

19.09.2014 № П 383

Помощнику Президента Российской Федерации
Секретарю Государственного совета Российской Федерации
Левитину И.Е.

Руководителю рабочей группы президиума
Государственного совета Российской Федерации
Президенту Республики Татарстан
Минниханову Р.Н.

Заместителю руководителя рабочей группы президиума
Государственного совета Российской Федерации
Министру транспорта Российской Федерации
Соколову М.Ю.

Руководителю редакционной группы
президиума Государственного совета Российской Федерации
Заместителю Министра транспорта Российской Федерации
Белозерову О.В.

К разделу 2.3. доклада «Совершенствование системы
ценообразования в дорожном строительстве»

Уважаемый Игорь Евгеньевич!
Уважаемый Рустам Нургалиевич!
Уважаемый Максим Юрьевич!
Уважаемый Олег Валентинович!

Уважаемые члены рабочей группы по подготовке заседания Государственного совета Российской Федерации «О совершенствовании сети автомобильных дорог в целях комплексного освоения и развития территорий Российской Федерации».

Некоммерческое Партнерство дорожных проектных и изыскательских организаций «РОДОС» коллегиально рассмотрело раздел 2.3. доклада «Совершенствование системы ценообразования в дорожном строительстве», а также связанный с ним подпункт «в» пункта 4 раздела 6 «Выводы и предложения», в которых констатируется необходимость перехода на ресурсный метод при определении сметной стоимости строительства объектов.

Данное предложение весьма сдержанно воспринимается в профессиональном проектном сообществе в силу следующих обстоятельств:

Представляется далеко не бесспорным утверждение, что из четырех общепринятых способов расчета сметной стоимости строительства ресурсный метод дает наиболее точный и достоверный результат оценки.

Те, кто сталкивался с этим методом в практической работе над проектами хорошо знают, что он является самым трудоемким и длительным по срокам, поскольку требует запроса стоимости каждого ресурса из минимум трех-четырёх источников поставки.

Получаемая проектировщиком информация о стоимости ресурсов у поставщиков является максимально достоверной лишь на момент запроса и ответа. В действительности, получив информацию о готовящемся строительстве, владелец ресурса всегда повышает цену на материал в связи с возникновением платежеспособного спроса. Такая ситуация является абсолютно рыночной и не подлежит критике. Аналогично повышается стоимость проживания в гостиницах и билетов в канун крупных мероприятий и форумов, растет стоимость билетов ближе к дате отправления, происходит спекулятивный рост цен на землю по мере подтверждения информации о ее востребованности инвестором и т.д. Ничто не мешает поставщику увеличить стоимость ресурса и в период строительства, ссылаясь на рост цен на рынке. При этом поставщик материала не связан никакими обязательствами перед проектировщиком или заказчиком по поддержанию фиксированной цены на весь период строительства. В то же время единожды зафиксированная в проекте цена на ресурс будет подкреплена экспертизой и станет на деле константой, от которой будет формироваться вся остальная ценовая составляющая – и расчет фиксированной цены, включаемый в конкурсное предложение, и «выигранная» цена на стройку подрядчиком, и объемы планирования бюджетных обязательств по годам, и т.п.

На практике такой метод неизбежно приведет к нехватке средств для завершения объекта; он также чреват проблемами со сроками строительства, так как из-за дефицита ресурсов сроки будут увеличиваться; возникнут проблемы между заказчиком и проектировщиком, так как заказчик будет требовать ответственности за заложенную в проект стоимость ресурсов, а проектировщик не имеет возможности гарантировать ее неизменяемость в процессе строительства.

В развитых странах этим методом, как правило, пользуются только подрядчики при подготовке конкурсного предложения. При этом определение ими стоимости ресурсов осуществляется на основании конкурентных переговоров или конкурсов с производителями, в ходе которых определенная цена закрепляется на длительное время. В ряде случаев подрядчики, имеющие собственную ресурсную базу, берут за основу для расчетов чистую себестоимость и формируют ценовую оферту без учета рыночных цен и без оглядки на производителей, который брал за основу проектировщик.

Заказчики и проектировщики в странах с развитой сетью автодорог используют как правило укрупненные расценки по определенным видам работ. Эти расценки определяются на основании мониторинга цен по проведенным торгам. При этом мониторинг осуществляется региональными центрами ценообразования.

На основании вышеизложенных аргументов мы предлагаем исключить предложение об использовании ресурсного метода для определения стоимости строительства дорожных объектов на стадии планирования и разработки проектной документации.

Мы полагаем, что в конкретных российских условиях целесообразно сохранить равные возможности для всех используемых методик, не выделяя какую-либо из них. Такой подход позволит более разносторонне подойти к расчету цены, и при необходимости вывести усредненную составляющую, которая, не исключено, будет наиболее взвешенной и объективной.

В то же время мы всецело поддерживаем следующие выводы и предложения из проекта доклада (см. подпункт «в») п. 4 раздела 6 с определенными дополнениями (оригинальный текст отмечен желтым цветом, новый текст - зеленым, текст подлежащий исключению – знаком вычеркивания):

в) разработать комплекс мер, направленных на повышение достоверности определения сметной стоимости дорожных работ, а также на упрощение внедрения новых технологий, материалов, конструкций, машин и механизмов, в том числе за счет:

- создания единой общероссийской систематизированной базы данных объектов-аналогов и стоимости материально-технических и трудовых ресурсов для дорожного хозяйства;

~~- перехода на применение ресурсного метода при определении сметной стоимости объектов, в том числе путем создания и расширения перечня укрупненных нормативов конструктивных решений по видам дорожно-строительных работ;~~

- создания и расширения перечня укрупненных нормативов конструктивных решений по видам дорожно-строительных работ (НЦКР на автомобильные дороги, НЦКР на мосты), перехода на применение НЦКР при определении сметной стоимости строительства объектов, дополнения НЦКР приложениями с раскрытием количества и стоимости учтенных ресурсов, а также методологией привязки нормативов к конкретным проектным решениям;

~~- актуализации единичных расценок и элементных сметных норм на строительство и реконструкцию автомобильных дорог;~~

- актуализации единичных расценок и элементных сметных норм на строительство и реконструкцию автомобильных дорог путем разработки дополнительных расценок на новые технологии с выпуском дополнений и изменений к действующей сметно-нормативной базе (СНБ) без пересмотра всей СНБ;

- разработки прогнозных индексов-дефляторов и индексов изменения сметной стоимости строительно-монтажных работ для дорожного хозяйства;

- создания единого формата (стандарта) конкурсной документации для проведения подрядных торгов на дорожные работы с разработкой Технических спецификаций и указанием требований к качеству применяемых материалов, технологий, готовой продукции с последующим формированием банка данных конкурсных (тендерных) расценок победителей торгов.

Просим учесть эти предложения при окончательной подготовке доклада к Государственному совету.

По поручению членов Совета,

Генеральный директор ООО «ОКОР» (г. Вологда)
- Председатель совета партнерств «РОДОС»

В.А. Ноздрачев