

сандр Горн. И хотя право на гарантию прописано в Гражданском кодексе, муниципалитет Перми до этого использовал этот инструмент выборочно. По словам господина Горна, тогда была распространена практика штрафования нерадивых дорожников.

Инициатором внедрения гарантий стал в 2005 году экс-губернатор Пермского края Олег Чиркунов. Поставив перед собой в качестве одной из приоритетных задач строительство качественных европейских дорог, новый глава региона в первую очередь постарался навести порядок во взаимоотношениях заказчика и подрядчика. В 2005 году господин Чиркунов выделил Перми в три раза больше денег (почти 2 млрд руб.) на то, чтобы привести улицы в порядок. Для того чтобы не было опасений, что средства будут потрачены неэффективно, подрядчика обязали нести гарантию. Сегодня, по данным управления внешнего благоустройства Перми, порядка 15% улично-дорожной сети города находится на гарантии.

ГАРАНТИРУЙ ЭТО Опрошенные ВГ дорожники говорят, что гарантийные случаи происходят на 80–100% отремонтированных объектах. Затраты на гарантийную ликвидацию дефектов обычно серьезные — на это уходит до 15–20% от первоначальной стоимости контракта. По мнению дорожников, гарантийные обязательства стимулируют их к использованию более качественных материалов. У «Пермавтодора», например, есть собственное производство битума. Считается, что оно дороже аналога, произведенного на Пермском нефтеперерабатывающем заводе. Но дорожники не отказываются от собственного производства, считая свой материал более качественным.

Исполнительный директор Пермской ДПМК и бывший начальник УВБ Перми Михаил Трухин считает, что пять лет гарантии на краевых дорогах — слишком долгий срок, если подрядчик не строил дорогу с нуля. По его словам, подрядчик берет подряд на текущий ремонт трассы, но он доподлинно не может знать, что находится под асфальтом: какие материалы использовал тот подрядчик, все ли нормативы он соблюдал, ведь дорога строилась другой компанией. «Срезаем асфальт, а внутри вместо щебня уже один песок, — сетует подрядчик. — Нагрузка на дороги возрастает. Сейчас на трассы выходят грузовики весом 25–30 тонн, паводок все сети рвет».

Поэтому не все подрядчики хотят бесплатно ремонтировать дорогу. Дорожники неофициально говорят, что чиновники в случае обнаружения дефекта сразу же обращаются к подрядной организации с претензией, не разобравшись в причинах его появления. Подрядчики не ремонтируют, и споры все чаще решаются в судах. В краевом минтрансе считают, что дефекты на гарантийных объектах устраняются достаточно оперативно: «В случае возникновения проблем дефекты могут быть устранены третьей стороной с последующим предъявлением финансовых претензий подрядной организации с возможным удержанием финансового обеспечения».

Чиновники говорят, что без вопросов выполняют гарантийные работы крупные местные подрядные

компании «Пермавтодор» и «Пермдорстрой» (входят в Uson Group депутата заксобрания края Владимира Нелюбина). Больше всего чиновники опасаются подрядчиков из числа однодневок: выполняют ремонт, а потом их не найти.

По данным городского УВБ, в этом году на 100% свои обязательства выполнили ООО «Компания ПРЗК Автобанстрой», ОАО «ПЗСП», ЗАО «Микма», ООО «НК Регионпермстрой», ОАО «Пермдорстрой». Подрядные организации завершили работы на улицах Магистральной, Ветлужской, Докучаева, Крисанова, Костычева, Леонова, Ивана Франко, КИМ, Набережной, дорогах ППИ и других. В ближайшее время специалистами МКУ «Пермблагостройство» будут проведены повторные осмотры отремонтированных улиц. Если работы не выполнены или выполнены некачественно, в отношении этих подрядных организаций ведется претензионная работа в судебном порядке, отметили ВГ в УВБ.

