

Анализ методики определения сметных цен на затраты труда, методики определения сметных цен на материалы, изделия, конструкции, оборудование и цен на услуги на перевозку грузов для строительства и методики применения сметных цен на строительные ресурсы

Механизмы расчета сметных цен на затраты труда определяются Методикой определения сметных цен на затраты труда в строительстве, утвержденной приказом Минстроя России от 20 декабря 2016 г. №1000/пр (далее - методика определения сметных цен на затраты труда), и имеют следующие недостатки, требующие доработки:

установленные подходы не обеспечивают достоверность определения сметных цен на затраты труда, а именно усредняются показатели заработной платы, равнозначно оценивая труд как в нормальных, так и во вредных, опасных, тяжелых природно-климатических условиях;

в пункте 3.2 методики определения сметных цен на затраты труда расчетная величина сметной цены на затраты труда в строительстве определяется на основании информации о среднемесячной номинальной начисленной заработной плате работников по полному кругу организаций по субъектам Российской Федерации, представленной Федеральной службой государственной статистики. Данная формулировка ведет к неопределенности, так как неясен круг организаций и специалистов субъекта Российской Федерации, по которому ведется расчет (только строительные организации или полный спектр организаций субъекта);

в соответствии с пунктом 3.1 методики определения сметных цен на затраты труда указанные цены разрабатываются ежегодно в текущем уровне цен по данным статистики прошлого года, то есть актуализируются один раз в год. При такой периодичности актуализации сметных цен достоверность расчета стоимости строительства будет снижаться.

Определение цен услуг на перевозку грузов для строительства автомобильным, железнодорожным, внутренним водным, морским и

воздушным видами транспорта определяется в соответствии с методикой определения сметных цен на материалы, изделия, конструкции, оборудование и цен услуг на перевозку грузов для строительства, утвержденной приказом Минстроя России от 20 декабря 2016 г. № 1001/пр, и методикой применения сметных цен строительных ресурсов, утвержденной приказом Минстроя России от 8 февраля 2017 г. № 77/пр (далее – методика применения сметных цен строительных ресурсов).

В соответствии с пунктом 4.13 методики применения сметных цен строительных ресурсов сметные цены, сформированные в порядке, предусмотренном методикой, не учитывают транспортные расходы по доставке материальных ресурсов от производителей (поставщиков) до приобъектного склада строительной площадки и заготовительно-складские расходы. Транспортные и заготовительно-складские расходы рассчитываются дополнительно. В данном случае речь идет не о сметной, а об отпускной цене.

В соответствии с пунктом 32 статьи 1 Градостроительного кодекса Российской Федерации сметные цены строительных ресурсов – сводная агрегированная в территориальном разрезе документированная информация о стоимости строительных ресурсов, установленная расчетным путем на принятую единицу измерения и размещаемая в федеральной государственной информационной системе ценообразования в строительстве. В ранее действовавшей методике сметные цены на материалы, изделия и конструкции на установленную единицу измерения включали в себя следующие элементы стоимости: свободные оптовые или регулируемые цены на продукцию производственно-технического назначения с учетом стоимости тары и упаковки, а также наценки (надбавки) и комиссионных вознаграждений, уплачиваемых снабженческими (в том числе посредническими) организациями, оплаты услуг товарных бирж (включая брокерские услуги) и таможенных пошлин и сборов, стоимости

транспортировки и погрузочно-разгрузочных работ, заготовительно-складских расходов, включая затраты на комплектацию материалов.

В соответствии с пунктами 6.4.2, 6.4.3 методики применения сметных цен строительных ресурсов следует, что на основании сметной документации, разработанной с использованием сметных норм, формируется ресурсная ведомость, в соответствии с которой осуществляется выборка материальных ресурсов, применяемых при строительстве.

Для каждого вида материального ресурса определяются два ближайших к месту расположения объекта капитального строительства производителя (поставщика) в целях формирования экономически эффективных маршрутов перевозки грузов для строительства, с учетом вида транспорта и подвижного состава, а также класса груза и массы брутто на установленную единицу измерения материального ресурса в соответствии с классификатором строительных ресурсов.

Экономически эффективные маршруты перевозки материальных ресурсов от двух ближайших производителей (поставщиков) определяются на основании данных открытых источников по всей номенклатуре материальных ресурсов, от каждого из определенных производителей исходя из принципа минимизации издержек на перевозку, в том числе затрат на перевалку, а также на основании цены услуги по перевозке соответствующим видом транспорта. Стоимость погрузочно-разгрузочных работ принимается отдельно в соответствии с ценами, опубликованными во ФГИС ЦС.

Предлагаемый метод расчета транспортной составляющей является достаточно трудоемким, так как количество материальных ресурсов на крупных объектах может достигать нескольких десятков тысяч, для каждого из которых будет необходимо составить транспортную схему и определить транспортные затраты в соответствии с положениями методики.

Также следует отметить, что действующие методики не применимы для расчета транспортной составляющей в условиях строительства объектов с особой удаленностью от населенных пунктов, железнодорожных станций,

морских портов, аэропортов и при отсутствии дорог с твердым покрытием. Представляется необходимым разработка укрупненных нормативов транспортных затрат, учитывающих фактические транспортные схемы перевозок строительных ресурсов, дифференцированные по группам строительных материалов, видам транспорта и территориям, а также автоматизация процесса построения транспортных схем доставки материалов с увязкой стоимости выбранного способа доставки.