

НОВАЯ ВСТРЕЧА В ПЕТЕРБУРГЕ

В 2020 году Ассоциация «АСДОР» отметила свое двадцатилетие. Празднование юбилея было приурочено к дате проведения XII Международной конференции «Освоение инновационных технологий и материалов в дорожном хозяйстве», которая прошла 3 декабря в очном формате. Очередная петербургская конференция, безусловно, стала событием – в условиях, когда многие отраслевые мероприятия из-за ограничительных мер проходили в формате видеотрансляций или были перенесены «на лучшие времена».

Пандемия изменила многое в нашей жизни, нарушив свободу передвижения, возможность для проведения профессиональных встреч, и поэтому неслучайно многие участники конференции, отметив ценность прямого и живого общения при профессиональном взаимодействии, назвали состоявшееся мероприятие прорывным.

В процессе подготовки к конференции были соблюдены все рекомендации Роспотребнадзора по обеспечению профилактики и безопасности, включая рассадку на расстоянии не менее 1,5 м, замер температуры у каждого входящего в залы, дезинфекцию поверхностей, обеспечение участников масками, перчатками, антисептиками. К сожалению, на мероприятии не было многих постоянных его участников – тех, кому 65+ и которые, однако, приняли участие в работе над резолюцией, подготовленной спустя несколько дней после проведения конференции.

В XII Международной конференции «Освоение инновационных технологий и материалов в дорожном

хозяйстве» приняли участие представители организаций дорожной отрасли из многих российских регионов. Среди них представители заказчиков, подрядчиков, организаций, занимающихся проектированием, изысканиями и научной деятельностью, а также поставщики материалов и оборудования.

Пленарное заседание началось с краткого зачитывания приветственных слов от тех представителей дорожного сообщества, кто не смог приехать в Петербург. И хотя связь в режиме онлайн поддерживалась, сложностей при таком способе участия в конференции избежать не удалось, что еще раз доказало наибольшую эффективность профессионального диалога в процессе реального общения.

Важным отраслевым событием назвал конференцию Д.Ю. Губин, директор Санкт-Петербургского филиала Государственной компании «Российские автомобильные дороги». Дмитрий Юрьевич отметил личный вклад в общую деятельность, связанную с развитием дорожного хозяйства России,

Ю.А. Агафонова, генерального директора ассоциации «АСДОР». Назвав Ассоциацию «упорной и нестигаемой», он также поздравил всех ее представителей с двадцатилетием АСДОР.

«Вызовы уходящего года отразились на деятельности многих организаций, – сказал Дмитрий Губин. – Не исключением оказалась и Государственная компания «Российские автомобильные дороги». Однако благодаря слаженности наших действий мы ни на день не приостанавливали своей работы, продолжаем ее осуществление и сейчас. Тем более что в условиях возросшего на 20–30% за последнее время спроса на внутренний автотуризм потребность в качественных современных автодорогах соответственно увеличилась».

Участники конференции констатировали, что строительство объектов автодорожной инфраструктуры – важный фактор развития любого региона. Однако на пути этого развития остается много препятствий и нерешенных проблем, в том числе связанных с законодательным регулированием и банковским давлением.

Так, по словам Юрия Агафонова, Министерством финансов и Федеральной антимонопольной службой был подготовлен пакет поправок в Федеральный закон № 44 о контрактной системе. Со-





гласно статье 24 в редакции законопроекта, предлагается сократить количество конкурентных способов определения поставщиков до трех: конкурс, аукцион, запрос котировок в электронном виде. Также законопроектом предлагается заменить банковскую гарантию на независимую. Что касается действующей редакции Закона о закупках, то здесь в качестве обеспечения исполнения обязательств может быть представлена банковская гарантия как вид независимой гарантии, а в качестве гаранта может выступать исключительно банк, соответствующий требованиям, которые установлены правительством РФ.

Банковская гарантия, согласно части 3 статьи 368 Гражданского кодекса РФ, является разновидностью независимой гарантии. Изменение терминологии направлено на расширение субъектного состава данных отношений. Помимо банков или иных кредитных организаций, гарантии могут быть выданы другими коммерческими организациями.

«Для крупных строительных договоров размер соответствующего обеспечения, который рассчитывается от стоимости контракта, а также связанные с этим затраты подрядчика на выдачу и обслуживание банковских гарантий являются существенной некомпенсируемой финансовой нагрузкой. Это, влияя на рентабельность объекта в целом, при-

водит к отвлечению оборотных средств и заемному финансированию», – прокомментировал Юрий Анатольевич. По его словам, рассчитанная сумма процентных платежей в 2019 году по кредитам превысила 32 млрд рублей, что почти в 50 раз больше чистой прибыли, полученной дорожниками за тот же период.