Такая работа уже ведется в отношении ЗАО «Городской контур», выполнившего капитальный ремонт Целинной улицы от улицы Пороховой до границы с Орджоникидзевским районом, улиц Подлесная и Ленина. Исковые требования направлены к ООО «ВЕК строй», чья некачественная работа зафиксирована на улице Карпинского на участке от шоссе Космонавтов до улицы Стахановской, организации КТ «Пермская ДПМК», проводившей работы на улице Краснова от Комсомольского проспекта до улицы Пушкина, на бульваре Гагарина и шоссе Космонавтов.

ШКОЛА КАПИТАЛЬНОГО РЕМОНТА И подрядчики, и заказчики говорят, что в основном система гарантии эффективна и помогает улучшать качество дорог. Так, краевой минтранс фиксирует увеличение хороших трасс в регионе. В 2013 году доля дорог регионального значения в нормативном и допустимом состоянии по сравнению с 2012 годом выросла на 2,4% и составила 57,01%.

Депутат гордумы Перми Денис Ушаков, впрочем, не разделяет оптимизм чиновников. По его информации, на сегодня горадминистрация выставила подрядчикам 78 претензий, которые подрядчики отказались выполнять. На каждую жалобу необходимо по полгода времени, чтобы УВБ получило исполнительный лист. «Чтобы выполнить все гарантийные обязательства через суд, необходимо 39 лет! — подсчитал народный избранник. — Специалисты „Пермблагостройства“ загружены настолько, что не могут одновременно вести пять дел». По его информации, из 1600 отремонтированных в Перми дорожных объектов дефекты были обнаружены на 850.

Решить проблемы помогут комплексные меры, считает депутат. Во-первых, необходимо повысить профессиональный уровень районных администраций и благоустроительных служб. «Глава администрации Дмитрий Самойлов уже дал поручение выйти на автодорожный факультет технического университета, чтобы выдергивать молодых специалистов к нам. У нас в благоустройстве кто угодно работает, только не дорожники», — считает господин Ушаков. Во-вторых, депутат предлагает изменить правила содержания



В ПЕРМИ НОРМАТИВАМ СООТВЕТСТВУЕТ ЛИШЬ 42% ДОРОГ

дорожных объектов, чтобы подрядчик занимался впоследствии этим объектом в течение пяти лет. «Пермская дорожная отрасль практически уничтожена. У нас остался один подрядчик, он же монополист — „Юкон груп“, который умеет строить, остальные — слабы. Вывод: необходимо заставить подрядчика следующие пять лет содержать отремонтированный объект. Ведь только он знает, какое полотно он сделал», — полагает депутат. В-третьих, депутат предлагает городским властям создать муниципальное дорожно-эксплуатационное предприятие, которое бы занималось ремонтом тех дорог, где подрядчик «исчез» или обанкротился. Владелец «Юкон груп» Владимир Нелюбин считает создание дорожно-эксплуатационного пред-

приятия ненужным: «Для чего дублировать функции частных компаний? Платить за то, чтобы исправлять чужие ошибки, это глупо!» — полагает предприниматель. Дорожник говорит, что бюджет застрахован от нерадивых подрядчиков: по ФЗ №44 на каждый госконтракт выдается банковская гарантия. Именно из этих зарезервированных средств финансируется исправление дефектов. «Это заставляет нас, дорожников, быть более ответственными. Последние семь лет дорожная отрасль Прикамья находится в кризисе из-за недофинансирования со стороны основного инвестора — государства. Крупные компании деградировали: стало тяжело содержать людей. Но я уверен, что рынок сам все расставит по местам», — считает господин Нелюбин. ■

ЗА ВСЕ ПРОИЗВЕДЕННЫЕ РАБОТЫ ПОДРЯДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ, ВЫПОЛНЯВШАЯ ТЕКУЩИЙ ИЛИ КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ, НЕСЕТ ГАРАНТИЙНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА

