

РЕЗОЛЮЦИЯ VII МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНФЕРЕНЦИИ «ОСВОЕНИЕ ИННОВАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ И МАТЕРИАЛОВ В ДОРОЖНОМ ХОЗЯЙСТВЕ»

г. Санкт-Петербург

21 ноября 2014 года

На VII Международной конференции «Освоение инновационных технологий и материалов в дорожном хозяйстве» особое внимание было уделено импортозамещающим технологиям и рассмотрению стандартов в рамках вступления в действие на территории Таможенного Союза Технического регламента «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС014/20110). Из 171 Межгосударственного стандарта -152 разработаны, 83 - приняты, 69 - находятся на стадии принятия. Участники конференции отметили, что к 15 февраля полностью в срок закончится подготовка большинства стандартов и начнет функционировать Технический регламент ТР ТС014/20110.

Участники конференции обсудили предварительные итоги функционирования Федерального закона «О федеральной контрактной системе в сфере закупок товаров, работ и услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» в сфере дорожного строительства и проектирования в 2014 году. Было отмечено, что 67% от общей доли закупок в рамках данного закона составили именно закупки работ и услуг по изысканиям, проектированию и строительству. Однако, как отметили выступающие и участники конференции, закон не ограничил демпинг, и в нем недостаточно проработаны процедуры торгов для проектирования и строительства. Отсутствует в оценках заявок по закупкам работ и услуг по всем строительным объектам обязательность применения критериев, учитывающих жизненный цикл строительного объекта и т.д.

Также была отмечена дорожниками необходимость немедленной приостановки действия и доработки нового Межгосударственного стандарта ГОСТ 9128-2013, существенно понижающего прочностные характеристики покрытий современных трасс.

В целях ликвидации обозначенных проблем, повышения **надежности, безопасности и долговечности автомобильных дорог и транспортных сооружений** и удвоения объемов строительства разветвленной дорожной сети страны участники конференции

ПРЕДЛАГАЮТ:

I. **Обратиться в Совет Федерации ФС РФ, Государственную Думу ФС РФ и Правительство РФ и Министерство экономического развития РФ с предложением:**

1. Внести поправки в Федеральный закон 44-ФЗ «О федеральной контрактной системе в сфере закупок товаров, работ и услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд», предусматривающие:

- внесение изменений в п.1 ст. 37 «Антидемпинговые меры при проведении конкурсов и аукционов» предусматривающих - « если при проведении конкурса или аукциона по дорожному 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 **десять 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».

Если при проведении конкурса или аукциона по **остальным видам закупок** начальная (максимальная) цена контракта составляет более чем пятнадцать миллионов рублей и участником закупки, с которым заключается контракт, предложена цена контракта, которая на **двадцать пять и более процентов ниже начальной (максимальной) цены контракта**,

контракт заключается только после предоставления таким участником обеспечения исполнения контракта в размере, превышающем в полтора раза размер обеспечения исполнения контракта, указанный в документации о проведении конкурса или аукциона, но не менее чем в размере аванса (если контрактом предусмотрена выплата аванса).

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. (Стенограмму выступления А.Л.Костина на президиуме Госсовета по вопросам совершенствования сети автодорог прилагаем)

- **внесение изменений в 44-ФЗ, предусматривающих выделение в отдельный блок требований 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.

- **внесение изменения в п.п. 1, 3, 5 ст. 102 Федерального закона 44-ФЗ, «Общественный контроль за соблюдением требований законодательства Российской Федерации и иных нормативных правовых актов о контрактной системе в сфере закупок» предусматривающего применять словосочетание «некоммерческие объединения юридических лиц» вместо «объединения юридических лиц».**

Таким образом «общественный контроль за соблюдением законодательства Российской Федерации и иных нормативных правовых актов о контрактной системе в сфере закупок» вправе осуществлять граждане и общественные объединения и некоммерческие объединения юридических лиц вправе осуществлять общественный контроль

Это позволит существенно снизить процент необоснованных жалоб на осуществление процедуры закупок. Так, только в Санкт-Петербурге в дорожном комплексе за 2014 год произошел рост жалоб по торгам на ремонт дорог в сравнении с 2013 годом в 7 раз (24 жалобы - в 2013 году, 145 жалоб - в 2014 году). При чем, участники конференции отметили, что наблюдается рост жалоб от специально созданных для этих целей фирм, которые фактически срывают выполнение сезонных работ, в частности, в дорожном комплексе. Деятельность таких фирм способствует развитию коррупционной составляющей в области государственных закупок, и никак не способствует действительному общественному контролю.

II. Обратиться в Контрольное управление администрации президента РФ, с предложениями:

- В целях устранения несоответствия исполнения Правительством РФ **поручения Президента РФ «О разработке и утверждении экономически оправданных сметных нормативов, подлежащих применению при определении сметной стоимости объектов капитального строительства, строительство которых финансируется с привлечением бюджетных средств, и регламентирующих предельные расходы на добровольное страхование в зависимости от сложности объекта и сроков его строительства, в том числе с учетом мирового опыта» от 14.01.14 года содействовать внесению изменений в Приказ Минстроя РФ №294 от 16.06.2014 года, позволяющих государственному Заказчику устанавливать обязательное требование о страховании строительно-монтажных рисков в контрактах и возможность компенсации подрядчикам этих затрат. Тарифы на страхование объектов будут сформированы рынком в рамках контрактной цены объекта.**

III. Обратиться в Правительство РФ, Министерство строительства и жилищно-коммунального хозяйства РФ, Министерство транспорта РФ, в Федеральное агентство по техническому регулированию и метрологии с предложениями:

