

9 июня состоялось заседание Комиссии по проектно-изыскательской деятельности Общественного совета при Росавтодоре, посвященное проблемам проектно-изыскательской деятельности. Представители Минстроя России, Росавтодора, ГК «Автодор» подтвердили актуальность проблем и поддержали выработку совместных решений. По итогам заседания составлено обращение к Минстрою России с рабочими предложениями, о которых пойдет речь в статье.



О ФИНАНСИРОВАНИИ ПРОЕКТНО-ИЗЫСКАТЕЛЬСКИХ РАБОТ В ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ

В последнее десятилетие изменения требований к проектированию объектов дорожной отрасли повлияли на состав и трудоемкость проектных работ. С рынка ушло значительное количество проектных компаний, а доля убыточных организаций, по сведениям Росстата, составила почти треть. С 2017 по 2020 год, по данным СРО «Родос», число проектных компаний сокращалось в среднем на 5% ежегодно, что говорит о проблемах ценообразования в проектной деятельности.

Отказ заказчиков от поэтапной оплаты работ до получения положительного заключения государственной экспертизы

В 2020 году вышел приказ Минстроя России № 10/пр «Об утверждении типовых условий контрактов на выполнение проектных и (или) изыскательских работ и информационной карты типовых условий контракта», выполнение которого привело к отка-

зу от поэтапной оплаты работ до получения положительного заключения государственной экспертизы.

В нашей практике в 2021 году в 75% госконтрактов выполненные работы принимали и оплачивали после получения положительного заключения экспертизы. При этом у проектировщиков возникают дополнительные затраты на финансирование контрактов за счет собственных оборотных или заемных средств, не компенсируемых контрактом, в том числе из-за инфляции и отсутствия индексации контрактов.

Предложено: вернуть поэтапную приемку и оплату выполненных проектно-изыскательских работ (ПИР) (возможно, с удержанием определенной доли до получения положительного заключения экспертизы) в виде дополнительного разъясняющего письма Минстроя России о порядке применения приказа или его корректировке.

Недостоверная оценка начальной (максимальной) цены контракта (НМЦК) на ПИР

Приведем несколько примеров из практики:

- Обход Тольятти, 2-й этап – НМЦК оказалась ниже стоимости ПИР после экспертизы в 4,5 раза;
- Обход Тольятти, 3-й этап – НМЦК оказалась ниже стоимости ПИР после экспертизы в 3,5 раза;
- Обход Нижнекамска и Набережных Челнов – НМЦК оказалась ниже стоимости ПИР после экспертизы почти в 2,5 раза.

Отсутствие на законодательном уровне стадии «Обоснование инвестиций» для линейных объектов капитального строительства (ОКС) снижает достоверность оценки стоимости ПИР, для которой нужны детальные параметры и состав ОКС, которые дает разработка обоснования инвестиций. Результаты разработки необходимы и для использования проектно-сметного метода расчета,

приоритетного метода определения НМЦК при закупках подрядных работ по инженерным изысканиям и подготовке проектной документации (п. 10.1 приказа Минстроя России от 23.12.2019 № 841/пр «Об утверждении Порядка определения начальной (максимальной) цены контракта...»). Расчет выполняется на основании сметных нормативов, включенных в федеральный реестр. Проектные компании несут прямые убытки в связи с недооценкой НМЦК и выявления дополнительных работ, не учтенных в НМЦК. А заказчик несет дополнительные затраты из-за удорожания экспертизы, так как стоимость экспертизы рассчитывается от сметной стоимости ПИР в соответствии с принятыми проектными решениями.

Предложено: ввести на законодательном уровне стадию «Обоснование инвестиций» для линейных ОКС стоимостью выше 1 млрд руб.; установить возможность изменения существенных условий контракта в части уточнения стоимости ПИР в соответствии с одобренными техническими и технологическими решениями.

