей в себя 40–60 тыс. позиций, для 85 субъектов РФ с ежеквартальным обновлением информации. При этом, согласно замыслу авторов реформы, участие в процессе местных центров по ценообразованию, созданных в большинстве регионов в начале 1990-х годов, не планируется. Таким образом, опыт, накопленный ими за двадцатилетнюю историю деятельности, остается «за бортом»?

Очевидно, что задача по реформированию ценообразования масштабна, и это понятно специалистам. Тем удивительнее заявление руководства Минстроя о реформе за 400 дней. Уже сейчас ясно, что будет срыв сроков, половинчатость мер и т. п.

По имеющейся информации, в настоящее время Минстроем России разрабатывается общий рамочный методический документ по применению ресурсного метода при определении стоимости строительства объектов, финансируемых полностью или частично за счет средств федерального бюджета. Однако нормативно-методические документы такого характера имеют один общий признак — они ориентированы, прежде всего, на промышленное и гражданское строительство и недостаточно учитывают отраслевые нюансы, особенно в отношении так называемых линейных объектов.

В настоящее время Институт «Стройпроект» по заданию Росавтодора выполняет научно-исследовательскую работу по разработке ОДМ «Рекомендации по применению ресурсного метода определения стоимости строительства в дорожном хозяйстве». Первая редакция уже подготовлена. Отраслевой документ будет предназначен для практического применения специалистами дорожного хозяйства при определении стоимости строительства, реконструкции и капремонта автомобильных дорог, финансируемых за счет средств федерального бюджета, в текущем и прогнозном уровне цен при разработке проектной и рабочей документации, формирования начальной максимальной цены контракта, а также при расчетах за выполненные работы. ОДМ позволит учесть организационно-технологические и специфические особенности проектирования, строительства, реконструкции, капитального ремонта в дорожной отрасли.

Институт принимает активное участие по актуализации действующей сметно-нормативной базы в рамках отраслевой потребности, направляя в Росавтодор предложения о внесении дополнений (изменений) в имеющейся перечень материалов, изделий, конструкций, а также машин и механизмов.

Аналогичным образом мы пытаемся взаимодействовать с ФАУ «ФЦЦС». Однако там для подтверждения необходимости разработки расценок по новым технологиям (или уже хорошо известным, по которым продолжают отсутствовать сметные нормы) требуется предоставление перечня объектов, на которых они применялись, и проектной документации со сметами, утвержденными экспертизой. Таким образом, фактически закрывается путь для инноваций, и круг замыкается. Чтобы новая технология была учтена в проектной документации, необходимо внесение расценки в федеральный реестр сметных нормативов, а ФАУ «ФЦЦС» может включить ее в план разработки только тогда,



когда эта расценка уже была включена в проектную документацию...

На практике получается, что в дискуссии с представителями Минстроя без государственной поддержки мы пока что бессильны. Однако интересы отрасли отстаивать необходимо, и в связи с этим, на наш взгляд, Минтрансу нужна собственная структура, отвечающая за ценообразование в дорожном строительстве.

В частности, мы предлагаем:

- принимать новые методические документы по разработке сметных норм при участии экспертного дорожного сообщества;
- параллельно проводить отбор компетентных научных учреждений, проектных и подрядных организаций для разработки ими новых сметных норм по профильным направлениям деятельности, при обязательном согласовании Минтранса;
- по каждому сборнику сметных норм создавать рабочую группу из представителей профессионального сообщества, чтобы принимаемые расценки проходили экспертный фильтр;
- сделать расценки максимально открытыми, с возможностью замены ценообразующего материала, машины, механизма на учтенные в проектной (рабочей) документации;
- скординировать работу по мониторингу цен с региональными центрами по ценообразованию, знающими специфику своих регионов;
- унифицировать номенклатуру строительных ресурсов с понятной кодификацией, позволяющей добавлять новые материалы, механизмы;
- принять новый базовый уровень цен сметно-нормативной базы (например, 1 января 2018 года) для устранения диспропорций, накопленных с 2000 года. ■