РЕЗОЛЮЦИЯ
XI ВСЕРОССИЙСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ «АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ПРОЕКТИРОВАНИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ И ИСКУССТВЕННЫХ СООРУЖЕНИЙ»

г. Санкт-Петербург 16 февраля 2018 года

В конференции участвовало более двухсот пятидесяти представителей организаций дорожной отрасли из многих регионов Российской Федерации. Среди них – представители заказчиков, подрядчиков, организаций, занимающихся проектированием, изысканиями и научной деятельностью, а также поставщики материалов и оборудования. Отдельное внимание было уделено созданию гарантийного фонда обеспечения обязательств, обоснованности увеличения межремонтного срока для капитального ремонта автодорог до 24 лет, перспективам и практике импортозамещения материалов и технологий в инфраструктурном проектировании и строительстве.

Часть докладов, заслушанных на пленарном заседании, была посвящена проблеме создания гарантийных фондов. Основанием для обсуждения стал проект федерального закона № 265996-7 «О внесении изменений в Федеральный закон «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» от 05.04.2013 № 44-ФЗ в части установления особенностей регулирования правоотношений связанных с определением поставщика (подрядчика, исполнителя) при строительстве и ремонте автомобильных дорог», подготовленный в Государственной Думе РФ к первому чтению. Согласно пунктам законопроекта, средства Гарантийного фонда (далее – ГФ), которые внесены подрядной организацией на специальный депозитный счет, должны расходоваться в период всего гарантийного срока на устранение недостатков построенного или отремонтированного подрядчиком объекта. Участники конференции отметили, что закон, несомненно, направлен на достижение необходимого качества при выполнении работ. Однако большинство из них выступило в защиту дорожников – против принятия этого закона, который был назван несвоевременным и, более того, - несправедливым. Ведь помимо банковской гарантии и банковского обеспечения дорожнику необходимо вывести из оборота деньги в размере от 5 до 10 % от стоимости контракта и положить данную сумму на депозитный счет сроком не менее 5 лет. Принятие данного закона в ближайшие несколько лет приведет к очередной волне банкротств подрядных организаций.

Особое внимание участниками конференции было обращено на несовершенство вновь разрабатываемых нормативно-технических документов и в первую очередь на подход и качество разрабатываемых нормативных

документов на асфальтобетон. На всех конференциях последних лет поднимается вопрос о необходимости изменения сложившейся в дорожной отрасли системы разработки и введения новых нормативно-технических документов, действительно способствующих повышению долговечности асфальтобетонных покрытий и конструкций дорожных одежд в целом. Должно проводиться широкое обсуждение нормативных документов до их принятия, в т. в открытой печати, со специалистами заказчика, проектных и строительных организаций РФ. При этом решение о принятии или непринятии замечаний и предложений по конкретному документу должен принимать не разработчик документа, а специальный Технический Совет, включающий специалистов всех направлений дорожной отрасли.

В целях устранения обозначенных проблем, а также для обеспечения надежности, безопасности и минимизации стоимости строительства автомобильных дорог и транспортных сооружений, участники конференции

ПРЕДЛАГАЮТ:

I. Обратиться в Государственную Думу ФС РФ с предложениями:

1. Внести следующие изменения в проект федерального закона № 265996-7:

1.1. Отменить рассмотрение проекта федерального закона № 265996-7 «О внесении изменений в Федеральный закон «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» от 05.04.2013 № 44-ФЗ в части установления особенностей регулирования правоотношений связанных с определением поставщика (подрядчика, исполнителя) при строительстве и ремонте автомобильных дорог», подготовленный депутатами к первому чтению.

Пояснительная записка к проекту закона начинается с предложения: «В стране известны случаи ***повсеместного*** *некачественного строительства дорог, а также их малоэффективного ремонта». Исходя из этой фразы, можно сделать вывод – государственные и муниципальные заказчики не справляются со своей работой, их надо повсеместно увольнять. Есть еще одна причина – несовершенство федерального закона 44-ФЗ, позволяющего выигрывать конкурсы фирмам «однодневкам». Сегодня дорожники работают только на банковскую отрасль. Принятие такого закона в ближайшие три года приведет к очередной волне банкротств дорожных организаций. Выжить в подобных условиях смогут не более десятка крупнейших дорожных фирм по всей стране. Самое главное – деньги гарантийных фондов сами по себе*

гарантией не являются, поскольку могут пропасть вместе с разорившимся банком.

