

ГАРАНТИЯ ВЫСОКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

В октябрьском номере журнала мы сообщали о недавно созданной российской ассоциации инженеров-консультантов в строительстве НАИКС и принятии ее в члены международной федерации инженеров-консультантов ФИДИК.

Сегодня наш собеседник – советник генерального директора института «Стройпроект», член совета некоммерческого партнерства дорожных проектных организаций «РОДОС», вице-президент НАИКС Олег Кашенко.

– *Что такое ФИДИК и чем значимо членство в этой организации?*

– ФИДИК, наверное, не нуждается в подробном представлении в среде профессионалов. Международная федерация инженеров-консультантов была создана в 1913 году, и не столь давно на генеральной ассамблее в Барселоне отметила свое столетие. Россия до 1917 года состояла ее членом, но после Октябрьской революции это место по понятным причинам утратила. За прошедший век ФИДИК стала самой известной международной федерацией в мире строительного бизнеса, так что присоединение к ней – это возврат к историческим корням, в круг передовых в инженерном проектировании стран.

– *Международных строительных ассоциаций великое множество. Что отличает ФИДИК от остальных?*

– Наибольшую известность ФИДИК приобрела благодаря своим типовым контрактам, разработанным и широко внедренным во многих странах. Эти типовые «проформы», как их еще иногда называют, были созданы после второй мировой войны по заказу Мирового банка и имели цель унифицировать условия предоставления международной финансовой помощи, направляемой на строительство самого разнообразного спектра объектов – от



жилья до автодорог и инженерной инфраструктуры.

О контрактах ФИДИК существуют разные мнения, но факт остается фактом: пока это единственное универсальное средство во взаимоотношениях инвестор-заказчик-подрядчик, которое признается всеми. В особо сложных случаях, когда стороны будущего контракта не могут найти взаимопонимания, они становятся единственной платформой, от которой отталкиваются в переговорах и на базе которой обычно приходят к консенсусу.

Многие считают, что типовые контракты – это единственное, чем знаменита ФИДИК. В действительности, это не совсем так. Контракты, безусловно, важны и значимы, но не сами по себе, а тем, что в них закреплена определенная система взаимоотношений между участниками строительного процесса. И вот именно эта си-

стема представляет наибольшую ценность и значимость.

– *Как следует из ваших слов, существует иная система строительных отношений, чем заказчик-подрядчик?*

– Как ни парадоксально, да. Мы все привыкли к тому, что в нашей стране строительный процесс отрегулирован Градостроительным кодексом. Что с одной стороны существует заказчик-застройщик, а с другой – один из исполнителей: изыскатель, проектировщик или строитель. Под них созданы три разновидности саморегулируемых организаций, для каждого существует свой вид контрактных отношений. Строительный процесс в России начинается с момента, когда заказчик-застройщик становится собственником земельного участка под застройку и у него появляются средства на финансирование одного из этапов работ – территориального планирования, разработки проекта планировки территории, выполнения проекта и собственно строительства. Заканчивается строительный процесс приемкой объекта в эксплуатацию. И на этом все.

ФИДИК существенно расширяет эти границы. По мнению международного инженерного сообщества, градостроительный процесс начинается с момента зарождения у инвестора бизнес-идеи. Заблаговременно, еще только подбирая место под будущую застройку, инвестор неизбежно обращается к услугам профессиональных инженеров, которые оценивают потенциальные плюсы и минусы разных вариантов участков, их технические, эколо-

гические, логистические, стоимостные характеристики, прогнозируя будущие затраты, которые неизбежно будут включаться в инвестиционный план. Задача инженеров — не построить лишь бы построить, а помочь инвестору по инженерной части — сформировать наилучший вариант инвестиций, который гарантирует оптимальный план окупаемости вложений. Инженер рассматривает не только строительство с окончанием на стадии акта ввода, но и весь период эксплуатации, жизненный цикл объекта до момента окупаемости и перехода в стадию формирования прибыли.

— *В теории это, наверно, правильный подход, но как он реализуется в жизни? В чем различие с нашей практикой?*

— На практике ФИДИК утверждает, что строительный процесс — это достаточно универсальный и единообразный процесс, который во всех странах реализуется одинаково. Только он по-разному регулируется. ФИДИК считает, что основной стороной в этом процессе выступает не заказчик-застройщик, а инвестор. И его визави выступают инженер-строитель и инженер-консультант. По сути, вся инженерная составляющая строительного процесса делится на две части: первую, где основным действующим лицом является строительный инженер, который «своими руками» возводит конструкцию, и вторую, в которой инженер оказывает инвестору так называемые высокотехнологичные интеллектуальные услуги. Различие между ними проходит именно по линии «практическое строительство — интеллектуальная услуга».

