

# ЗАКОН ЗАКОНУ РОЗНЬ

О РЕЗУЛЬТАТАХ IV ВСЕРОССИЙСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ «АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ПРОЕКТИРОВАНИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ И ИСКУССТВЕННЫХ СООРУЖЕНИЙ»



В марте Государственной Думой была рассмотрена новая концепция Федерального закона о размещении заказов для государственных и муниципальных нужд. Авторы данной концепции пришли к выводу, что при закупках необходимо учитывать квалификацию и деловую репутацию организаций, вышедших на торги. В новом проекте закона указывается несколько видов проведения конкурсов – заказчик будет устанавливать тот или иной вид конкурса (например, конкурс технологий). Кроме того, вводится предквалификация и прописывается ответственность заказчика тендерной комиссии, а также контролирующих органов, чего в Федеральном законе о размещении заказов для государственных и муниципальных

нужд раньше не было. Что касается цены, то она станет не основным критерием отбора, как было предписано ФЗ № 94, а лишь одним из критериев торгов.

В новой концепции отражены многие позиции и предложения, которые были внесены в резолюции участниками конференций, проходивших с 2006 г. в Санкт-Петербурге и организованной Ассоциацией «АСДОР» (Альянс строителей и поставщиков дорожного комплекса). Принятые резолюции были направлены в Совет Федерации ФС РФ, Государственную Думу ФС РФ и Правительство РФ и ряд министерств. На ежегодных петербургских конференциях («Освоение инновационных

технологий и материалов в дорожном хозяйстве» (ноябрь – декабрь) и «Актуальные проблемы проектирования автомобильных дорог и искусственных сооружений» (февраль – март)) закон 94-ФЗ обсуждался неоднократно, и некоторые его положения подвергались активной критике со стороны дорожного сообщества. Участниками прошедших конференций было сформулировано несколько конструктивных предложений по изменению некоторых пунктов этого закона. Все они были оформлены в резолюции и направлены в Совет Федерации, Госдуму и Правительство РФ. Очередная конференция по проектированию (IV Всероссийская конференция «Актуальные проблемы проектирования автомобильных дорог и искусственных сооружений – 2011») также не оставила без внимания данный вопрос. Она проходила 1–2 марта при поддержке Государственной компании «Автодор» и при участии депутатов Государственной Думы РФ, представителей Счетной палаты РФ, Минтранса, Минэкономразвития, Минфина, ФАС РФ, членов Правительства Санкт-Петербурга. Это было двухдневное масштабное, значимое и эмоциональное мероприятие, вызвавшее широкий резонанс в дорожной отрасли. Его участниками были рассмотрены механизмы совершенствования методов проектирования дорог и искусственных сооружений, вопросы обновления нормативной базы, обсуждены актуальные проблемы стандартизации и технических регламентов, а также проблемы, связанные с прохождением экспертизы и освоением инноваций. Что тормозит развитие дорожной отрасли России? Какие шаги необходимо предпринять, чтобы избавить отрасль от отставания – и не только в сравнении с развитыми зарубежными странами, но и в сравнении с ее недавним прошлым? Эти и другие вопросы горячо обсуждались участниками конференции, среди которых – ведущие проектировщики России, руководители федеральных и территориальных управлений автомобильных дорог, руководители под-

**«Закон РФ о госзакупках (ФЗ № 94) безусловно прогрессивный. С момента его вступления в силу он помог государству сэкономить значительные средства. Тем не менее, в нем не учитываются особенности отдельных видов работ. Это относится, например, к подрядам на строительные работы. Подряд не биржевой товар, который можно покупать по одному параметру – цене. Здесь должна учитываться специфика строительного процесса. На слушаниях и подрядчики, и заказчики в один голос говорили о необходимости совершенствования нынешней системы распределения государственных подрядов на строительные работы».**

**М.А. Шакум,**  
*председатель Комитета Госдумы  
 по строительству и земельным отношениям*

**«В Санкт-Петербурге накоплен большой опыт применения новейших технологий в дорожном строительстве и привлечения инвесторов в эту важнейшую отрасль. Наш город внес ряд предложений по совершенствованию законодательной базы дорожного строительства. Уверена, что решения конференции будут способствовать повышению конкурентоспособности отечественного строительного бизнеса и дальнейшему развитию транспортной инфраструктуры России».**

**В.И. Матвиенко, губернатор Санкт-Петербурга**

(из приветственного послания участникам  
IV Всероссийской конференции «Актуальные проблемы проектирования  
автомобильных дорог и искусственных сооружений – 2011»)

рядных организаций, производители и поставщики материалов, зарубежные коллеги из Сирии, Италии, Австрии, Японии, Германии, а также стран СНГ). Всего конференция собрала более 250 участников!

