

На строительство дорог установят гарантии



Законодатели недовольны существующей в России практикой строительства дорог без гарантийных обязательств подрядчиков.

Депутат нижней палаты парламента Александр Васильев готовит законопроект по внесению изменений в ФЗ № 44 «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд». Поправка в закон касается п. 3 ст. 33 («Правила описания объекта закупки»), в которую предлагается внести норму об обязательном введении требований к гарантийному сроку товара или работы, которые будут устанавливаться заказчиком тендера. На сегодняшний день эти гарантийные обязательства, согласно закону, могут устанавливаться заказчиков при необходимости и при его желании. Единоросс считает, что такая норма является коррупционной, порождает сговор заказчика и подрядчика, а за качество проведенных работ никто не отвечает, как не отвечает и за трату бюджетных средств.

Поправка в закон коснется как дорожного строительства, так и объектов капитального строительства и других строительно-ремонтных работ. При этом депутат Васильев указывает, что основной негатив в госзаказе он связывает с безответственным отношением при строительстве и развитии именно дорожных сетей.

- О неважном качестве наших дорог кто только ни говорил - начиная от рядового пользователя до президента страны. Но мы по-прежнему не можем привлечь нерадивых дорожников к ответственности, в том числе и из-за этой законодательной лазейки, которая дает все возможности для коррупционной деятельности, - сказал депутат. - Поэтому эту норму необходимо изменить, чтобы исполнитель нес ответственность за построенные им дороги.

Председатель организации «Движение автомобилистов России» Виктор Похмелкин считает проблему качества дорожного строительства в стране действительно острой. При этом он полагает, что предлагаемое изменение в закон не поможет улучшить российские дороги.

- Дороги - одна из наших глобальных проблем. Но предлагаемое изменение в законе ее не решит, поскольку и сейчас в договорах предпочитают прописывать гарантии, но когда новые дороги через год разваливаются, никто не подает в суд на компанию-исполнителя. Причиной этого является коррупция в самой системе, - рассказал он. - За откаты муниципалитеты закрывают глаза на низкое качество работ, а через год снова перекалывают дорожное полотно по договору с той же компанией.

Как считает Похмелкин, для решения проблемы необходимо вводить паспорт дорог, в который будет включаться вся история дороги - от объявления конкурса до истечения всего срока эксплуатации.

- Кроме этого, нужно повысить меры ответственности за брак, а проштрафившуюся компанию лишать права на подобные контракты, и не допускать заключения контракта без подписи общественников. Такой комплекс мер практиковали в различных странах Европы, поэтому застройщик там сам заинтересован в возведении дорог хорошего качества, - заверил Похмелкин.

Активист псковского отделения организации «Убитые дороги» Николай Мельков рассказал «Известиям», что, несмотря на то что государственные заказчики в области в основном указывают исполнителям гарантийные обязательства, в договорах остаются лазейки, которые помогают уйти от ответственности.

- У нас в области в контрактах на дороги указывают гарантии застройщика. Как правило, на верхний слой это 4-5 лет, а на нижний значительно дольше. Однако когда мы разбирались по одному такому контракту, гарантия по которому была прописана, но не предоставлена, то в качестве причин разрушения дорожного полотна, дающих право компании не предоставлять данных гарантий, были указаны эксплуатация его автомобилями и влияние природных условий, - рассказал Мельков. - Конечно, это абсурдно, но никто не стал протестовать.

Преподаватель Московского автомобильно-дорожного института (МАДИ) Юрий Васильев рассказал, что в России давно используются материалы, аналогичные европейским, однако на Западе больше внимания уделяют уже построенным дорогам.

- Материалы и технологии у нас такие же, как на Западе, но климатические условия разные. А в тех европейских странах, где климат схож с нашим, дороги берегут. В Германии запрещены шипованные шины и реагенты, поскольку это портит дороги, - заметил Васильев. - Но как бы там ни было, у нас всё равно многое зависит и от человеческого фактора. По госстандарту выбоины определенных размеров должны устранять в течение суток, а у нас это делается гораздо дольше.

Качество российских дорог традиционно является причиной нареканий со стороны водителей. При этом претензии высказываются как к дорогам в глухой русской провинции, так и к дорожному покрытию в крупных мегаполисах и на федеральных трассах. Летом 2012 года произошел случай, который ярко отражает отношение строителей к качеству возводимых дорог. Тогда только что построенную к саммиту АТЭС дорогу от аэропорта во Владивостоке до острова Русский в прямом смысле слова смыло дождем. На строительство дороги государство потратило 29 млрд рублей.

Источник: izvestia.ru