— *Что это означает?*

— Первое. Инвестор не обязательно должен быть экспертом в строительстве. За него всю специализированную инженерную работу могут выполнять профессионалы, для которых это явля-

ется главным мастерством. Этот подход — абсолютная норма для бизнеса. Если бы было иначе, то каждый инвестор должен был бы обзаводиться собственным банком, своим гаражом со строительной техникой, закупать и содержать вагоны для железнодорожных перевозок, то есть всем комплексом бизнесов из прилегающих секторов. Привлечение профессионалов — условие успешной работы, потому что это дешевле, оперативнее, надежнее: каждый должен делать свое дело. Собственно, то, что предлагает ФИДИК — это услуги инвесторам по всестороннему инженерному сопровождению инвестиционно-строительного процесса. Эту работу называют по-разному: инженерный консалтинг, инженерное консультирование, инжиниринг, но суть одна — это оказание инженерных высокотехнологичных услуг инвестору.

Второе. Эти услуги касаются всех этапов реализации бизнес-проекта — от первичной идеи до его полной окупаемости. Сюда входят и первичный подбор участка, и предварительные изыскания для определения целесообразности покупки земли, и анализ архивных материалов по конкретной территории, и определение лучших вариантов сносов строений и удаления растительности, и архитектурные решения, и подготовка тендеров, их проведение, консультирование инвестора по выбору лучших подрядчиков, выбор строительных материалов, лабораторные проверки материалов и конструкций, строительный контроль, приемка работ, участие в решении конфликтов с подрядчиками... и т.д. и т.п. Нет смысла все перечислять.

Услуги, которые оказывают профессиональные инженеры-консультанты, обычно востребованы не только инвесторами, но и структурами, участвующими в инвестиционном процессе, в

частности, банками. И уже сейчас все серьезные финансовые учреждения аккредитуют инжиниринговые компании, которые по их поручению проверяют на инженерную достоверность и оптимальность те предложения, те бизнес-обоснования, которые представляют к финансированию инвесторы. По существу, одни инженеры перепроверяют других. Эта работа не имеет прямого отношения к сфере, которую регулирует Градостроительный кодекс, но она существует и востребована на рынке.

И, наконец, третье и очень принципиальное отличие. Инженер-консультант, сопровождая инвестиционный процесс в интересах инвестора, может становиться по его поручению и его представителем во взаимоотношениях со строительной компанией, не становясь стороной контракта, в котором все равно главными действующими лицами выступают инвестор и подрядчик. Эта абсолютно логичная «конструкция», если понимать строительный процесс не как самоцель, а как один из этапов инвестиционного процесса. В российских условиях это далеко не всегда так, особенно при строительстве за бюджетные средства. Например, в дорожном хозяйстве дирекция по строительству автодорог выступает техническим заказчиком со стороны государства как инвестора и договорной стороной в контракте с изыскателями, проектировщиками, строителями, некоторыми другими исполнителями.

— *Эти различия понятны. Но они представляются внешне настолько незначительными... Неужели все это критично с точки зрения конечного результата строительства?*

— Жизнь показывает, что да, часто весьма критично. Подчеркнем еще раз: основная заслуга ФИДИК не в том, что здесь разработаны типовые формы контрактов, а в том, что для них огромный авторский коллектив, состоящий

из сотен экспертов из десятков передовых и не самых передовых стран, на протяжении многих-многих лет проводил всесторонний, всеобъемлющий анализ мировой строительной практики. Контракты «настроены» на то, чтобы максимально содействовать и поддерживать лучшие практики в строительстве. ФИДИК и сейчас позиционирует себя как разработчика и распространителя прежде всего этих international best practices, и уже только потом — типовых контрактов.

