

«У СРО НЕМАЛЫЕ ПОЛНОМОЧИЯ»

с 2009 года в России должна заработать система саморегулируемых организаций (СРО) в строительстве. Если специалисты в области отделочных работ значительно облегчат себе жизнь за счет отмены лицензий, то компании, работающие в сегменте инфраструктурного строительства, попадают под еще более сильный контроль. О том, что принесет нововведение этому сегменту рынка, рассказывает гендиректор Российского союза строителей Михаил Викторов.



МИХАИЛ ВИКТОРОВ,
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР
РОССИЙСКОГО
СОЮЗА СТРОИТЕЛЕЙ

BUSINESS GUIDE: В чем состоит особенность введения СРО в инфраструктурном строительстве?
МИХАИЛ ВИКТОРОВ: С 1 января 2009 года должна прекратиться выдача государством лицензий на изыскательскую, проектную и строительную деятельность — с этого момента нужно начать выдавать обязательные допуски на некоторые виды работ. Сейчас идут большие дискуссии насчет содержания перечня этих работ, который должен быть утвержден Минрегионом. Мы предлагали сократить его в разы. Если перечень видов работ будет утвержден в соответствии с нашей позицией, многие предприятия будут свободны от последующего контроля. Но это не касается инфраструктурного строительства. Все компании, работающие в этом сегменте, будут получать допуски. Все виды работ, связанные со строительством дорог, портов, вокзалов, аэропортов и т. д., в этом перечне есть. Те виды работ, которые влияют на безопасность и надежность строительства, должны идти через систему СРО. Некоторые считают, что система СРО будет строже лицензирования, и такие ожидания небеспочвенны.

BG: Насколько активно создаются СРО?
М. В.: Сейчас в России создано всего около 52 СРО, а до конца года их количество может вырасти в два раза. Часто интересуются, могут ли создаваться СРО, имеющие узкую специализацию, например СРО в области жилищного строительства или транспорта. Закон этого не запрещает. Любое множество компаний, насчитывающее как минимум 100 членов и способное создать компенсационный фонд в размере как минимум 30 млн руб., может выбрать узкий перечень работ, на которые оно будет выдавать допуски. Всего в перечне будет около 150–200 типов работ, а СРО, например, может из них выбрать 30 видов, связанных с инфраструктурным строительством. Это возможно, но анализ показывает, что узкоспециализированных СРО в России будет немного. Например, сейчас СРО создают компании, специализирующиеся на ремонте железных дорог, но чисто транспортных СРО, в частности, мы не зафиксировали.

BG: Почему так происходит?
М. В.: В законе заложен ряд существенных ограничений. Во-первых, набрать как минимум 100 членов СРО не так легко. Когда указывали это число, чиновники ориентировались на то, что лицензий выдано огромное количество — свыше 240 тыс. Однако позднее выяснилось, что в большинстве регионов есть трудности с подбором реально действующих компаний. Например, норму не удается выбрать на Сахалине, Камчатке, в Саратовской, Кемеровской и Псковской областях, несмотря на то что в каждом регионе было выдано бо-

лее 1 тыс. лицензий. А подобрать 100 компаний с узкой специализацией — вдвойне сложная задача. Во-вторых, многие компании, имея узкую специализацию, не останавливаются на ней. Вступая в узкоспециализированную СРО, компания сужает свою сферу действий, поэтому большинство СРО будут брать большой перечень работ на общестроительное направление. Некоторые СРО, наоборот, будут обходить работы, связанные с инфраструктурным строительством, например, в Брянской области. В этом регионе никто не строит федеральных трасс. Это уровень крупных корпораций, имеющих штаб-квартиры в Москве и Петербурге.

BG: Существуют ли предположения, что специалисты по инфраструктурному строительству будут вступать в общестроительные СРО?