- В связи с полным отсутствием критериев по выбору материала, ПБВ, вида и типа смеси для строительства автомобильных дорог и аэродромов, снижением прочностных характеристик и игнорирования инноваций в данной области, **немедленно отменить или приостановить на территории Российской Федерации действие Межгосударственного стандарта ГОСТ 9128-2013 «Смеси асфальтобетонные, полимерасфальтобетонные, асфальтобетон, полимерасфальтобетон для автомобильных дорог и аэродромов», разработанный ФАУ «Федеральный центр нормирования, стандартизации и технической оценки соответствия в строительстве» ТК №465 «Строительство», как не обеспечивающего надежную, долговечную работу асфальтобетонных покрытий.**
- Существенно переработать ГОСТ 9128-2013 «Смеси асфальтобетонные, полимерасфальтобетонные, асфальтобетон, полимерасфальтобетон для автомобильных дорог и аэродромов» с разделением его на два самостоятельных стандарта:
 - Один - в части **требований к асфальтобетонам**, включая дисперсно-армированный, с использованием дорожных битумов и модифицированных дорожных битумов. При этом, в терминах дать четкое определение, что понимается под модифицированным битумом.
 - Другой стандарт в части **полимерасфальтобетона с использованием полимерно-битумного вяжущего** с четким определением, что понимается под полимерно-битумным вяжущим.
 - В стандарте на полимерасфальтобетон **расширить принципиальный перечень полимеров для использования в производстве полимерно-битумного вяжущего**. Уточнить технические требования и составы полимерасфальтобетона с дифференциацией по назначению и условиям региона.
 - На традиционный асфальтобетон и на полимерасфальтобетон, включая исходные материалы, **ввести требования и методы испытаний, отражающие реальную работу материалов в покрытии**, в том числе в части **сдвигоустойчивости, износа и трещиноустойчивости под действием транспорта и низких температур в зависимости от грузонапряженности, интенсивности, скоростного режима и количества автомобилей с шипованной резиной.**
- На период доработки ГОСТ 9128-2013 продлить срок действия ГОСТ 9128 2009 «Смеси асфальтобетонные дорожные, аэродромные и асфальтобетон»

ГОСТ 9128-2013 состоит из двух самостоятельных частей, включающих требования к традиционным асфальтобетонам с использованием дорожных нефтяных битумов и требования к полимерасфальтобетонам с использованием полимерно-битумных вяжущих только на основе блоксополимеров типа стирол-бутадиен-стирол. В части традиционных асфальтобетонов состав и редакция ГОСТ 9128-2013 полностью повторяет ГОСТ 9128-2009 и **не отражает последних достижений практики строительства дорожных покрытий.**

В части полимерасфальтобетонов не отражены возможности использования **большого ряда известных полимеров**, кроме блоксополимеров СБС, для производства полимерно-битумных вяжущих, что не будет способствовать эффективности выбора вида полимера **в зависимости от природно-климатических условий региона** строительства и назначения дороги.

Требуется серьезная корректировка в части целесообразности использования песчаного полимерасфальтобетона и мелкозернистого с гранулометрией типа В, но при этом необходимо введение крупнозернистого состава полимерасфальтобетона для нижних слоев покрытия грузонапряженных дорог. Кроме того, предлагаемые новые методики испытаний образцов из полимерасфальтобетона весьма трудоемки и не воспроизводимы с вероятностью 95%, а также **не отражают существо реальной работы материала в покрытии.**

IV. Обратиться в Министерство транспорта РФ и Федеральному дорожному агентству (Росавтодор) с предложениями:

- Включить в план НИОКР разработку комплекса нормативных документов по проектированию, строительству, содержанию и функционированию городских улиц и дорог, включая **разработку новой классификации городских улиц и дорог**

По мнению участников конференции действующая классификация городских улиц и дорог не соответствует в полной мере действующему законодательству (ФЗ-257 от 8 ноября 2007 г. "Об автомобильных **дорогах** и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" и **Федеральный закон** от 06.10.2003 N **131-ФЗ** «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации») и не обеспечивает решение транспортных проблем в городах. Поэтому **участниками конференции рекомендовано рассмотреть предложения по классификации городских улиц и дорог, представленные СПб ГАСУ, учитывающие как большой мировой опыт, так и обеспечивающие преемственность с ранее действовавшей классификацией.** Участники конференции отметили, что даже изменения подхода к классификации городских улиц и дорог **уже способно изменить безопасность и дорожную обстановку в городах в лучшую сторону.** (Проект новой классификации с обоснованием и пояснениями прилагаем)

V. Обратиться в Министерство строительства и жилищно-коммунального хозяйства РФ, Министерство транспорта РФ, Федеральное дорожное агентство (Росавтодор), с предложениями:

- Инициировать разработку полного отечественного СОФТа для проектирования всех видов строительства, реконструкции и ремонта в рамках НИОКР 2015 года.

VI. Обратиться в Правительство Санкт-Петербурга и Комитет по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга:

- Разработать региональные нормы проектирования городских улиц и дорог Санкт-Петербурга

Региональные нормы проектирования позволят существенно повысить качественные характеристики проектов и снизят процент непредвиденных работ и затрат при строительстве и реконструкции городских автомагистралей.

VII. Обратиться к НП «АСДОР»:

- Разместить для обсуждения специалистами дорожного комплекса России и доработки на сайте АСДОР — проект подхода к **«Новой классификации городских улиц и дорог», учитывающий баланс транспортных и градостроительных требований. СПбГАСУ (А.И. Солодкого)**
- Для стимулирования появления и эффективного развития на территории Российской Федерации импортозамещающих и инновационных производств на предприятиях дорожного комплекса разместить на сайте АСДОР ссылки **на все федеральные программы поддержки как производств инновационной и импортозамещающей продукции , так и предприятий малого бизнеса в дорожной деятельности.**