В дорожной отрасли доходы банков превышают доходы строительных компаний. По данным Госкомстата, задолженность перед банками предприятий дорожной отрасли исчисляется сотнями миллиардов рублей. Так, в декабре 2019 года задолженность по кредитам только крупных и средних дорожников составила около 345 млрд рублей, что в 1,5 раза выше того же показателя на начало 2017 года. Задолженность мостовиков за тот же период увеличилась в 6 раз и составила 27,4 млрд. рублей.

Таким образом, предприятиям дорожной отрасли стало невыгодно выходить на тендеры с миллиардными суммами. При хроническом недостатке оборотных средств подрядчики вынуждены использовать кредиты практически на всех этапах выполнения госконтрактов.

Участники конференции также отметили, что, помимо банковского давления, несовершенства законодательства и системы ценообразования, в 2020 году ситуацию на рынке дорожного строительства

усложнило снижение объемов финансирования почти во всех регионах страны, что поставило под угрозу банкротства многие предприятия отрасли.

Об этом в своем докладе заявил и генеральный директор ООО «НПП СК МОСТ» В.Ю. Казарян. «Мы, дорожники и мостовики, возможно, единственные представители реального сектора экономики, у которого практически один заказчик – это государство! Так, например, для оборонки или Роскосмоса проработаны отдельные законы в плане реализации проектов. Нам же линейные объекты приходится исполнять, ориентируясь на тот закон, которому следуют бюджетные структуры, закупая мебель, компьютеры и прочее, и прочее...

Конечно, совершая закупку техники за миллион, можно просить с победителя тендера банковское обеспечение и гарантии, которые в суммарном счете складываются в 16% от стоимости контракта. А если, как в моем случае, предметом закупки является реконструкция моста за миллиард рублей?! И конечно, всегда можно сказать, что 16% – это возвратные деньги, но это 160 млн рублей! Такую сумму я должен вынуть из оборота, а от реализации проекта, на который уйдет год, компания получит прибыль в 20–40 (?) миллионов. С учетом инфляции, оплаты процентных ставок банка и страховых взносов я потеряю больше, чем заработаю...»



Работа ради работы – так теперь характеризуют свою деятельность оставшиеся мостостроительные и дорожные компании. Не легче положение и у проектных организаций. Предлагаемые изменения в 44-ФЗ и предложения по усовершенствованию механизма проведения конкурсов на проектные работы в своем докладе проанализировала Н.А. Минаева, начальник отдела конкурсных торгов по ПИР, конкурентной среды и мониторинга рынка АО «Институт «Стройпроект».

«Мы провели анализ предлагаемых поправок и отметили основные изменения, которые затрагивают нашу отрасль: во-первых, это сокращение количества способов определения поставщиков, и во-вторых, формирование рейтинга поставщика. По первому пункту – в соответствии с предлагаемой редакцией статьи 24 закона, уменьшается количество конкурентных способов определения поставщиков, что, в принципе, соответствует мировой практике закупок. Однако предлагаемые изменения не всегда предоставляют возможности заказчику выбрать поставщика, который сможет выполнить работу качественно. Проблема не в количестве способов закупок, а в правильном выборе способа закупки. Предлагаем для определения поставщиков-разработчиков проектно-сметной документации на крупные проекты строительства/реконструкции инфраструктурных объектов предусмотреть до-

полнительный вид конкурсной процедуры – открытый конкурс в электронной форме с двухэтапным отбором. Основная цель проведения открытого конкурса с двухэтапным отбором состоит в том, чтобы выбрать тех поставщиков услуг, чей опыт и квалификация позволят свести к минимуму риск невыполнения предлагаемого проекта или контракта.

По второму пункту: – в соответствии с предлагаемой редакцией 44-ФЗ, пункт 21, статья 3 предусмотрено применение при определении поставщика «совокупной оценки опыта участника закупки – рейтинга деловой репутации». Минтранс разработал документ «Правила формирования, случаи и порядок применения рейтинга деловой репутации участника закупки при осуществлении закупок работ по проектированию, строительству, реконструкции, капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог». Мы изучили этот документ, и считаем, что применение правил в предложенной редакции приведет к негативному эффекту. В частности, к выбору менее квалифицированных исполнителей и, как следствие, – некачественному исполнению либо увеличению сроков исполнения контрактов».

Эксперт также отметила и позитивные предложения вышеуказанного законопроекта. Так, часть 8 статьи 43 предусматривает возможность участнику закупки

получать проценты, а банкам – использовать денежные средства, лежащие на специальных счетах участников закупок. Это позволит частично компенсировать издержки. В завершение своего доклада Н.А. Минаева резюмировала: «Изменения в 44-ФЗ нужны, и среди них есть ряд позитивных. Однако всех вопросов проведения конкурсных процедур предложенные изменения не решают, поэтому мы и предлагаем их доработать».