1.2. Вместо создания гарантийного фонда **использовать** финансовые средства компенсационного фонда саморегулируемых организаций (СРО), средства которого должны расходоваться на устранение отмеченных недостатков в период гарантийного срока.

Для этой цели и были созданы СРО с многомиллиардными компенсационными фондами.

2. Внести следующие поправки в ФЗ № 44:

2.1. Пункт 1, пункт 2 статья 37 «Антидемпинговые меры при проведении конкурсов и аукционов».

Предусмотреть добавление формулировок: «Если при проведении конкурса или аукциона **по строительству, изысканиям и проектированию** начальная (максимальная) цена контракта составляет более чем пятнадцать миллионов рублей и участником закупки, с которым заключается контракт, предложена цена контракта, которая на д**есять и более процентов ниже начальной (максимальной) цены** контракта, то конкурсант **обязан предоставить обоснования снижения цены контракта**, а в отсутствии обоснования заявка **отклоняется -** с невозможностью участия данного конкурсанта во всех конкурсных процедурах и занесением организации, применяющей демпинговую цену в список «недобросовестных поставщиков». Предусмотреть добавление формулировок: «Если при проведении конкурса или аукциона **по строительству, изысканиям и проектированию** начальная (максимальная) цена контракта составляет пятнадцать миллионов рублей и менее и участником закупки, с которым заключается контракт, предложена цена контракта, которая на д**есять и более процентов ниже начальной (максимальной) цены** контракта, то конкурсант **обязан предоставить обоснования снижения цены контракта**, а в отсутствии обоснования заявка **отклоняется -** с невозможностью участия данного конкурсанта во всех конкурсных процедурах и занесением организации, применяющей демпинговую цену в список «недобросовестных поставщиков».

Предлагаемая законом процедура увеличения банковского обеспечения заявок, со сниженной стоимостью более 25% , как показала практика в дорожном строительстве, не ограничивает демпинг, а приводит к убыткам не только в бюджете, но и в банковской сфере, о чем, в частности докладывал президент ВТБ Костин А.Л., и как следствие, к росту инфляции.

Федеральный закон 44-ФЗ необходим для исключения любых бюджетных рисков, и прямых, и опосредованных. (Стенограмма выступления А.Л.Костина на президиуме Госсовета по вопросам совершенствования сети автодорог 8 октября 2014 года).

2.2. Пункт 2, подраздел, 2, статья 31 «Требования к участникам закупки».

Предусмотреть следующую формулировку - «оборудования и других материальных ресурсов для исполнения контракта. **При этом не менее 30 %** данного оборудования и материальных ресурсов должно принадлежать участнику закупки на праве собственности, остальная часть оборудования и материальных ресурсов может принадлежать участнику закупки на ином законном основании».

2.3. Пункт 2, подраздел 4, статья 31 «Требования к участникам закупки»

Предусмотреть уточнение - **«**необходимого количества специалистов, **работающих на постоянной основе** и иных работников определенного уровня квалификации для исполнения контракта».

2.4. Пункт 1, подраздел 4, статья 32 «Оценка заявок, окончательных предложений участников закупки и критерии этой оценки». Предусмотреть добавление – «квалификация участников закупки, в том числе наличие у них финансовых ресурсов, на праве **собственности не менее 30 % и** ином законном основании оборудования и других материальных ресурсов, опыта работы, связанного с предметом контракта, и деловой репутации, специалистов, **работающих на постоянной основе**, и иных работников определенного уровня квалификации.

Регулярно происходят случаи участия фирм «однодневок» в конкурсах по строительству, проектированию и содержанию дорог, имеющих в штате только директора и бухгалтера. На конкурс представляют договора аренды техники и оборудования.

2.5. Пункт 2, статья 19 «Нормирование в сфере закупок».

Предусмотреть исключение объектов строительства и проектирования из товаров (работ и услуг), имеющих избыточные потребительские свойства.