ФИДИК на уровне устава, основных правил и принципов закрепляет ряд важных положений, смысл которых в следующем:

- главным приоритетом является, извините за тавтологию, инвестиционная задача инвестора. Инженер должен использовать весь свой опыт и мастерство, чтобы содействовать достижению инвестиционных задач;

- надежность и безопасность объекта инвестирования является обязательным элементом, и предлагаемые технические решения должны соответствовать этим требованиям;

- срок реализации проекта является критическим фактором с точки зрения окупаемости, и инженер должен содействовать любым решениям, которые не нарушают сроков. В частности, любые споры должны решаться в досудебном порядке, для чего создаются специальные согласительные институты. Суд — это крайняя и всегда нежелательная мера, потому что суд неизбежно ведет к затягиванию сроков;

- стороны должны нести равные и разумные риски. И инвестор, и подрядчик, и финансирующий проект банк, и инженер — все они являются участниками рынка, и все они должны иметь равные гарантии защиты своих рисков и заслуженных компенсаций (у нас, мы знаем, существует известный тренд — переложить всю

ответственность за работы на подрядчика, так чтобы заказчик минимально отвечал по своим обязательствам);

- процесс строительства должен быть открыт для разумных технологических изменений, и если какой-либо стороне удастся найти лучшее технологическое решение, не снижающее качественных характеристик объекта, оно имеет право на применение, а в случае экономии на капитальных затратах выгода должна равномерно распределяться между сторонами-участницами. Изменение в проекте — норма, а не исключение. У нас же, как известно, господствует принцип неизменности стартовой цены, что делает для всех участников нежелательным внесение каких-либо изменений и практически закрывает доступ инновациям на начатый строительством проект.

Согласно ФИДИК, в контракты включено очень большое количество частных случаев, замечаний и оговорок, которые внешне сильно утяжеляют контракты, делают их сложными для понимания и подготовки. В действительности эти частные случаи предлагаются лишь по той причине, что в мировой практике они где-то и когда-то привели к серьезным осложнениям в реализации проекта, и авторы «лучших мировых практик» ФИДИК посчитали целесообразным упомянуть о них, чтобы подобные прецеденты не повторялись.

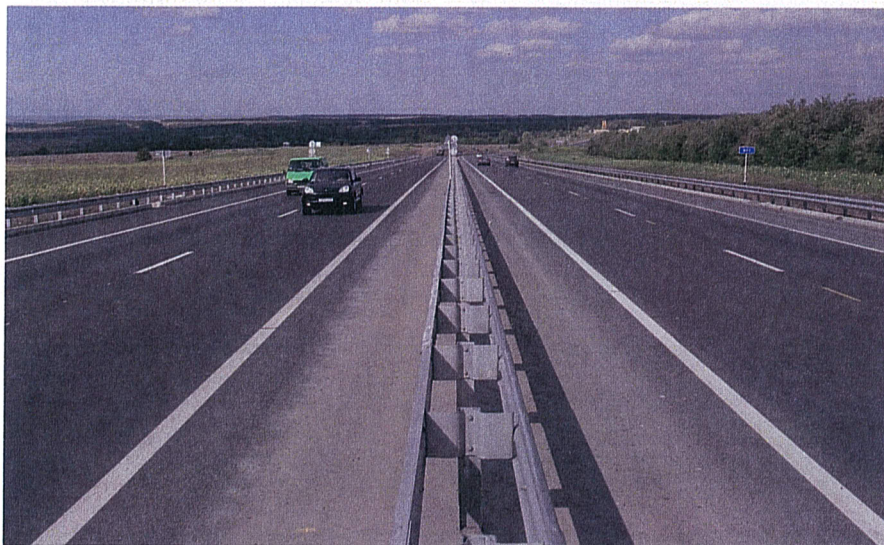
— Нам известно, что два года назад АО «Институт «Стройпроект» и вы, в частности, выступили автором научно-исследовательской работы по вопросу адаптации лучших практик ФИДИК к потребностям российского дорожного хозяйства. Работа почти закончена. О каких выводах можно говорить сейчас?

— Главных выводов несколько. Прежде всего — наше бюджетное строительство (и дорожное хозяйство в этом отношении не

исключение) серьезно отстает от лучших мировых практик в части подготовки и организации строительного процесса. В майских экономических указах Президента РФ 2012 года есть пункт, в котором в качестве ориентира для оценки правильности управленческих решений предлагается рассматривать индекс по условиям ведения бизнеса (так называемый рейтинг Doing Business), разработанный Всемирным банком. При том, что Россия в рейтинге 2015 года заняла итоговое 51-е место, поднявшись за год на 3 ступени, по такому критерию, как оформление разрешений на строительство, мы опустились со 117-го на 119-е место, потянув общие показатели вниз. А в мировых лидерах — страны, работающие на принципах инжиниринга и ФИДИК — Сингапур, Южная Корея, Великобритания, США, Швеция, Норвегия, Финляндия, а также Гонконг (КНР).

