

ПРОБЛЕМНЫЕ ВОПРОСЫ ЦЕНООБРАЗОВАНИЯ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ

Реформа ценообразования в строительной сфере, в рамках которой предусмотрен переход на ресурсный метод сметных расчетов, не принесла ожидаемых результатов. За последние годы не только не состоялся переход на ресурсный метод сметных расчетов, но и был утрачен базовый механизм сбора данных о текущих ценах строительных ресурсов, машин и механизмов.

Процесс пополнения сметно-нормативной базы для целей дорожного строительства действительно новыми сметными нормативами буксует, и эти нормативы можно пересчитать по пальцам. Ожидаемые результаты по созданию целевого отраслевого индекса по строке «Автомобильные дороги» не совсем оправдались. По пятнадцати пионерным субъектам этот показатель либо близок к данным из строки «Прочие», либо меньше, чем был.

На семинаре в Саранске в августе текущего года представителями Главгосэкспертизы России была освещена тема перехода на ресурсный метод определения сметной стоимости строительства. Надо отметить, что наличие специалистов Главгосэкспертизы России на отраслевом мероприятии – это уникальное событие, результат сближения позиций.

Базисно-индексный метод, при котором используются единичные расценки в уровне цен 2001 года, а также индексы изменения сметной стоимости, будет заменен на ресурсный метод после размещения сметных цен строительных ресурсов в ФГИС ЦС. Запуск ФГИС ЦС запланирован на 2022 год. Для читателей, непогруженных в тему ценообразования, поясню различия методов (см. табл. 1).

Серьезным тормозом для внедрения ресурсного метода явилось отсутствие механизма сбора данных – системы мониторинга стоимости строительных ресур-

сов. В отсутствие уверенности в решении задачи до 2022 года была инициирована идея создания базы ФСНБ 2020.

Эта идея нашла отражение в Перечне поручений Президента Российской Федерации В.В. Путина от июля 2019 года, сформированного по итогам заседания Государственного совета Российской Федерации, состоявшегося в июне 2019 года. Анонсировано создание новой сметно-нормативной базы ФСНБ 2020, включающей в себя сметные нормативы, которые учитывают использование новых технологий строительства, технологических и конструктивных решений, а также современных строительных материалов, изделий, конструкций и оборудования.

Создание базы ФСНБ 2020 года является неплохой идеей, так как указанная база должна лечь в основу ресурсного метода ценообразования как наиболее актуальная. При этом просматривается проблема, заключающаяся в том,

что сметные нормативы, которые лежат в основе базы ФСНБ 2001 года, не позволят определить объективной цены строительно-монтажных работ.

Одним из инструментов определения сметных затрат в строительстве являются сметные нормативы, в основу которых входят элементные сметные нормы. Элементные сметные нормы формируются на основе фактических наблюдений с использованием техники и ресурсов на момент создания нормы. Большая часть норм, созданных для базы 2001 года, устарели по причине технологического прогресса. При хронометражных наблюдениях нормировщики наблюдали за технологическим циклом с использованием других строительных ресурсов (щебень, асфальтобетон, машины и механизмы и т. д.).

Поэтому если в ФСНБ 2020 будут использоваться те же нормы, которые были в ФСНБ 2001, то справедливой стоимости строительства в текущем уровне цен не получится. Элементная норма, приложенная к небольшому объему работ, возможно, дает незаметную для рентабельности погрешность, а вот объемы работ, кратные 100 тыс. кубов, дадут се-

Базисно-индексный метод	Ресурсный метод
Единичные расценки (ФЕР, ТЕР, ОЕР) в базисном уровне цен	Элементная сметная норма (ГЭСН)
Объем работ	Объем работ
Индекс изменения сметной стоимости	Текущая цена ресурса (ФГИС ЦС)
Накладные расходы и сметная прибыль, прочие и лимитированные затраты	Накладные расходы и сметная прибыль, прочие и лимитированные затраты
Стоимость строительства в текущем уровне цен	

Табл. 1.