Принцип стимулирования инноваций, в том числе в строительстве, предусмотренный ст.6 «Принцип контрактной системы в сфере закупок» и ст. 10.1. «Принцип стимулирования инноваций» 44-ФЗ полностью исключается п.2 ст.19 этого же проекта закона, предусматривающего недопустимость закупок продукции с избыточными потребительскими свойствами. Каждый год в мировом дорожном строительстве и проектировании создаются новые виды строительных материалов, технологий, технических решений,

улучшающих именно потребительские свойства строительных объектов - в этом суть развития всей отрасли.

2.6. Пункт 3, статья 1 «Сфера применения настоящего Федерального закона».

Выделить в отдельный блок требования по торгам в области работ и услуг по строительству, проектированию и изысканиям.

Выделение в отдельный блок вышеперечисленных требований позволит более качественно проводить торги в строительной отрасли и в частности в дорожном строительстве.

Учет отраслевых особенностей столь важной для безопасной жизнедеятельности населения страны отрасли позволит вывести строительство на другой качественный уровень.

II. Обратиться в Министерство транспорта РФ, в Федеральное дорожное агентство «Росавтодор», Федеральное агентство по техническому регулированию и метрологии «Росстандарт» с предложениями:

1. Рассмотреть вопрос о создании Технического Комитета или Проектного технического комитета «Геосинтетические материалы» (в соответствии с ФЗ «О стандартизации в Российской Федерации» от 29.06.2015 N 162-ФЗ ст. 12).

Задачи ТК: разработка требований к геосинтетическим материалам, контроль качества, регламентирование способов применения и обоснования в объектах промышленного, гражданского и транспортного строительства.

Необходимость создания ТК обусловлена:

- Высокой величиной денежного объема рынка (в мире) и прогнозируемым ростом в течение ближайших 6 лет в 2 раза;
- Широким спектром применения во многих областях строительства, высоким экономическим потенциалом, но при этом низким уровнем технических знаний;
- В Международной организации по стандартизации (ISO) ТК геосинтетические материалы представлены пятью подкомитетами, а в Европейском комитете по стандартизации (CEN) шестью подкомитетами, что свидетельствует о большом объеме рассматриваемой в рамках ТК информации и необходимости ее деления на подразделы;
- Необходимостью наведения порядка в нормативных документах по геосинтетическим материалам, которые на сегодняшний день часто

дублируют друг друга с противоречиями, не полностью закрывают все вопросы применения этих материалов и требуют единого подхода к основополагающим принципам в рамках действия во всех отраслях.

2. Внести уточнения и дополнения в статью 19 «Прокладка, переустройство, перенос инженерных коммуникаций, их эксплуатация в границах полос отвода и придорожных полос автомобильных дорог» ФЗ № 257 «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и **установить** следующий порядок переустройства сетей:

- На этапе проектирования заказчику (как это и было ранее) заключать договор о компенсации без указания стоимости с приложением технических условий на переустройство коммуникаций;
- Проектные решения и сметную стоимость (на переустройство) согласовывать с владельцем;
- Определенные таким образом суммы выделять в сводном сметном расчете в отдельную главу (компенсации владельцам коммуникаций) и по результатам прохождения экспертизы и подтверждения сметной стоимости передавать их владельцам для проведения СМР по переустройству.

При этом мы получим проектные решении, увязанные в границах объекта, и сметную стоимость, предварительно согласованную с владельцем и подтвержденную экспертизой, и заказчик избежит сложностей имущественных отношений.

3. Реализовывать концепцию 12/24 только для вновь проектируемых автомобильных дорог, или если реконструкция и капитальный ремонт затрагивают и нижние слои оснований дорожной одежды.

