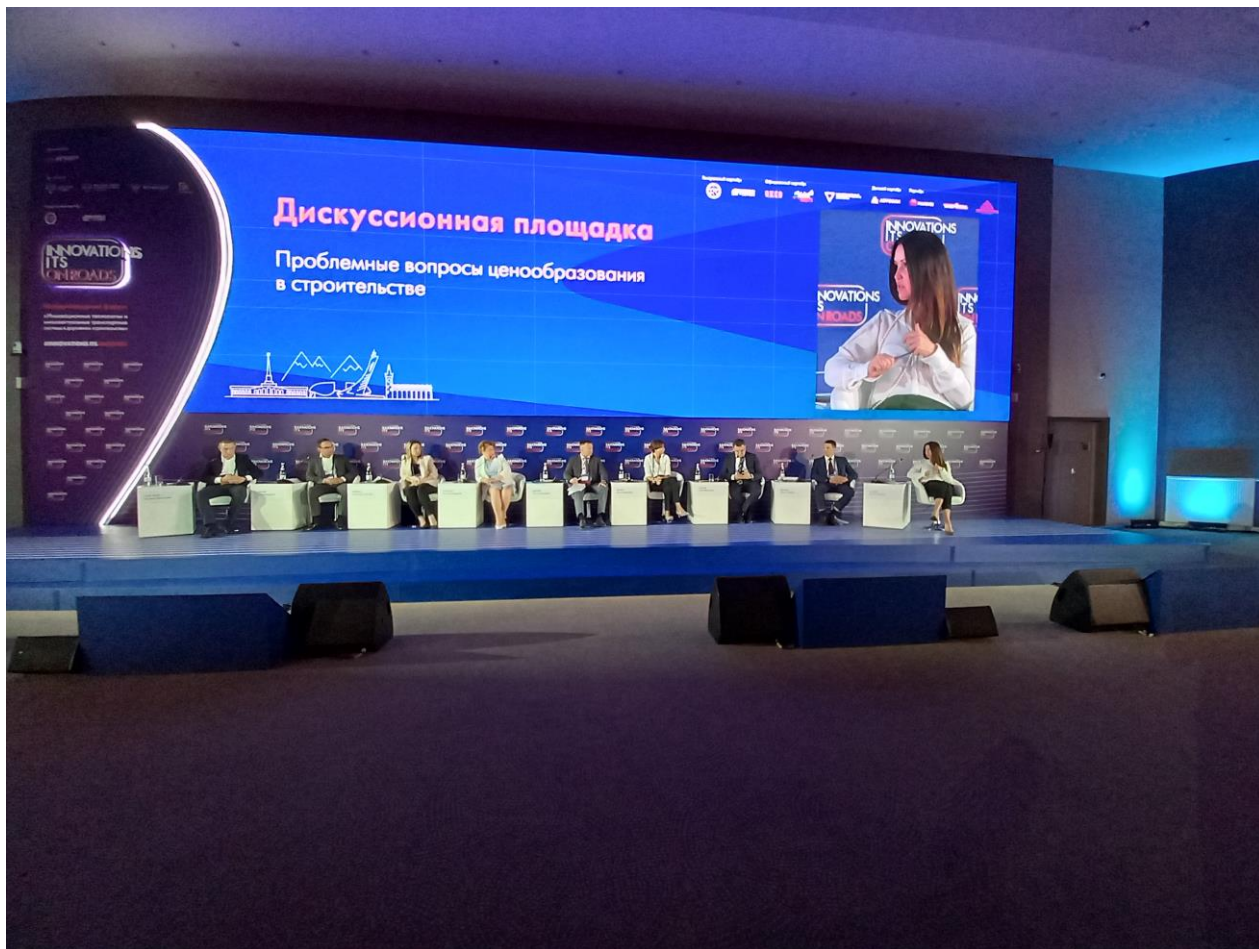


Ценообразование в строительстве. Хорошая история без конца



Проблемы ценообразования в строительстве регулярно обсуждаются на всех уровнях: от правительства страны до отраслевых конференций. Проблема в том, что этот вопрос уже многие годы не удается отрегулировать так, чтобы все работало: компании получали прибыль, а государство – построенные надежные сооружения без дополнительных вливаний средств и ежедневных оперативных совещаний. Не обошли эту тему стороной и на конференции ГК «Автодор» в Сочи. 15 сентября там была организована Дискуссионная площадка «Проблемные вопросы ценообразования в строительстве». Было затронуто много важных и сложных вопросов – от реформы ценообразования и ее перспектив до насущных финансовых проблем бизнеса.

