



Генеральный директор
ООО «СЕВКАВИНСТРОЙПРОЕКТ»
Константин Берлев

О ДОРОГАХ – НАЧИСТОТУ

Известно, что каждый рубль, потраченный на проектирование, экономит при реализации проекта от 5 до 8 рублей. Но только в теории. Почему в настоящее время эта аксиома у нас не работает, и несмотря на все усилия у нас по-прежнему мало хороших дорог, рассуждает генеральный директор ООО «СЕВКАВИНСТРОЙПРОЕКТ» Константин Берлев.

– Константин Владимирович, с нового, 2014 года вступит в действие ФЗ–44 о контрактной системе, который заменит печально известный ФЗ–94. Как вы думаете, решит ли новый закон все проблемы дорожного проектирования и строительства?

– Начнем с цитаты: «Нам необходим настоящий прорыв в строительстве дорог. В предстоящее десятилетие нужно как минимум удвоить объем дорожного строительства». Это заявил Президент Российской Федерации в Послании Федеральному собранию. Если сравнить приведенные выше стихи и цитату президента, очевидно, что «рецепт» Есенина и требования президента по сути своей совпадают. И это совпадение не объяснить ни дальновидностью поэта, ни мудростью президента. Необходимость развивать транспортную инфраструктуру – это всего лишь достаточно известная экономическая истина, которая озвучена руководителем государства. А вот будет ли она услышана его помощниками, будет ли при необходимости «употреблена власть», покажет жизнь.

А теперь о законе ФЗ–44. Вопрос вы задали непростой. Очень хочется верить, что закон будет полезным и работоспособным, а предлагаемый в новом законе порядок определения победителя с помощью двухэтапных конкурсов и конкурсов с ограниченным участием позволит выявить самого квалифицированного участника и самое лучшее (по технико-экономическим показателям) предложение по реализации объекта. При этом будут исключены случаи падения в цене на 50 или даже на 90%, как это нередко происходит при проведении торгов по ФЗ–94.

Вместе с тем необходимо отметить, что проектная документация для инфраструктурных объектов (в том числе для автомобильных дорог) является очень специфическим товаром. И особенности создания такого товара не могут быть учтены и решены одним законом. К примеру, участвовавшая в конкурсе недобросовестная, неквалифицированная организация победила за счет снижения цены контракта на 50–90%. Проектная документация такого горе-проектировщика будет, безусловно, низкого качества. Откуда взяться высокому качеству при отсутствии ресурсов? Заказчик, если захочет (а может быть, если сможет), накажет такого подрядчика. Но почему в стороне остается СРО, выдавшая допуск такой организации? Вероятно, в развитии действующих законов должен быть разработан какой-то механизм воздействия на СРО в случае, если организация – член СРО – является недобросовестным поставщиком: выпускает некачественную продукцию, демпингует или попусту халтурит. Градостроительным кодексом РФ установлена субсидиарная ответственность СРО в случае возмещения вреда в строительстве. А вот за недобросовестные действия своих членов еще ни одна СРО не была наказана, иначе вряд ли были бы возможны «падения» в цене контракта на 90%.

Хотелось бы сделать акцент на вопросе об ответственности проектной организации за выполнение контракта. Имущественная ответственность проектной организации за соблюдение сроков, качества, надежности, безопасности зданий и сооружений, построенных по ее документации, обеспечивается в соответствии с действующим кодексом путем:

- участия (взносом) проектной организации в компенсационном фонде СРО;
- заключения, по инициативе СРО, договоров о страховании гражданской ответственности.

Кроме того, при заключении контракта государственные заказчики в соответствии с ФЗ–94 включают в контракт требование об обеспече-

Проблемы решать комплексно

«Здесь одно лишь нужно лекарство –
Сеть шоссе и железных дорог»

С.А. Есенин



нии исполнения государственного контракта в размере до 30% от его стоимости.

Очевидно, что это обеспечение по своей сути – форма гражданской (имущественной) ответственности исполнителя, гарантом которой является СРО. Получается, что с одной и той же овцы мы трижды пытаемся содрать шкуру. Хорошо, если бы газета «Транспорт России» организовала обсуждение этого вопроса.

И чтобы закончить тему СРО, выскажу еще одну, возможно, спорную мысль: чтобы СРО работали в полную силу и начали фактически, а не формально выполнять предусмотренные законом функции, они должны создаваться по отраслевому или территориально-отраслевому принципу. Может быть, тогда в Интернете исчезнут такие предложения: «Вступление в СРО: стоимость услуг 10 000 руб. Выполняем за 2 дня», а СРО станут гарантами стабильности и для заказчиков, и для своих членов.

– Сегодня много говорят о том, что автомобильные дороги в России дорогие. Можно ли на стадии проектирования удешевить стоимость строительства?

– О стоимости строительства российских автомобильных дорог написано немало. Она действительно высокая, но если исключить стоимость земельного отвода, переустройства коммуникаций, учесть местные (климатические, грунтово-гидрологические) условия, которые в большинстве случаев значительно жестче, чем в Европе или в США, то, может быть, еще и мало будет.