4. В целях увеличения межремонтных сроков службы дорожных одежд **считать целесообразным:**

- **Увеличить** требования к несущей способности и однородности грунтов рабочего слоя земляного полотна, а также – грунтам основания земляного полотна, при этом модули упругости на поверхности рабочего слоя земляного полотна должны быть не менее 60 МПа во II дорожно-климатической зоне, не менее 53 МПа в III дорожно-климатической зоне и не менее 45 МПА в IV дорожно-климатической зоне. Использовать такие методы повышения несущей способности грунтов как укрепление,

армирование, осушение, а также замена грунтов и устройство набивных свай;

- **Разработать** новые составы слоев износа ориентированные на повышенную износостойкость (срок службы 4-5 лет);
- **Повысить** требования к выполнению инженерных изысканий путем:

  - использования комплексных инновационных методов георадиолокации и мобильного лазерного сканирования;
  - увеличить количество горных выработок при выполнении инженерно-геологических изысканий по ГОСТ 32868-2014;

- **Предусмотреть** инженерно-геологическое обеспечение непосредственно в процессе выполнения дорожно-строительных работ, особенно на объектах нормального и повышенного уровня ответственности при третьей категории инженерно-геологических условий;
- **Обязательное использование** установок динамического нагружения при оценке прочности существующей дорожной одежды при инженерных изысканиях для реконструкции и капитального ремонта автомобильных дорог.

5. **Разработать нормы времени и расценки** на выполнение топографо-геодезических изысканий методами лазерного сканирования (наземного, мобильного и воздушного) и проведение георадиолокационных обследований при инженерно-геологических изысканиях и строительном контроле.

III. Обратиться в Министерство транспорта РФ, в Федеральное дорожное агентство «Росавтодор» с предложениями:

1. Внести в ОДМ 218.2.078-2016 «Методические рекомендации по выбору конструкции укрепления откосов земляного полотна автомобильных дорог общего пользования» следующие изменения:

1.1. Учесть возможность комплексного применения (одновременно геосинтетики и ГСИ) габионных сетчатых изделий и геосинтетических материалов для различных типов и характеристик откосов.

1.2. Исключить ссылку на «гальфановое» покрытие (п 12.1.1) в связи с тем,что Galfan является зарегистрированной торговой маркой иностранных производителей. Данный тип покрытия не применяется в настоящий момент ни одним производителем на территории Российской Федерации.

1.3. Включить в классификацию конструкций укрепления откосов тип системы «2Д – ГЕО» укрепления склонов, состоящей из анкерных полей и высокопрочной стальной сети, которой укрывается склон.

1.4. Конкретизировать тип цинкового покрытия ГСИ в 12.1.5. С целью обеспечения долговечности и антикоррозионных свойств необходимо применение проволоки 3 класса цинкового покрытия.

2. Внести в ОДМ 218.2.051-2015 «Рекомендации по проектированию и расчету противообвальных сооружений на автомобильных дорогах» следующие изменения:

2.1. Исключить из п. 6.5.6 «допущение плетения сетки на участке строительства», так как это не обеспечивает необходимый контроль соблюдения технологии производства.

2.2. Исключить из рекомендаций по устройству улавливающих сооружений «плетеные сетки с омега – образными ячейками» в пункте 7.3.11., так как они не обеспечивают необходимые для данных конструкций прочностные характеристики.

2.3. Дополнить п. 5.3 возможностью применения пневмонабрызга сталефибробетона с применением анкерной фибры без использования стальной сетки.

Плетеные стальные сетки – они же сетка «рабица» - изготавливаются по ГОСТ 5336-80 и ТУ. К геосинтетическим материалам никаких претензий нет. Прочностные характеристики: в плетеных сетках прочность на разрыв полотна определяется прочностью на разрыв проволоки. В остальных видах сеток прочность на разрыв полотна выше в 5-20 раз в сравнении с прочностью на разрыв проволоки, из которой изготовлена сетка. Плетеные сетки не устойчивы к точечному разрушению даже одного прутка сетки и быстро выходят из строя по всей площади полотна. С остальными типами такого не происходит.

3. Обратить внимание на вопрос импортозамещения в строительстве ответственных объектов инфраструктуры в части замены шпилек-упоров импортного производства на шпильки-упоры российского производства.

Не смотря на аналогичные характеристики продукции и локализованное в Российской Федерации производство, в некоторых проектах строительства заложены номенклатуры исключительно иностранных производителей.

4. Создать нормативно-техническую базу по устройству конструкций мостовых деформационных швов с использованием цельнометаллических профилей российского производства.