В рамках статьи мы не будем вдаваться в сложные вопросы ценообразования, которые с большей пользой обсуждаются на специализированных площадках, а расскажем о том, что же в первую очередь беспокоит участников инвестиционно-строительного процесса с точки зрения финансирования работ.

Аналитическая служба

Если на пленарной дискуссии руководство страны с большой долей оптимизма говорило о перспективах реализации в России масштабных инфраструктурных проектов, то во второй день конференции поднимались куда более сложные, специализированные вопросы развития дорожного строительства. В первую очередь беспокойство экспертов

вызывают вопросы ценообразования, поскольку, как подчеркнул модератор дискуссионной площадки «Проблемные вопросы ценообразования в строительстве», член правления ГК «Автодор» (на момент проведения конференции) Денис Иванов, очевидно, что без достаточного и ритмичного финансирования ни одна стройка не может быть завершена. А если она останавливается, то запустить ее гораздо сложнее и дороже, чем планомерно поддерживать.



И дело не столько в том, как будет рассчитываться сметная стоимость строительства, а в том, что уже много лет в этой сфере не удается навести порядок. Как отметил в своем выступлении заместитель начальника Главгосэкспертизы России Сергей Лахаев, долгое время вопрос системы ценообразования регулировался исключительно приказами Минстроя и письмами, которые даже не регистрировались в Минюсте. По его словам, «это вызывало кучу нареканий, вопросов Счетной палаты, других проверяющих органов, поэтому задача стояла большая еще у моих предшественников – погрузить, скажем так, систему ценообразования в правовое поле. Дальше, понимая, что эти проблемы нужно решать и нужно решать прямо сейчас, не дожидаясь светлого будущего с ресурсно-индексным методом, был разработан комплекс мероприятий по так называемому поддержанию в работоспособном состоянии и повышению точности базисно-индексного метода».

К сожалению, несмотря на все сделанное за последние годы и Главгосэкспертизой России, и Минстроем РФ, производственники больших положительных изменений для себя, похоже, до сих пор не отмечают. По крайней мере, такое ощущение сложилось после прозвучавших в ходе дискуссии выступлений.

Для чего нужна прибыль

Действительно, как отметила директор по экономике и финансам ДСК «Автобан» Юлия Штрек, в последнее время наметилась тенденция плотного взаимодействия государства и подрядчиков с точки зрения решения проблем отрасли. Особенно очевидно это стало после резкого роста цен на строительные материалы, когда государство пошло навстречу бизнесу и позволило пересматривать цену контрактов.



Однако, похоже, сделано это было только потому, что в противном случае многочисленные стройки в стране могли просто остановиться, а компании, их ведущие, оказаться на грани банкротства. Между тем, в строительной отрасли есть еще целый ряд проблем, требующих срочного рассмотрения и решения. Некоторые из них были недавно перечислены в разработанной профессиональным сообществом Дорожной карте.

Как рассказала Ю.Штрек, прежде всего, по мнению специалистов, в отрасли необходимо уходить от понятия предельной стоимости объекта. Это связано с тем, что иногда такой подход может приводить к отказу в принятии документации Главгосэкспертизой. Эксперты ссылаются на то, что работы не обеспечены бюджетным финансированием.

Также представитель ДСК «Автобан» подчеркнула, что несмотря на принятие постановления правительства №1315, позволяющего пересматривать цену контракта, под действие документа не попали концессионные объекты. Между тем, в стране на сегодняшний день по концессионным соглашениям реализуется объектов общей

стоимостью более 1,5 триллионов рублей. Это ставит многие компании в неравные условия и грозит им серьезными сложностями.

Кстати, комментируя это положение, заместитель директора Департамента проектирования и технической политики ГК «Автодор» Елена Кулёва отметила, что проблема касается не только концессионных объектов, но и объектов, строительство которых ведется по 223-ФЗ. «Это постановление Правительства вообще на сегодняшний день имеет отношение только к тому, что торгуется по 44-ФЗ. То есть даже к 223-ФЗ, в том числе для объектов государственных компаний, это носит рекомендательный характер, хотя государственные компании и поименованы там в списке заказчиков, для которых это является обязательным. Здесь некая такая правовая проблема», – подчеркнула она.

