

Сергей Тен: «Выйти из кризиса и оптимизировать потери»

Сергей Тен,
депутат Государственной Думы РФ,
заместитель председателя
Комитета по транспорту



Мы уже четыре года говорим о том, что необходимо обновлять нормы и правила, применяемые при проектировании и строительстве объектов транспортной инфраструктуры, а главное — пересмотреть избыточные требования к капитальности местных дорог. В первую очередь речь идёт о дорогах «с низкой интенсивностью движения». За рубежом, к примеру, стоимость таких дорог в среднем в полтора раза меньше стоимости наших дорог IV и V категории.

Сегодня новые нормы и правила спотыкаются о нормы Федерального закона «Технический регламент и безопасность зданий и сооружений» с требованиями Главгосэкспертизы. Время само подталкивает нас к рациональному подходу в строительстве и эксплуатации дорог, поэтому всем заинтересованным ведомствам — и Министерству транспорта РФ, и Министерству внутренних дел, и Главгосэкспертизе — необходимо быстрее и предметнее

согласовывать свои действия. Выходом их создавшейся ситуации станет разработка и утверждение стандартов как на федеральном, так и на региональном уровне. При этом на такие дороги должны распространяться и федеральные субсидии.

По разным оценкам, сегодня порядка более 50% износа конструкций дорог приходится на транспортные средства массой более 12 тонн, таких транспортных средств от общего количество всего 3,6%. Поэтому невозможно переоценить важность дальнейшего развития в дорожном хозяйстве России принципа «пользователь платит», который, возможно, в перспективе позволит уйти от уплаты транспортного налога. Мы уже перенесли на год начало функционирования системы взимания платы с грузового транспорта общей массой более 12 тонн на федеральных дорогах. В итоге по подсчётам специалистов, федеральный дорожный фонд потеряет порядка 50 миллиардов рублей в 2015 году. В настоящий момент многие регионы начали прорабатывать создание собственных систем на региональном уровне, что позволит избежать рисков использования региональной сети для транзитного движения в объезд федеральных дорог.

Для эффективной работы принципа «пользователь платит» необходимо обеспечить движение транспортных средств, не превышающих установленные на территории РФ массы и нагрузки на ось. Количество такого транспорта должно быть сведено к минимуму. Законопроект, направленный на совершенствование норм движения ТТС и КГТС в 2014 году, так и не смог за год преодолеть второго чтения. При этом работа по нему ведётся, в проекте ко второму чтению учтена моя поправка о запрете движения ТТС с делимым грузом,

Ситуация такова, что дорожной отрасли для вхождения в строительный сезон нужны меры государственной поддержки в виде авансирования заказчиком действующих контрактов, либо предоставления государственных гарантий банкам по госконтрактам под получение кредитных ресурсов

также законопроектом будет предусмотрена ответственность на лицо, осуществляющие погрузку ТС. Думаю, Управлениям автомобильных дорог стоит заранее информировать перевозчиков о грядущих изменениях в законодательстве, чтобы в разгар строительного сезона для многих это не стало «неожиданной» новостью. Региональной власти данную систему нужно и должно развивать на условиях ГЧП.

Что касается текущей ситуации по дорожно-строительной отрасли, то много вопросов к ФЗ №44, в части банковских гарантий. Снизилась ликвидность банков, что повлекло за собой трудности в привлечении новых кредитных ресурсов, ограничился доступ к действующим кредитным продуктам. Банки ужесточают процедуры рассмотрения заявок на предоставление банковских гарантий на тендеры, увеличивают срок рассмотрения заявок до 1 месяца, требуют 100% обеспечения банковской гарантии в виде залога имущества, векселей и т.п. Естественно, всё это увеличивает риск невыхода предприятий на торги.

В такой ситуации дорожной отрасли для вхождения в строительный сезон нужны меры государственной поддержки в виде авансирования заказчиком действующих контрактов либо предоставления государственных гарантий банкам по госконтрактам под получение кредитных ресурсов. Естественно, Минэкономразвития нужно пересмотреть прогнозные индексы-дефляторы по действующим и перспективным контрактам в соответствии со сложившейся рыночной ситуацией.