М. В.: Сейчас создается СРО «Межрегиональное объединение строителей», объединяющая некоторых лидеров инфраструктурного строительства. Ее президентом избран глава ООО «Инжтрансстрой» Ефим Басин. Эта СРО планирует выдавать допуски на множество видов работ, в том числе и на инфраструктурное строительство. В числе ее учредителей такие компании, как «Монтажспецстрой», «Коксохиммонтаж», ряд компаний, строящих инфраструктурные объекты для газо- и нефтедобывающих компаний. Например, «Газпром» тоже ведет свое инфраструктурное строительство, но пока строительные подразделения таких компаний не начали вступать в СРО. Не решили, будут они создавать свои специализированные СРО или войдут в общестроительные.

Кроме того, в ближайшее время появится четыре-пять СРО, локомотивами которых могут выступить представители госзаказа, профильные министерства: Росатом, РЖД, Минпромэнерго, Росавиакосмос, Спецстрой России. Под эгидой этих заказчиков могут быть созданы СРО на основе сложившейся номенклатуры проверенных подрядчиков. Все зависит от заказчиков, которые не могут стать членами СРО, но хотят, чтобы бюджетные деньги распределялись эффективно. И СРО могут стать таким гарантом.

BG: Каким образом СРО будет определять список работ, на которые она станет выдавать допуски?

М. В.: Есть перечень работ, влияющих на надежность и безопасность строительства, эти понятия заложены в проекте технического регламента, который до конца года должна принять Госдума. Там перечислены критерии безопасности: механическая, техническая, пожарная и т. д. Исходя из этой сетки, мы проверяем перечень всех работ. Сейчас около 400 видов работ — в списке лицензируемых, и некоторые позиции носят искусственный характер, например лицензируются малярные работы. Их надо освободить от регулирования. Другое дело фирмы, которые, например, ведут строительство трассы. При вступлении в СРО им нужно будет писать заявку, доказывать свою профессиональную состоятельность, а затем получать допуск. Поначалу круг учредителей СРО должен определиться с видом деятельности, кто они — строители, проектировщики или изыскатели. Затем учредители СРО должны решить, по каким видам работ они будут выдавать допуски.

ЛИЧНОЕ ДЕЛО



Михаил Викторов — член совета по вопросам жилищного строительства при председателе Совета федерации. Также он является членом экспертного совета по строительству и промышленности строительных материалов при Федеральной антимонопольной службе, экспертного совета по строительству, архитектуре и стройиндустрии при комитете Государственной думы по промышленности, строительству и наукоёмким технологиям. Входит в состав рабочей группы при МЭРТ по разработке методических рекомендаций по проведению аукциона при размещении заказов на выполнение работ по строительству, реконструкции, капитальному ремонту объекта капитального строительства для государственных и муниципальных нужд и доработке номенклатуры товаров, работ, услуг для государственных нужд.

BG: Могут ли строители выдавать допуски на возведение гидротехнических объектов? Как это ограничивается законом?

М. В.: Любая СРО может расширить сферу своей деятельности и подать соответствующее заявление в орган, который ведет реестр СРО. К заявлению надо приложить необходимые доказательства. Так, СРО должны сами установить требования для выдачи допусков, а для этого надо провести немалую работу. Кроме того, надо выработать основные критерии, по которым будут отличаться требования к кадрам и наличию материально-технической базы. Чем уже специализация, тем конкретнее требования. Например, при выдаче допуска на общестроительные работы требованием по стажу работы может быть наличие не менее 20% сотрудников со стажем работы не менее трех лет, а при строительстве космических объектов в компании должно быть 100% работников с пятилетним опытом работы. При этом будет проверяться, насколько предоставляемые доказательства соответствуют действительности. Далее, обязательство СРО отвечать за качество работ своих членов. Если это типовое блочное строительство жилья, то ставка страхования и сумма покрытия будут одни, если речь идет о транспортном строительстве — это зона других рисков. Тут тариф может быть повыше, а сумма покрытия — побольше.

BG: То есть если СРО выдает допуски на инфраструктурное строительство, то как минимум одна компания среди ее учредителей должна иметь соответствующую классификацию?

М. В.: Да, а для чего иначе брать на себя этот груз ответственности и перекладывать его к тому же на других членов? Поэтому мне кажется, что максимум четвертая часть СРО будет иметь подтип узкоспециальных работ.