Аудиторию, конечно же, волновала судьба закона 94-ФЗ; говорилось также о новых изменениях в ценообразовании, комплексном внедрении систем ИТС и концепции Федерального закона «Интеллектуальная транспортная система Российской Федерации». Участники проанализировали методику оценки проектных решений с позиции минимизации расходов с учетом жизненного цикла сооружения. Докладчики коснулись вопросов, связанных с проблемой совершенствования технологии и норм проектирования автодорожных мостов, а также норм безопасности движения.

Большой интерес вызвали у участников выступления, посвященные информационным технологиям в области проектирования. Ярким показателем общего стремления к развитию дорожной от-

расли стали презентации, свидетельствующие об огромном потенциале рынка современных материалов, техники, оборудования.

В плане проведения эту конференцию, как, впрочем, и все предшествующие, отличали эмоциональные споры и уникальная возможность профессионального (и даже дружеского) общения! Как обычно, на мероприятии было много представителей СМИ: это и ведущие отраслевые издания, и радио, и телевидение.

Пленарное заседание конференции открыл **Борис Михайлович Мурашов**, председатель Комитета по развитию транспортной инфраструктуры Правительства Санкт-Петербурга. Он расширил формат своей приветственной речи – его выступление носило скорее практический характер и было посвящено (в том числе) адаптации контрактов жизненного цикла и контрактов длительного исполнения. Он объяснил участникам, как и на каких принципах в дальнейшем будет строиться работа комитета и дорожных предприятий

города. Затрагивая тему, связанную с 94-ФЗ, Борис Михайлович отметил: «Мы хотим вернуть предквалификацию при проведении конкурсных процедур, поскольку ее отмена стала причиной появления непонятных компаний. В предыдущей редакции закона мы были лишены такого права. А ведь проведение конкурсных процедур и квалификационного отбора – это и есть самые главные изменения, которые требуются... В законодательство необходимо вводить более жесткое право заказчика на расторжение контракта в одностороннем порядке. Важно повышать ответственность заказчика именно за конечный результат работы!»

Во время выхода к прессе, организованного в рамках конференции, **Юрий Анатольевич Агафонов**, генеральный директор Ассоциации «АСДОП», прокомментировал следующее: «За рубежом постоянно совершенствуют систему госзаказа, изучают опыт соседних стран. Даже если мы изменим 94-й закон, это не значит, что все проблемы будут решены. Проблемы нужно решать комплексно! Например, что нам мешает перейти на Еврокоды? Только ли пресловутый 94-й закон с его положениями об аукционах? Тормозят этот переход существующие на сегодняшний день экспертиза и ценообразование. Главная цель Госэкспертизы и 94-ФЗ – абсолютная экономия бюджетных средств! А если эту цель изменить на другую, а именно на внедрение новых технологий и материалов? Тогда представители Госэкспертизы и авторы 94-го закона не будут уклоняться от прямого диалога, станут активно принимать участие в подобных конферен-





циях, где обсуждаются все актуальные проблемы дорожного комплекса и выработываются конструктивные пути их решения!

Есть надежда, что до 1 июня будут приняты поправки в Градостроительный кодекс, где планируется уравнивать в правах Главгосэкспертизу с независимой экспертизой».

**Юрий Владимирович Сverdлов**, депутат ГД ФС РФ, заместитель председателя Комитета по строительству и земельным отношениям Госдумы, говоря о совершенствовании законодательства в сфере размещения госзаказа, подчеркнул следующее: «Федеральный закон № 94 действует более пяти лет. Похоже, ни один закон из тех, что были приняты за последнее время, не вызывал таких разногласий, как этот... Начну с положительных моментов. Использование 94-го закона привело к значительной экономии. Кроме того, благодаря ему право на получение государственного заказа приобрели все организации, а не конкретный их круг. Набор претензий к ряду положений закона известен! Чрезвычайно трудно ориентироваться только на один параметр – цену, ведь в результате отмечается другое, в том числе и инновации!

Конечно же, государство в целом хочет эффективно расходовать бюджет. Тем не менее возникает парадоксальное явление – подобная экономия оборачивается колоссальными потерями в результате... У поставщиков также есть огромные претензии – не может быть честной конкуренция. Демпинг, некачественные строительные материалы, нарушения технологии при строительстве – все это приводит к тому, что в итоге теряют все!»

О существующем международном опыте госзакупок и экспертизы проектной документации в своем докладе-презентации рассказал генеральный директор ЗАО «Институт «Стройпроект» **Алексей Александрович Журбин**. Доклад вызвал большой интерес участников конференции.

Любопытно было узнать, что госзаказы в Германии представляют собой возмездные договоры между государ-

ственными заказчиками и частными предприятиями, занимающимися поставкой товаров, строительными работами или оказанием иных услуг. Под это определение не подпадают такие действия, как аренда госзаказчиком земельного участка или отчуждение товара третьей стороне.