В последние годы участились случаи, когда при начале строительства дороги в связи с повышением спроса стоимость местных строительных материалов, возрастает в несколько раз. Причём действующее антимонопольное законодательство не предусматривает в этих случаях мер, направленных на ограничение монопольно высоких цен. На мой взгляд, необходимо вернуть процедуру технико-экономического обоснования объектов и инвестиций. Кроме этого, следует законодательно закрепить за субъектами РФ право на строительство, реконструкцию дорог, предоставление участков недр с общераспространёнными полезными ископаемыми, которые предусмотрены проектной документацией на период действия государственных контрактов. Законопроект по внесению изменений в федеральный закон «О недрах» нами подготовлен, планируем перед внесением обсудить его на площадке Государственной Думы.

Отмечу, что Экспертный совет уже оценил риски и предложил ряд конкретных мер выполнения дорожных программ. В Государственной думе на площадке Экспертного совета Комитета по транспорту состоялась секция дорожного хозяйства, которая обозначила риски выполнения федеральных и региональных программ дорожного строительства в 2015 году и предложила меры по выходу из ситуации «утраты доверия к строительным организациям финансовых институтов». Участниками разговора стали банкиры, представители Росавтодора, Минтранса, РАДОРА, АСПОРА, Министерства экономического развития, подрядных организаций, комитетов Государственной думы РФ.

Члены секции, обсудив риски выполнения федеральных и региональных программ дорожного строительства 2015 года и вопросы функционирования контрактной системы в условиях нестабильной экономической ситуации, рекомендовали Правительству Российской Федерации рассмотреть

возможность субсидирования ставок по банковским кредитам для компаний, работающих по госконтрактам. Ряд предложений касалось порядка субсидирования лизинговых платежей или льготного лизинга при приобретении дорожно-строительной техники, коммунальной техники, произведённой на территории Российской Федерации, а также современных образцов дорожно-строительной техники и оборудования, аналоги которых на территории России не производятся.

Участники Экспертного совета сформулировали ряд предложений в адрес Министерства экономического развития Российской Федерации и комитета Государственной Думы по экономической политике, инновационному развитию и предпринимательству по внесению изменений в федеральный закон «О контрактной системе в сфере закупок товаров, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд». В частности, предложили ввести понятие «обеспечение исполнения контракта» и «обеспечение возврата аванса»; рассмотреть возможность снижения размера обе-

На мой взгляд, необходимо вернуть процедуру технико-экономического обоснования объектов и инвестиций, законодательно закрепить за субъектами РФ право на строительство, реконструкцию дорог, предоставление участков недр с общераспространёнными полезными ископаемыми, предусмотренными проектной документацией на период действия госконтрактов

спечения исполнения контракта до 10% с возможностью внесения изменения в действующие контракты; по соглашению сторон вносить изменения в действующий контракт в части предоставления аванса в размере не более 30 процентов; обеспечение исполнения контракта на размер выполненных обязательств, предусмотренных контрактом, не только по 44-ФЗ, но и по контрактам, заключённым ранее по 94-ФЗ, и ряд других. Ряд вопросов касался сроков гарантийных обязательств, а также индексации «твёрдой» стоимости контракта на величину превышения инфляции над индексами-дефляторами. В очередной раз прозвучало предложение об уменьшении границы демпинга, при проведении конкурса или аукциона на выполнение строительных работ до 10-15%, а при снижении участником закупок стоимости ниже границы демпинга обязанность предоставить расчёт заявленной цены контракта.

В рекомендациях значится также предложение о включении в контрактную систему альтернативных механизмов обеспечения исполнения контрактов, таких как страхование и поручительство; возможность участия саморегулируемых организаций, имеющих компенсационные фонды, в обеспечении исполнения контракта.