Что касается рейтинга деловой репутации, то представители ассоциации «АСДОР», в свою очередь, также настаивают на необходимости пересмотреть и не принимать предлагаемый унифицированный «рейтинг деловой репутации участника закупки», являющийся лишь оценкой опыта участника. Кроме того, он включает в себя следующие требования: совокупную стоимость исполнения контрактов по ФЗ-223 и ФЗ-44 за семь лет, количество исполненных контрактов за семь лет, соотношение штрафных санкций к стоимости исполненных контрактов и наличие или отсутствие факта включения компании в РНП за семь лет. Такие требования не подходят для отбора исполнителей по контрактам, заключающимся на несколько лет. И здесь у дорожников уже есть готовое решение – внедрить предварительный квалификационный отбор. Система позволит развивать рынок дорожного строительства и купировать риски неисполнения или некачественного исполнения контрактов.

В очередной раз в ходе пленарного заседания активно обсуждалась тема ценообразования. Павел Владимирович Горячкин, президент Союза инженеров-сметчиков, дал взвешенную оценку новой «Методике определения сметной стоимости строительства, реконструкции, капитального ремонта, сноса объектов капитального строительства, работ по сохранению объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации на территории Российской Федерации» (Приказ Минстроя России от 04.08.2020 № 421/пр), подготовленной взамен МДС 81-35.2004. Он, проанализировав многие главы и пункты документа, отметил: «Методика, в целом, ориентирует на ресурсно-индексный метод – это сейчас Минстрой считает для себя важным...» Однако, по словам докладчика, документ содержит ряд противоречий, которые лягут грузом дополнительных проблем на дорожную отрасль.

Михаил Александрович Покатаев, первый заместитель директора по производству АО «Главная дорога», выступая по видеосвязи, прокомментировал ряд положений, касающихся вопросов оптимизации строительного контроля. Об изменениях в законодательстве по вопросам переустройства инженерных коммуникаций сообщила Марина Владимировна Михайленко, начальник отдела методов проектирования ФАУ «РОСДОРНИИ». Ее коллега Виталий Петрович Миронюк, заместитель директора по науке, посвятил свой доклад созданию Реестра новых и наилучших технологий, материалов и технологических решений повторного применения. А об использовании техногенных продуктов в дорожном строительстве рассказал Юрий Эммануилович Васильев, заведующий кафедрой «Дорожно-строительные материалы» МАДИ.

Участвующие в конференции 2020 года разработчики, производители и поставщики продукции, необходимой для строительства и реконструкции

современных дорожно-мостовых объектов, активно обсудили вопросы, связанные с внедрением новых технологий и материалов в ходе реализации нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», рассмотрели перспективы воплощения в жизнь федерального проекта «Мосты и путепроводы». Было представлено несколько презентаций, свидетельствующих о высоком потенциале российских компаний-производителей продукции для дорожно-мостового строительства, об их технологическом росте.

Так, в своем докладе Александр Геннадиевич Леонов, заместитель генерального директора по проектированию ООО «Малиновский комбинат ЖБИ», уделил внимание современным конструкциям российского производства при проектировании и строительстве водоотводных систем дорожной отрасли, рассказав о конкретном назначении, особенностях и преимуществах продукции комбината. Системы изготавливаются из различных марок высокопрочных бетонов (методом вибропрессования), низкоуглеродистой конструкционной стали и высокопрочного чугуна на современном высокотехнологичном европейском оборудовании.

Ярким дебютом на конференции можно назвать участие компании ARLIFT, признанного лидера рынка малогабаритной подъемной техники. Такая техника успешно применяется в самых стесненных условиях проведения работ, в труднодоступных местах и крайне узких пространствах. Доказательством тому стала установка мини-крана на небольшом открытом пространстве перед входом в конгресс-центр гостиницы «Россия», где проводилась конференция.

По итогам работы конференции участники подготовили и приняли резолюцию, текст которой был направлен в Совет Федерации Федерального Со-

вета Российской Федерации; Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации; Правительство Российской Федерации; Министерство финансов Российской Федерации; Министерство транспорта Российской Федерации; Министерство строительства и ЖКХ Российской Федерации и Федеральную антимонопольную службу России. В резолюции отмечено, что в настоящее время опасения дорожников связаны с возможными катастрофическими последствиями для отрасли от принятия в недоработанном виде и без учета специфики проектирования и реализации линейных объектов транспортной инфраструктуры так называемого оптимизационного пакета поправок к Федеральному закону от 05.04.2013 № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд». Всего резолюция включила в себя шесть основных пунктов.

Участниками конференции было предложено несколько эффективных мер по оптимизации создавшегося в отрасли положения и ряд дополнений в законодательные документы. Это коснулось и статьи 37 «Антидемпинговые меры при проведении конкурсов и аукционов», и усовершенствования механизма при проведении конкурса на проектные работы, и необходимости закрепить статус «рабочей документации» как самостоятельной стадии проектирования с наделением ее конкретным функционалом.

Представители отрасли высказали единое мнение: без принятия ряда мер невозможна будет реализация в нашей стране многих амбициозных планов. Не исключением станет и национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги», а также федеральный проект «Мосты и тоннели».

**Светлана Пичкур
Григорий Демченко**