

№ 19/18/01

«01» травня 2023 року

**Голові Державного агентства
відновлення та розвитку
інфраструктури України
Мустафі-Масі Найєму**

Шановний пане Мустафо!

Національна асоціація дорожників України висловлює Вам свою повагу!

Ми підтримуємо впровадження Вами та Вашою командою позитивних змін в Агентстві та бажаємо успіху у реалізації Ваших задумів. Особливої уваги заслуговує прийняття світової Методики ціноутворення у будівництві. Стандартний метод вимірювання у цивільному будівництві – CESMM, вже доступний для впровадження у практику будівництва, у тому числі, автомобільних доріг в Україні.

Оскільки кожен напрямок будівельної галузі має свої специфічні відмінності щодо процесів (процедур), які нормативно не врегульовані та потребують додаткового регламентування, Національна асоціація дорожників України надає свої пропозиції для усунення або доопрацювання певної частини нормативної бази, які, на нашу думку, прискорюють впровадження у виробництво світової Методики ціноутворення.

З 17.10.2022 вартість нового будівництва, реконструкції, капітального та поточного ремонту, експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування визначається відповідно до Правил визначення вартості будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування (далі – Правила) та Методики визначення вартості дорожніх робіт та послуг щодо визначення вартості нового будівництва, реконструкції, ремонтів та експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування (далі – Методика). Пропонуємо внести зміни до зазначених документів та врахувати наступне.

У зв'язку із реорганізацією Агентства автомобільних доріг України та його регіональних підрозділів (Служб автомобільних доріг) в Агентство відновлення та розвитку інфраструктури (Служби відновлення і розвитку інфраструктури) з розширенням сфери діяльності, доцільно розширити і сферу застосування Правил та Методики, а саме: В назві документу доповнити

«МЕТОДИКА визначення вартості дорожніх робіт та послуг щодо визначення вартості нового будівництва, реконструкції, ремонтів та експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування та об'єктів інфраструктури», п.1.1, а також інші пункти Правил та Методики повинні бути доповнені фразами «та об'єктів інфраструктури».

Відповідно до пункту 7.6 Методики компенсація додаткових витрат, пов'язаних з інфляційними процесами, відбувається на підставі порівняльної відомості відповідно до переліку основних матеріальних ресурсів, а середні регіональні ціни (поточні та базові) на матеріальні ресурси для порівняння повинні бути зазначені в базі даних цін. Проте виникає проблема у разі відсутності таких матеріалів у базі даних цін, відсутності цін на такі матеріали або відсутності середньої ціни в регіоні. Пропонуємо удосконалити механізм компенсації додаткових витрат, пов'язаних з інфляційними процесами враховуючи вищенаведені випадки та розширити базу даних цін переліком з іншими важливими дорожньо-будівельними матеріалами (пісок, сіль, бетон тощо).

Пунктом 7.7 Методики щодо компенсації коштів на ризики передбачає, що порядок складання обґрунтованих розрахунків фактично понесених та підтверджених додаткових витрат визначається умовами договору. А вартість додаткових обсягів дорожніх робіт і послуг та вартість додаткових дорожніх робіт і послуг визначається на підставі пунктів 4.1– 4.24 Методики, що не передбачає врахування прибутку та адміністративних витрат при виконанні додаткових робіт та послуг за рахунок коштів на ризики. Пропонуємо передбачити можливість врахування усіх складових вартості при компенсації вартості виконання додаткових робіт та послуг за рахунок коштів на ризики. При обґрунтуванні ризиків розрахунком вартості додаткових видів та обсягів робіт відповідно до пунктів 4.1– 4.24 Методики, Замовники не мають права вимагати у Підрядника надання підтвердження документального підтвердження понесених витрат. Тобто загальна вартість визначається так як і при складанні інвесторської кошторисної документації.

Останніми роками в дорожній галузі часто застосовуються договори «проектуй-будуй», проте відсутні нормативні документи, які б регулювали цей процес на всіх стадіях інвестиційного процесу, що призводить до різного трактування визначення вартості дорожніх між усіма учасниками та можливості виникнення корупційних ризиків.