Вопрос удешевления строительства на стадии проектирования является, на наш взгляд, некорректным. Попытаюсь объяснить почему. Если сформулировать в самом общем виде задачу проектировщика, то она прозвучит так: разработать проектную документацию на строительство объекта с минимально необходимой стоимостью, обеспечив при этом безопасность, надежность в течение расчетного срока, экономическую эффективность будущего функционирования объекта. Чтобы эти основополагающие показатели объекта были воплощены в жизнь, то есть в проект, проектировщику необходимы обоснованные (не волюнтаристские) сроки проектирования, обоснованный объем финансовых средств, нормативно-правовая база, которая обязывала бы проектировщика создавать экономически эффективный, технически совершенный объект с минимальной стоимостью.

Так что, как видите, проектировщик не «может удешевить стоимость строительства», а должен обеспечить минимально необходимую (оптимальную) стоимость реализации своего проекта.

Инструменты для снижения стоимости строительства, а если быть точным – обеспечения оптимальной стоимости есть. К ним относятся:

- необходимость опережающей разработки концептуальной стадии проекта, которая в соответствии с ГрК РФ должна разрабатываться в составе документов территориального развития и документации по планировке территории в объеме обоснования инвестиций;

- назначение сроков проектирования и стоимости ПИР должно производиться на основе научных рекомендаций (в связи с объективно существующей зависимостью: оптимальный срок выполнения ПИР – качество ПИР);

- использование местных строительных материалов, инновационных технологий и материалов;

- разработка и использование методик, обеспечивающих выявление экономически эффективных проектных решений;

- разработка и использование научно обоснованных нормативов удельных капитальных вложений, с которыми должна сравниваться стоимость принятых проектных решений;

- экономическая заинтересованность проектной организации в разработке проектной документации с минимально необходимой стоимостью.

Но, к сожалению, все вышеперечисленное – благие пожелания, так как существующая нормативно-правовая база и практика выполнения проектно-исследовательских работ не обеспечивают возможность создания экономически эффективного, с минимальной стоимостью проекта.

– Константин Владимирович, вы уже говорили о проблемах с экспертизой, что можете дополнить о работе экспертных органов?

– Государственная экспертиза проектной документации, безусловно, важный и нужный участник инвестиционного процесса создания объекта. Вместе с тем в силу обстоятельств переходного периода этот орган трансформировался из участника инвестиционного процесса в надзорителя, обеспечивающего директивное снижение стоимости объекта на 10–15%, очень часто невзирая на техническую невозможность такого снижения. Можно много еще говорить о проблемах взаимоотношений с Главгосэкспертизой, но необходимости в этом нет: все знают об этих проблемах. Начато реформирование ГЭ. Центр тяжести проведения экспертизы проектной документации для большей части объектов переносится с государственной экспертизы на негосударственную.

Может быть, в этом что-то и есть с точки зрения либерально-рыночной экономики, но мои коллеги испытывают сомнения по поводу успешности и полезности такого перехода. И причины для этого есть. Давайте вспомним 1991 год. Мы все свято верили, что рынок решит все наши проблемы, в том числе и в дорожной отрасли. Но увы: в 1989 году в РСФСР было построено 10 000 километров автодорог, а в

2010 году, когда потребность в автомобильных дорогах возросла в разы, – около 3000 километров. Более реальным и полезным представляется следующее решение: в Росавтодоре организовать (возвратить) отраслевую экспертизу, и то, что намечено отдать негосударственной экспертизе, передать ей. Можно отметить несколько аргументов в ее пользу. Во-первых, отраслевая экспертиза в силу своей узкой специализации более квалифицированно отслеживает качество, экономическую эффективность и обоснованность проектных решений, а не формальное соблюдение состава проекта. Во-вторых, дает возможность проводить единую техническую политику отрасли. В-третьих, дает возможность оптимизации состава и объема проектно-сметной документации (ПСД), разработки единых, отраслевых, требований к ПСД. Наконец, на основе анализа результатов отраслевой экспертизы возможна выработка рекомендаций по улучшению проектно-сметного дела в отрасли.

Совершенно очевидно, что негосударственная экспертиза не сможет обеспечить вышеперечисленные преимущества, и если следовать по уже выбранному пути, развитие проектного дела в дорожной отрасли обеспечено не будет. И тогда нам останется верить, что «заграница нам поможет».

– Сегодня в жизнь дорожной отрасли активно внедряются контракты жизненного цикла. Помогут ли они решить какие-то проблемы дорожной отрасли?

– У нас есть опыт работы на объекте, который был передан генеральному подрядчику – ДСК «Автобан» – по контракту жизненного цикла. В целом это была стандартная работа по разработке рабочей документации для реконструкции автомобильной дороги, может быть, только с повышенным интересом генподрядчика к надежности конструкции дорожной одежды. В целом контракт жизненного цикла – это правильное решение, которое повышает ответственность генерального подрядчика за качество и надежность объекта, хотя справедливости ради следует отметить, что ДСК «Автобан» и на других объектах работает очень ответственно.

– Как вы в целом видите перспективы развития проектной отрасли, есть ли у нее потенциал и возможности роста?

– Безусловно, несмотря на все вышеперечисленные проблемы, потенциал есть – благодаря профессионалам, инженерам-проектировщикам. Взять хотя бы наш коллектив. Это – патриоты своего дела, за их плечами не один десяток объектов, и идеи есть, и силы для их воплощения. Хочется, чтобы в России появлялись качественные и современные дороги и объекты транспортной инфраструктуры не вопреки, а благодаря их таланту.