Что касается торгов, то они должны проводиться на уровне ЕС, если по оценкам госзаказчика ожидаемая стоимость заказа превышает так называемую пороговую величину. Госзаказчикам запрещается делить заказ на несколько отдельных «подзаказов», чтобы изъять его из сферы применения положений европейского законодательства о государственных закупках. Участие иностранных компаний в международном конкурсе не освобождает их от необходимости прохождения процедуры аттестации в соответствии с национальными требованиями. Проанализировав опыт европейских стран, специалистами Института «Стройпроект» был подготовлен ряд предложений по изменению российского законодательства в сфере госзакупок. А именно:

1. Ввести разнообразные виды госзакупок:
  - открытые торги,
  - закрытые торги,
  - аукционы – только на поставку товаров по точно определенным критериям и характеристикам;
  - переговоры и конкурентный диалог.
2. Ввести понятие демпинга и необходимость проверки сомнительной цены.
3. Повысить ответственность заказчика и дать ему свободу в определении поставщика услуг.

Вызвали поддержку участников и предложения по изменению российского законодательства в области экспертизы проектной документации. Их суть состоит в следующем:

- Повысить ответственность заказчика и дать ему свободу в определении организации для проведения экспертизы.
- Проводить экспертное сопровождение разработки проекта.

*(Подробный материал, посвященный этой теме, будет опубликован в следующем номере журнала «ДД»).*

Своевременными были также предложения, поступившие от другой ведущей проектной организации, – ЗАО «Петербург-Дорсервис». В своем докладе **Татьяна Павловна Рындина**, директор по качеству и маркетингу компании «Петербург-Дорсервис», рассуждая о качестве проектирования, затронула условия проведения конкурсов и высказала общее мнение своих коллег: «Мы категорически против проведения аукционов на проектно-изыскательские работы!»

В самом деле, должно быть аксиомой следующее: чем сложнее объект, тем жестче должен быть критерий отбора, и если проектная организация, участвующая в конкурсе, снижает цену более чем на 15 процентов, должны быть предъявлены аргументы, за счет каких внутренних ресурсов она это может себе позволить!

Выслушав пожелания проектировщиков, Борис Мурашов, в свою очередь, высказал в их адрес некоторые претензии, имеющиеся у организации-заказчика. «Прежде всего, эти претензии связаны с проблемой землеустройства, – сказал он. – Мы сталкиваемся с тем, что не можем оформить правоустанавливающие документы на земельный участок. Между мем проектными работами должны заканчиваться межеванием, чтобы мы не начинали с так называемого низкого старта».

Больше всего от участников конференции «досталось» экспертизе. «Основная задача экспертизы – это сокращение стоимости строительства в ущерб хорошим проектным решениям. Получается, что здесь основной задачей является, увы, не безопасность, – с горечью заметил **Александр Гершенович Инденбом**, заместитель генерального директора ГП «Дорсервис».

Если работа экспертных организаций в России останется на прежнем уровне, то переход на Еврокоды осуществить будет практически невозможно. Вряд ли станет возможным и широкое внедрение инноваций и, соответственно, дальнейшее перспективное развитие отрасли.

**Михаил Васильевич Немчинов**, д-р техн. наук, профессор кафедры стро-

ительства и эксплуатации дорог МАДИ, считает, что в программе модернизации транспортной системы России отсутствуют основные положения: разбивка по годам, объемам и инвестициям в реконструкцию, не раскрыта роль дорожного строительства в формировании экономического потенциала страны.

Да и сама программа, рассчитанная до 2010 года, оказалась до конца не осуществлена (и это мягко сказано). Говоря о транспортной коммуникации как основе экономической мощи России, М.В. Немчинов представил на суд аудитории Национальный проект «Автомобильные дороги России». «Нужно строить дороги – только тогда можно будет говорить о развитии страны. Еще Адам Смит, известный шотландский экономист, установил, что когда в XVIII веке в Голландии грунтовые дороги привели в порядок, производительность труда выросла в пять раз!» – сказал ученый.

Консультант Фонда «Зебра» **Евгений Александрович Малинин** предложил участникам конференции обратить внимание на опыт зарубежных стран. Он посвятил свое выступление тому, как современные формы государственного контракта мотивируют проектировщиков на инновации и как они позволяют эти инновации внедрять. Он показал, к чему может привести выбор «минимальной цены», нарисовав так называемый «круг скорби».

По убеждению докладчика, результатом минимальной цены обязательно станет отсутствие инноваций, возможностей проверки и развития новых решений, плохое качество объекта, отсутствие средств на новую технику, низкие производительность, прибыльность, низкая эффективность инвестиций и так далее. Лучшим же вариантом и выходом из подобного тупика Евгений Малинин считает долгосрочный контракт.

Надо сказать, что равнодушных к судьбе российских дорог среди участников конференции (ведущих специалистов отрасли) не было. Их объединяло одно – патриотическое чувство, замешенное на профессиональной и объективной оценке действительности.