Второй вывод — не следует искать революционных решений и ломать старое. Есть немало дорожных бюджетных строек, особенно в регионах, где применять контракты и практики ФИДИК не имеет смысла — не крупные объекты нормально можно строить и по существующей методике. Но что касается крупных мегапроектов, таких по масштабам, как строительство дороги Москва — Санкт-Петербург, Центральная кольцевая магистраль вокруг Москвы, проекты будущего коридора «Европа — Западный Китай», — здесь управление по системе контрактов ФИДИК было бы разумным.

Между прочим, наши южные соседи — дорожники Казахстана — демонстрируют именно такой подход. В национальной дорожной программе они активно используют кредиты Мирового банка, Европейского банка реконструкции и развития, Азиатского и Исламского банков развития, а те в свою очередь безусловными



требованиями выставляют организацию проектов по требованиям ФИДИК. Поэтому практически нет сомнений, что будущие российские проекты в части «восточного коридора» ожидает та же участь.

И здесь важно учитывать, что, в отличие от казахских коллег, в нашей стране был положительный опыт таких проектов. В начале 2000-х годов на этой организационной основе осуществлялись работы по строительству КАД Санкт-Петербурга и автодороги Чита – Хабаровск, а также по завершению строительства комплекса сооружений защиты Санкт-Петербурга от наводнений. Этот опыт детально проанализирован и доказывает, что внедрение методик ФИДИК, методик инжиниринга не требует системных изменений в законодательстве и может применяться у нас с минимальными нормативно-правовыми и нормативно-техническими коррективами.

Мы должны говорить, наверно, вот о чем. Нынешние сложности в мировой политике рано или поздно завершатся. Ограничения и санкции будут отменены. Россия сможет активнее и шире использовать международный опыт. В дорожном строительстве этой управленческой инновационной перспективой является инжиниринг, инженерное консультиро-

вание, инженерное сопровождение. Здесь не надо ждать, надо работать в этом направлении сейчас.

– *Если мы правильно понимаем, возвращаясь к разговору о национальной ассоциации инженеров-консультантов в России НАИКС, – программа по инжинирингу, о которой вы говорили, и является ее главной целью?*

– Да, это именно так. В нашей ассоциации сложился сильный актив в лице головных институтов Росатома и ряда крупных дорожных организаций. Такой состав не случаен, потому что Росатом вынужден на принципах ФИДИК строить атомные электростанции за рубежом, а дорожники вплотную подходят к проектам государственно-частного партнерства с участием ряда зарубежных финансовых инфраструктурных банков. Освоение практики инжиниринга – не экзотика, это требование нынешнего времени.

Надо подчеркнуть, что инжиниринг уже в полную силу стучится в дверь и в других секторах. Приняты «дорожные карты» по развитию инжиниринга в Минпромторге и Минэкономразвития, в Совете Федерации и Государственной думе на рассмотрении находится ряд законопроектов, посвященных внедрению инжиниринга в строительстве. Год назад вступил в силу федераль-

ный закон о промышленной политике, который ввел в обиход новое понятие – инжиниринговый центр, который подразумевает юридическое лицо, оказывающее инженерно-консультационные услуги по подготовке процесса производства и реализации продукции (работ, услуг), подготовке строительства и эксплуатации промышленных, инфраструктурных и других объектов, предпроектные и проектные услуги. Здесь практически на 100% отражена принятая в ФИДИК международная позиция, которая понимает под инжинирингом в строительстве полный спектр услуг, связанных с высокотехнологическим инженерным консультированием.

Наша основная задача – перенести на российскую почву те принципы и методики, по которым ведется строительство в передовых странах, где давно уже нет узкоспециализированных проектных институтов и изыскательских компаний. На рынке работают многопрофильные организации, которые в состоянии выполнять все виды работ, обеспечивающих инженерное сопровождение инвестиционного процесса от начала до конца. А это далеко не только изыскания и проектирование – как предлагает нам сейчас Градостроительный кодекс.

Подчеркну еще раз: практики инжиниринга – это свод лучших мировых управленческих практик в сфере строительства. Овладение ими равносильно освоению иностранного языка – инженерного языка ФИДИК. Задача нас как сторонников инженерного консалтинга и членов международной федерации ФИДИК – выучить этот язык самим и помогать желающим освоить его вместе с нами. Жизнь доказывает, что устойчиво стоять на рынке можно, только двигаясь вперед, не отрицая существующий опыт, но пополняя и расширяя его новыми интернациональными знаниями. ➔

Сергей Филимонов