BG: А может ли корпорация, имеющая разветвленную структуру дочерних компаний, например 100 единиц, создать СРО под саму себя?

М. В.: В законе есть одно ограничение, которое никак нельзя обойти: любая группа аффилированных компаний рассматривается как одно предприятие. Многие холдинги спрашивают нас, распылять ли свои 30 дочерних компаний по разным СРО или вступать в одну общую. Внутри СРО каждый член, несмотря на свою аффилированность, обладает своим собственным голосом. Представитель отраслевой группы предприятий может даже войти в коллегальный орган.

BG: Какие общеэкономические предпосылки для создания СРО в инфраструктурном строительстве вы видите?

М. В.: Последние три года строительные компании объединяются в некоммерческие партнерства, союзы и т. д., которые в том числе включают конкурирующие друг с другом компании. СРО могут создаваться на базе этих союзов. Раньше такие профессиональные объединения не имели права выдавать допуски на виды работ, а теперь ситуация изменится.

BG: За каждой строительной ассоциацией стоит тот или иной крупный игрок. СРО также будут создаваться вокруг лидеров рынка?

М. В.: В России вообще роль лидера уникальна, и строительное сообщество нуждается в лидерах, как мы нуждаемся в едином министерстве строительства, которого у нас нет. Действительно, все строительные союзы создавались вокруг лидеров отрасли — и в Москве, и в Петербурге, и в регионах. В основе такой системы, как правило, лежит сложившаяся система производственных отношений. СРО системе не меняет, а наделяет строительное сообщество регулятивной властью. Все предложения ФАС и МЭРТа были заложены в законах, регулирующих деятельность СРО.

BG: Взнос в компенсационный фонд в размере 1 млн руб. строители называют слишком большим...

М. В.: Почему-то все выхватывают верхнюю цифру. В действительности законодатель заложилвилку: либо СРО формирует компенсационный фонд из расчета 1 млн руб. с каждого члена, либо каждый участник вносит 300 тыс. руб. и принимает правила страхования ответственности. Со временем второй путь станет наиболее популярным. Многие компании, которые, например, строят магистральные трубопроводы, страхуют все добровольно. Это является нормой для бизнеса, который работает в сложных условиях, даже иногда с климатическими рисками. Например, ООО «Инжтрасстрой» страхует все. Для малых компаний это, конечно, неактуально, но любой малый или средний бизнес, пройдя определенную фазу развития, готов на большее. Система СРО и возможность страхования будут только стимулировать ее членов.

BG: Сколько активных участников инфраструктурного строительства уже создали свои СРО?

М. В.: Около трех четвертей компаний уже выступили учредителями СРО. В Петербурге многие компании, занимающиеся дорожным строительством, объединились; на юге России создана такая же организация на базе Союза строителей Кубани, в том числе в нее вошли компании, которые участвуют в строительстве сочинских инфраструктурных объектов. У тех, кто не присоединился ни к одной СРО или не выступил в роли ее учредителя, есть год на раздумья, когда лицензии еще продолжат действовать. Мы тоже не будем сидеть сложа руки и в конце года собираемся вносить поправки в закон о госзакупках в части строительных тендеров о том, чтобы приоритет в получении госзаказа отдавался компаниям, имеющим допуск СРО, потому что за ними стоит реальная ответственность, в том числе перед заказчиком.

BG: Какие механизмы защиты от ненадежных подрядчиков предусмотрены в СРО?

М. В.: Теперь коллегальный орган СРО будет персонально разбираться с каждым подавшим заявление о вступлении. Страховщики тоже будут следить за состоянием дел, в том числе за объектами компаний, на которые они выдали полис. В законе прописаны требования к постоянному мониторингу, все эти механизмы будут друг друга подстраховывать. И самой СРО даются немалые полномочия: от вынесения предупреждения до приостановки права допуска и даже лишения допуска. Кроме того, есть компенсационный фонд.

Записал АЛЕКСЕЙ ЛОССАН