Третий вопрос – отношение государства и заказчиков к размеру прибыли – и вовсе тянет за собой целый комплекс не решенных проблем. Это, в том числе, ограничения в развитии и модернизации организаций, сложности с поиском сотрудников и их удержанием и т.д.

Юлия Штрек отметила, что заказчик часто рассматривает прибыль исключительно как акционерный доход. Однако нельзя забывать, что прибыль – это возможность развиваться, возможность модернизироваться и, наконец, возможность делать новые технологии, в том числе переходить на BIM. Иными словами, любые НИОКРы должны финансироваться самими компаниями из собственной прибыли, поскольку государство на это направление работ средства не выделяет.

Другой связанный блок вопросов, который также был выделен докладчиком, это привлечение и удержание новых кадров. Дело в том, что современные полевики хотят работать и жить в гораздо более комфортных условиях, нежели было у их предшественников. Характеризуя современного вахтовика, Юлия Штрек отметила, что «он не хочет, чтобы у него был такой же вахтовый городок, в котором его папа и бабушка жили, у него совершенно другие требования и по социальному обслуживанию этих городков. И ездить он теперь не поездом хочет, а летать на самолете».

Кроме того, все эти специалисты по словам представителя ДСК «Автобан», хотят учиться, хотят иметь индивидуальный план развития, понимать свой карьерный рост, чтобы, например, можно было задумываться об ипотеке. При этом пенсионная программа молодых специалистов теперь волнует гораздо меньше, нежели программа по жилью.

Наконец, последний блок проблем – это ESG-повестка, которая пока ни в какие бюджеты у большинства организаций не заложена. Между тем, уже в самое ближайшее время понятие «углеродный след» прочно войдет в промышленность и без компенсации вреда экологии не сможет обойтись ни одно производство.

Все вышеперечисленное оплачивается бизнесом исключительно из своей прибыли. Поэтому когда сметную прибыль приходится закладывать на уровне 2%, а государство готово идти на изменение цены контракта только при превышении 5%, то превышение на 4% ведет к 2% убытка. Что ставит крест на любом развитии.

И прибыли нет

Поэтому, хотя и не только, несмотря на все прилагаемые усилия, пока ситуацию с ценообразованием в строительном комплексе нормализовать удастся далеко не всегда и не везде. Очень ярко это прокомментировал в своем выступлении начальник федерального учреждения «Центрдорразвитие» Олег Ширлин. Комментируя все озвученные в ходе сессии положительные моменты, он, фактически, высказал ровно противоположное мнение. «Вот это лакмусовая бумажка, когда подрядчик говорит о том, что а дальше-то жить невозможно,

там каждый год что-то делаете, вы пытаетесь каким-то образом изменить систему ценообразования, улучшить, а мы загибаемся», – заявил он.

По его мнению, логичнее было бы изначально создать благоприятные условия с понятными правилами игры, чтобы подрядчик не балансировал все время на грани убытков, а имел возможность накопить внутреннюю финансовую подушку. В этом случае рынок сам бы все регулировал, а государство вмешивалось бы только в критических ситуациях. Волатильность была, есть и будет. И правительство страны, как считает О.Ширлин, не должно на каждое изменение цен выпускать свое постановление и подзаконный акт. Тем более, что пока они готовятся, уже успевают отстать от реальности.

Изменения положительные, но результат неочевиден

Подводя итог дискуссии, Денис Иванов выразил надежду на то, что инновационные технологии, активно внедряемые в строительной отрасли в последние годы, позволят еще тщательнее обрабатывать имеющиеся данные по ценам и их динамике и, соответственно, оперативнее и правильнее реагировать на происходящие изменения. Кроме того, эффективным средством регулирования и сглаживания сложностей, связанных с колебанием цен, должен стать ресурсно-индексный метод, который позволит подрядчикам не так сильно зависеть от этого, а заказчикам поможет преодолеть часто имеющую место некомпетентность и перестать бояться принимать решения, одобренные правительством.

Ну а пока правительству в вопросах ценообразования в строительстве, как и во многих других сферах нашей жизни, остается только ручное управление и решение точечных проблем. Потому что до того момента, когда все задуманные механизмы начнут эффективно работать (да и начнут ли?), похоже, еще долго.