резные отклонения. Ведь дорожные объекты – это миллионы кубов и тонн.

Вторая проблема – это стоимость используемых строительных ресурсов. ФССЦ и ФСЭМ 2001 собирались не один десяток лет, сметная цена вводилась в базу в уровне цен года с обратным пересчетом путем применения эмпирического индекса. Кроме того, ФССЦ и ФСЭМ 2001 содержат достаточно много строительных ресурсов, которые не включены в КСР.

Главгосэкспертиза России на последней встрече с представителями Минтранса России подтвердила возможность пополнения ФССЦ и ФСЭМ 2001 недостающими строительными ресурсами, машинами и механизмами, что было неизбежно, поскольку затянута переход на ресурсный метод, но даже это, по нашему мнению, не решает вопроса с ресурсной частью. Лакмусовой бумажкой при расчете сметных цен служат многокомпонентные строительные материалы, составляющие которых вводились в базу 2001 года в разные годы. Стоимость же большей части многокомпонентных материалов до сих пор обосновывается прайс-листами. А для эксперта ГГЭ это является конъюнктурной информацией, и прайс может быть оспорен.

Правительство Российской Федерации запустило механизм «регуляторная гильотина», целью которого является пересмотр до 2021 года более 9 тыс. нормативных актов, устаревших как морально, так и технологически, причем многие из них действуют еще со времен СССР. Данный механизм призван сократить общую регуляторную нагрузку на бизнес и отменить неэффективные, устаревшие и избыточные требования. По нашему мнению, ФССЦ и ФСЭМ 2001 относятся к таким документам.

В целях учета ресурсов, используемых в настоящее время в до-

Аналогичный принцип заложенный в механизм «регуляторной гильотины» целесообразно применить к нормативным актам, регулирующим ценообразование в области проектных и изыскательских работ. Здесь далее углубляться не стану, поскольку эта тема отдельная, и ее проблему знают все, кто связан с ПИР

рожном строительстве, считаем целесообразным применение «регуляторной гильотины» к ФССЦ 2001 года и ФСЭМ 2001. В качестве основы для создания Минстроем России новых ФССЦ 2020 года и ФСЭМ 2020 года должен выступить КСР, созданный для ФГИС.

Перечень ресурсов в классификаторе достаточно актуальный, выверенный Минстроем при участии отраслевого, дорожного, профессионального сообщества. И Минстрой, надо признать, проводит актуализацию КСР. Последние изменения были в сентябре 2019 года.

Что касается СМР, то здесь остается открытым вопрос, будет ли данная база более достоверна при отсутствии качественного механизма мониторинга, необходимо для того, чтобы имеющиеся в КСР ресурсы находили свое отражение в виде ценовых показателей. Любой ресурс в КСР должен иметь свою актуальную и справедливую цену. Говорим ли мы о ФГИСе или о ФССЦ, в основу любого из вариантов ложится мониторинг. Отсутствие качественного механизма мониторинга – это проблема как для базисно-индексного метода, так и для ресурсного метода.

Росавтодор планировал организовать работу по мониторингу цен строительных ресурсов для дорожной отрасли. Но в рамках реализации национального проекта «Безопасные и качественные дороги» появилась возможность проводить мониторинг цен строительных ресурсов на базе ФАУ «РосдорНИИ», и ФДА ушло от этой идеи. Однако коллегам из «РосдорНИИ» проблему решить пока не удается. Для осуществления деятельности в этом направлении Росавтодор не должен использовать данные по мони-

торингу цен строительных ресурсов, проведенному не совсем понятным механизмом. При этом именно ФДА готовится к роли нормировщика.

ФКУ «Центрдорразвития», как структурное подразделение Росавтодора, готово выполнять функции координатора по мониторингу цен строительных ресурсов. В настоящее время проблема мониторинга цен строительных ресурсов не решена идеологически: сколько строительных ресурсов нужно мониторить?