Необхідно доповнити саме Методика, щодо підходів з визначення вартості на стадіях визначення інвестиційної вартості і конкурсної пропозиції з подальшим складанням договірної ціни для об'єктів, які планується реалізовувати по схемі «проектуй – будуй». Пропонуємо зазначити, що інвесторська вартість об'єкту визначається з використанням порівняльного методу (по об'єктам або роботам

аналогам). Вартість ціни пропозиції (вартість договору) визначається учасником на підставі технічного завдання Замовника, яке обов'язково включає завдання на проектування, технічний опис об'єкта з основними характеристиками та вимогами тощо. Тобто в п.6.2. Методики потрібно зробити виключення для об'єктів «проектуй - будуй» щодо документів, які надаються Замовником при оголошенні тендеру, оскільки проектно-кошторисна документація, відомість обсягів робіт «BoQ» і таблиця з переліком основних матеріалів з'являться лише після виконання етапу «Проектування» та проходження експертизи. Переможець тендеру заключає договір на переможну ціну. При цьому договірна ціна максимум може включати розділення вартості на проектні та будівельні роботи, так як вона потрібна лише формально, оскільки взаєморозрахунки за виконані роботи по ній не будуть проводитись. Важливо зазначити, що вартість договору після завершення етапу «Проектування» не може збільшуватись. Лише після завершення першого етапу Підрядник складає тверду договірну ціну за УПВ і таблицю з переліком основних матеріалів, відповідно до затвердженої ПКД та відомості BoQ, які стають невід'ємною частиною Договору. Пропонуємо передбачити умовами договору даний механізм уточнення вартості договору та його доповнення/зміну після виконання етапу «Проектування». Етап взаєморозрахунків за виконані роботи/надані послуги проводяться згідно розділом VII Методики.

Наказом Міністерства інфраструктури України встановлено, що визначення розміру витрат на проектні, вишукувальні роботи, експертизу, які враховуються в главі 12 зведеного кошторисного розрахунку, здійснюється згідно з кошторисними нормами України «Настанова з визначення вартості проектних, науково-проектних, вишукувальних робіт та експертизи проектної документації на будівництво», затвердженими наказом Міністерства розвитку громад та територій України від 10 листопада 2021 року № 281, до дня набрання чинності Методикою визначення вартості дорожніх робіт та послуг щодо визначення вартості проектних, вишукувальних робіт та експертизи. Проте, наразі відсутня Методика визначення вартості дорожніх робіт та послуг щодо визначення вартості проектних, вишукувальних робіт та експертизи. Пропонуємо розробити та погодити Методику визначення вартості дорожніх робіт та послуг щодо визначення вартості проектних, вишукувальних робіт та експертизи, а також наповнити базу об'єктів-аналогів для можливості використання при визначенні вартості проектних робіт.

На сьогоднішній день діє два документи щодо видів та переліків дорожніх робіт та послуг – ГБН Г.1-218-182:2011 «Ремонт автомобільних доріг загального користування. Види ремонтів та перелік робіт» та ДСТУ 8747:2017 «Автомобільні дороги. Види та переліки робіт з ремонтів та експлуатаційного утримання»,

положення яких відмінні і можуть трактуватися учасниками ринку по-різному, що може призвести до виникнення корупційних ризиків. Пропонуємо скасувати дію ГБН Г.1-218-182:2011 «Ремонт автомобільних доріг загального користування. Види ремонтів та перелік робіт». Вважаємо за необхідне зробити виключення, при корегуванні ПКД на поточний середній ремонт по діючим договорам для можливості їх завершення та введення об'єктів в експлуатацію.

Зважаючи на вищевикладене, просимо поширити дію Методики на інші об'єкти інфраструктури та, як наслідок, затвердити кошторисні норми України щодо ціноутворення у будівництві інфраструктурних об'єктів (крім автомобільних доріг загального користування) із аналогічним Методиці змістом.

Сподіваємося, що наші пропозиції будуть враховані та на подальшу плідну співпрацю!

З повагою

**Президент
Національної асоціації
дорожників України**



Микола БЕРЕЗОВСЬКИЙ