Заниженная оценка стоимости ОКС при формировании федеральной адресной инвестиционной программы (ФАИП) и других целевых программ

С заниженной предполагаемой (предельной) стоимостью ОКС мы сталкиваемся более чем в 50% случаев. Например, для 1-го этапа обхода Нижнекамска и Набережных Челнов предполагаемая (предельная) стоимость объекта составила только 60% от проектной. Несмотря на то, что проектная документация была разработана в соответствии с утвержденной документацией по планировке территории, расхождение стоимости привело к полной переработке проекта: изменению трассы автодороги и конструкции моста через Каму.

Это произошло, на наш взгляд, из-за отсутствия проектной проработки на стадии обоснования инвестиций

к моменту включения объекта в программу и некорректного использования данных по объектам-аналогам. Проектировщику в подобных ситуациях для снижения стоимости объекта приходится менять отдельные технические решения и нести дополнительные некомпенсируемые затраты по корректировке документации.

Предложено: ввести на законодательном уровне стадию «Обоснование инвестиций» для линейных объектов ОКС со стоимостью выше 1 млрд руб.

Неполнота и низкие темпы обновления сметно-нормативной базы

В действующем справочнике базовых цен (СБЦ) на проектные работы «Автомобильные дороги общего пользования» 2007 года и в других аналогичных справочниках отсутствуют расценки для более чем 40 видов проектных и 20 видов сопутствующих работ, выполняемых проектировщиками одновременно с разработкой проектной документации на строительство автодорог. Текущий переход от СБЦ на проектные и изыскательские работы к методикам нормативных затрат (МНЗ) по приказу Минстроя России от 01.10.2021 № 707/пр не охватывает в полном объеме дополнительные и сопутствующие работы.

За последние годы изменились и требования к составу и содержанию разделов проектной документации (постановление Правительства РФ от 16.02.2008 № 87 «О составе разделов проектной документации и требованиях к их содержанию» (ПП 87)), не отраженные в действующих сметных нормативах. Последствия: убытки проектировщиков из-за выполнения работ, по которым отсутствуют прямые расценки в СБЦ или МНЗ и которые не попали в расчет НМЦК.

Предложено: ускорить разработку методик определения нормативных затрат по соответствующей номенклатуре работ.

Отказы экспертных органов включать в сводную смету ПИР отдельные виды работ как не относящиеся к проектной документации

Примеры работ: транспортно-экономические исследования и моделирование транспортных потоков, техническая инвентаризация, оценка земельных участков и объектов недвижимого имущества, подлежащих изъятию для государственных и муниципальных нужд, техническая инвентаризация реконструируемых сетей с внесением изменений в документы кадастрового учета, подготовка документов для изменения категорий земель и пр. Причина отказа — отсутствие соответствующих требований в ПП 87 и отсутствие указаний о возможности включения затрат в сводный сметный расчет (приказ Минстроя России от 04.08.2020 № 421/пр).

Исключение экспертизой сопутствующих работ — как не относящихся к проектной документации, но выполняемых проектировщиком по поручению заказчика — ведет к прямым убыткам проектировщиков, так как оплачиваются эти работы за счет собственных оборотных средств.

Предложено: расширить перечень сопутствующих работ (пр. 421/пр), выполняемых одновременно с разработкой проектной документации, включать стоимость работ в НМЦК с учетом стоимости строительства линейного ОКС в главе 12 «Проектные и изыскательские работы».

Надеемся, что изложенные вопросы, направленные на ускорение строительства и снижение трудозатрат проектных организаций, в скором времени удастся разрешить. Надо сказать, что многие идеи уже удалось продвинуть. На протяжении последних лет были подготовлены и приняты предложения для законопроектов по изменению нормативной базы и определению стоимости строительства. Поэтому мы с оптимизмом смотрим в будущее и поздравляем коллег и партнеров с Днем строителя!

Александр Станевич,

советник генерального директора

АО «Институт «Стройпроект»