

Система государственной политики в сфере закупок для целей транспортной безопасности. Проблемы и пути их решения.

*Президент Федеральной технологической компании ID Systems
ПОМИНОВ Иван Алексеевич*

Внесение изменений в 44-ФЗ развяжет руки заказчикам и позволит повысить эффективность расходования средств, выделяемых на обеспечение транспортной безопасности.

В настоящий момент государственные закупки в сфере транспортной безопасности в Российской Федерации проводятся через открытые аукционы и конкурсы. Это, с одной стороны, конечно, упрощает их организацию и проведение, но с другой – ущемляет интересы заказчика, которому выделяются бюджетные деньги на выполнение мероприятий в области обеспечения транспортной безопасности. При этом полномочий для выбора по-настоящему квалифицированных и профессиональных поставщиков на текущий момент у заказчика практически нет!

Реализация Федерального закона «О транспортной безопасности» фактически состоит из трех частей: это оценка уязвимости, за результаты которой отвечает специализированная организация, проектно-изыскательские работы, а также оснащение объектов транспортной инфраструктуры инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности (ИТСО ТБ). Пожалуй, можно еще упомянуть и четвертый этап – техническое обслуживание данных систем.

Что касается оценки уязвимости, то здесь хотя бы есть аккредитация федеральных агентств по видам транспорта, после получения которой специализированные организации получают допуск к данному виду деятельности. Если же речь идет о проектно-изыскательских и строительно-монтажных работах, то для участия в таких аукционах достаточно свидетельства саморегулируемой организации. При этом в соответствии с Федеральным законом № 44-ФЗ заказчик данных видов работ не имеет права предъявлять какие-то требования к квалификации потенциального подрядчика!

Специалистам отлично известно, что получить свидетельство СРО сегодня не очень сложно. В результате появляются прецеденты, когда, например, аукцион на работы по оснащению объекта транспортной инфраструктуры техническими средствами обеспечения транспортной безопасности выигрывает компания, которая занимается... реставрационной деятельностью и не имеет никакого опыта в этой сфере!

Кроме того, по строительно-монтажным работам, как правило, проводятся только аукционы. И поскольку деятельность по обеспечению транспортной безопасности в соответствии с Градостроительным кодексом является строительно-монтажными работами, это означает, что участвовать в таких аукционах может практически любая компания.

Если проанализировать ход выполнения государственных заказов в России в 2015 году, то обнаруживается любопытная картина. Падение первоначальных цен по итогам аукционов в оценке уязвимости порой доходит до 70%, в проектно-изыскательских работах – до 60–70%, а в строительно-монтажных – до 20–25%. Как на текущий момент в условиях достаточно высокой инфляции и девальвации рубля можно качественно выполнить эти работы по таким ценам, лично мне понять сложно. Тем более что многие объекты были запроектированы еще в 2013–2014 годах, когда курс рубля был вдвое выше. А с учетом того, что даже российское оборудование в значительной степени строится на импортной элементной базе, его стоимость так или иначе привязана к валюте. Соответственно, стоимость строительно-монтажных работ в рублевом эквиваленте резко увеличивается, а рентабельность, наоборот, снижается. На мой взгляд, это ведет к прямой угрозе срыва мероприятий по обеспечению транспортной безопасности.

Что необходимо сделать, чтобы решить эти проблемы? Во-первых, в сфере транспортной безопасности, на мой взгляд, нужно проводить не аукционы, а конкурсы. Более того, закрытые конкурсы! Для этого необходим предквалификационный отбор подрядчиков. Сделать это можно путем введения в систему аккредитации дополнительных видов работ – не только оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры, как сегодня, но и проектно-изыскательских работ, работ по оснащению средствами обеспечения транспортной безопасности, а также по их техническому обслуживанию.

Потому что, как показала практика, на ряде объектов, которые оснащала наша компания, аукционы на обслуживание ИТСО ТБ нередко выигрывают компании, которые не имеют ни представления о технических решениях, примененных на этих объектах, ни соответствующих свидетельств, ни подготовленного персонала. А значит, и должное техническое обслуживание этих систем они фактически производить не в состоянии.

Между тем, если взять всю цепочку стоимости мероприятий по обеспечению транспортной безопасности в соответствии с 16-ФЗ, то каждое следующее звено в ней стоит на порядок больше предыдущего. Например, проектно-изыскательские работы стоят в 10, а порой, в зависимости от объекта, и в 20 раз больше, чем оценка уязвимости. Оснащение – еще на

порядок дороже. Но при этом значительные средства, вложенные в обеспечение безопасности в масштабах всей нашей страны, могут быть потеряны, если техническое обслуживание систем безопасности будет вестись неквалифицированно – организациями, которые не имеют должного опыта в этой сфере. В том числе по проектированию и оснащению ИТСО ТБ. Ведь поддерживать такие системы в работоспособном состоянии – довольно сложная задача. Помимо опыта и достаточного количества подготовленного персонала для этого необходимы собственные диспетчерские службы с круглосуточным доступом, большое количество транспортных средств, оборудованных системами спутникового позиционирования, позволяющими отслеживать их местонахождение в режиме реального времени, и др. Такие возможности есть далеко не у каждой организации!

Поэтому отбор подрядчиков на обслуживание инженерно-технических систем обеспечения транспортной безопасности должен быть таким же жестким, как на проектирование с четко прописанными требованиями к участникам таких конкурсов. Залог хорошего оснащения – это хороший проект. Соответственно, залог надежной и корректной работы таких систем – их технически грамотная эксплуатация и своевременное обслуживание.

И еще один важный момент: в систему оценки при организации конкурсов в сфере обеспечения транспортной безопасности необходимо заложить совершенно иные параметры. Чтобы ценовой фактор в процессе определения победителя составлял не более 40% (сегодня – не менее 60%). Еще 40% должны составлять прозрачные и исчерпывающие требования к квалификации подрядчика, утвержденные либо постановлением Правительства РФ, либо ведомственными нормативными правовыми актами. И, наконец, оставшиеся 20% при выборе победителя конкурса можно оставить на усмотрение заказчика.

Таким образом, заказчик за те деньги, которые ему выделяются на выполнение государственного задания по обеспечению транспортной безопасности, мог бы получить действительно профессионального и надежного подрядчика. Сегодня 44-ФЗ очень сильно связывает руки заказчику, и изменения в этот закон, как говорится, давно назрели. Тем более что именно в рамках этого закона работают большинство заказчиков в сфере обеспечения транспортной безопасности – те же муниципальные предприятия и компании с госучастием, которые сегодня осуществляют львиную долю закупок.

Решение перечисленных выше проблем, на мой взгляд, позволит значительно повысить качество реализации мероприятий по обеспечению транспортной безопасности и эффективность расходования бюджетных средств, выделяемых на эти цели.