До 2014 года системно для индекса по строке «Прочие» мониторилось 300 строительных ресурсов для расчета индекса изменения сметной стоимости строительства. В настоящее время для расчета индекса на «Автомобильные дороги» учтено всего семь ценообразующих ресурсов и девять ценообразующих машин и механизмов. Для индекса «Искусственные дорожные сооружения» – всего 13 ценообразующих ресурсов и девять машин и механизмов. Для примера, «РусГидро» мониторит для обеспечения своей деятельности до 7 тыс. ресурсов с привлечением внешнего подрядчика. Аналогично и в РЖД. Фискальная система государства своими проверочными действиями указывает, что надо мониторить не только те ресурсы, с помощью которых можно рассчитать индексы, а все ресурсы, которые оплачиваются из федерального бюджета. В противном случае подрядчик всегда попадет в зону риска. А с точки зрения расчета рентабельности деятельности строительных предприятий фактор стоимости используемых ресурсов – один из основных.

Также остается нерешенной проблема своевременной разработки

сметных нормативов. Данная информация крайне важна для понимания сложившейся ситуации в отрасли в сфере сметного нормирования. Внесение предложений в План разработки сметных нормативов в виде тезиса с наименованием сметного норматива и номера сборника – путь заведомо выигрышный. Иллюстрацией служит приказ № 256/пр, которым Минстрой России утвердил План актуализации сметных нормативов на 2019 год. В процессе формирования плана наиболее результативными стали такие компании, как ОАО «РЖД», ГК «Росатом», ПАО «Транснефть», ПАО «НК «Роснефть», ПАО «Газпром нефть». Дорожная отрасль в этом вопросе оказалась в аутсайдерах.

Так, Минстрой России включил в План 2019 года 156 предложений ОАО «РЖД» по разработке сметных нормативов против 35 предложений Росавтодора. Аналогичная ситуация сложилась и на примере Плана 2018 года: включено 406 предложений ОАО «РЖД» против 19 предложений (при 234 заявленных).

Одним из факторов, позволивших «РЖД» подготовить такое количество предложений по разработке сметных нормативов, является наличие в его структуре Института экономики и развития транспорта. В составе института, являющегося основным разработчиком Отраслевой сметно-нормативной базы железнодорожной отрасли, около 50 человек решают вопросы в области ценообразования и сметного нормирования. Иначе говоря, ОАО «РЖД» выходит с предложением по включению в План в виде разработанного проекта сметного норматива, а Росавтодор – лишь с перечнем наименований требуемых сметных нормативов.

Предложения указанных компаний и обществ также попали в вышеуказанный План, поскольку эти компании располагают необходимыми финансовыми механизмами для подготовки предложений с приложением всех требуемых (в соответствии с приказом от

13.04.2017 № 710 «Об утверждении порядка утверждения сметных нормативов») обосновывающих документов, вплоть до наличия разработанных проектов сметных нормативов.

Дорожная отрасль, финансируемая за счет бюджетных средств, находится в менее выигрышном положении. Федеральное дорожное агентство не имеет механизма бюджетного финансирования по разработке сметных нормативов, несмотря на то, что координирует и осуществляет все процессы при организации строительства и ремонта, начиная с планирования инвестиций до ввода объектов в эксплуатацию.

Минтранс России ведет работу, направленную на перераспределение полномочий в сфере ценообразования. Документы находятся на рассмотрении в Минюсте РФ. Это, в свою очередь, позволит внести изменения в положение о Федеральном дорожном агентстве в части наделения Росавтодора полномочиями в области отраслевого ценообразования и сметного нормирования, при сохранении за Минстроем России роли общего координатора процесса разработки и реестродержателя перечня сметных нормативов. Именно Росавтодор и его подведомственные учреждения организуют и проектирование объектов, и их реализацию, что дает возможность оперативно получать информацию о недостающих сметных нормативах и предоставлять объекты для хронометражных наблюдений, в соответствии с Приказом № 710/пр Минстроя России «Об утверждении порядка утверждения сметных нормативов» в процессе разработки сметных нормативов. Однако при выполнении данной задачи в рамках бюджетного финансирования существует опасность оказаться в зоне риска, а именно: столкнуться с неразвитым рынком услуг по разработке сметных нормативов, который за последнее время подвергся деградации в силу отсутствия системных заказов и нехватки квалифицированных кадров. А это

может негативно отразиться и на стоимости, и на качестве исполняемой работы. Во избежание негативных последствий необходимо создание предпосылок для того, чтобы каждый регион обладал потенциальным исполнителем или исполнителями, способными разрабатывать сметные нормативы. Важно – после получения полномочий – сформировать долгосрочный равномерный план, чтобы участники рынка на основе планируемого спроса готовили кадры для исполнения задач.

Инструментом в решении вопроса финансирования разработки сметных нормативов до начала бюджетного финансирования может стать формирование внебюджетного фонда на базе имеющихся отраслевых ассоциаций. Например, запланированная совместно с ассоциацией «Росасфальт» разработка двух новых СН и актуализация 20 наиболее востребованных СН за счет средств заинтересованных членов ассоциаций может стать первым шагом в этом направлении.

Нельзя не сказать и о проблеме нехватки квалифицированных специалистов на рынке услуг в области ценообразования и сметного нормирования.

В настоящий момент профессия «Специалист по ценообразованию и сметному нормированию» не имеет утвержденного профессионального стандарта и отсутствует как позиция в Едином тарифно-квалификационном справочнике.

Профстандарт по вышеуказанной специальности отсутствует в реестре профстандартов Минтруда России, утвержденного приказом Минтруда России от 29.09.2014 № 667н «О реестре профессиональных стандартов». А профстандарт «Специалист в области планово-экономического обеспечения строительного производства», принятый приказом Минтруда России от 08.12.2014 № 983н, не учитывает современных требований дорожной

отрасли к специалистам в области ценообразования и сметного нормирования.

Подготовка специалистов высокого уровня, как в области разработки и усовершенствования сметных нормативов, так и в области их применения, возможна при содействии образовательных центров, имеющих соответствующие лицензии и располагающих для этого необходимой учебно-материальной базой и высококвалифицированными кадрами.

Сейчас, по имеющимся у нас данным, подготовку специалистов по программе «Сметное дело в строительстве» в основном проводят частные учебные центры, где срок обучения составляет от недели до трех месяцев. Направление подготовки «Строительство»

по профилю «Автомобильные дороги и аэродромы» имеют несколько вузов, осуществляющих обучение бакалавров и чтение лекций по программе курсов повышения квалификации «Сметное дело в строительстве с изучением прикладной сметной программы», рассчитанной на подготовленных специалистов. Это, в свою очередь, объясняет низкие показатели по разработке сметных нормативов для дорожной отрасли.

В статье сознательно не затронуты проблемы, связанные с созданием РТМ и индексов, чтобы оставить другим возможность выступить. Решением данного вопроса послужит разработка профстандарта по специальности «Специалист по ценообразованию и сметному

нормированию» и его последующее внесение в реестр профстандартов Минтруда России. Данный профстандарт позволит учебным центрам, работающим в системе дополнительного профессионального образования, колледжам и вузам, где ведется подготовка будущих специалистов для отрасли, перестроить свой учебный план в соответствии с потребностями отрасли, поскольку федеральный государственный образовательный стандарт в обязательном порядке ориентируется на действующие профстандарты. ФКУ «Центрдорразвития», по поручению Росавтодора, в настоящее время занимается этим вопросом.

О.А. Ширлин,
начальник
ФКУ «Центрдорразвития»

Уважаемые господа!

Предлагаем оформить подписку на журнал «Дорожная держава».
Стоимость годовой подписки (7 номеров) – 5 600 рублей
Стоимость подписки на полгода (4 номера) – 3 200 рублей

**Подписаться на журнал
можно с любого номера, позвонив по тел.:**

(812) 320-04-08 или (812) 320-04-09

