

ИНДИВИДУАЛЬНЫЙ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬ
ЯРЦУН ЛЕОНИД МИХАЙЛОВИЧ

ОГРН 304213523400012
ИНН 211610111749
428010, Чувашская Республика,

Руководителю Чувашского УФАС
России
В.А. Борисову

428018, Чувашская Республика,
г. Чебоксары, Московский
проспект, д. 2.

Ярцуна Леонида Михайловича,

от 17 ноября 2015 г. № 334

ЖАЛОБА

на действия организатора конкурса (конкурсной комиссии) в порядке ст. 18.1 Закона
о защите конкуренции при организации конкурса.

Уважаемый Вячеслав Аркадьевич!

Министерством транспорта и дорожного хозяйства Чувашской Республики, находящимся по адресу: 428003, г. Чебоксары, ул. Гагарина, д. 20, адрес электронной почты mintrans@cap.ru, номер контактного телефона (8352) 62-11-25, факс 62-56-93, Приказом от 24.02.2015 № 02-03/22 «О внесении изменений в приказы Минтранса Чувашии «О проведении открытого конкурса» объявлен открытый конкурс на право осуществления регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом, организуемых сверх государственного заказа (объединенный конкурс 16,17,18 этапов).

Объявление о проведении конкурса с извещением и конкурсной документацией официально размещено на сайте Минтранса Чувашии http://gov.cap.ru/SiteMap.aspx?gov_id=786&id=1934006.

При этом конкурсной документацией не предусмотрено требование к водителям автобусов, работающих на компримированном природном газе и отсутствует разница в баллах за автобусы на газовых двигателях и на газодизеле, хотя качество работы и затраты, произведенные участниками конкурса, отличаются друг от друга на основании нижеследующего.

В Приложении № 1 к конкурсной документации по проведению открытого конкурса на право осуществления регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом на межмуниципальных (пригородных и междугородных) маршрутах в Чувашской Республике, организуемых сверх государственного заказа, утвержденной приказом Министерства транспорта и дорожного хозяйства Чувашской Республики от 24.02.2015 № 02-03/22 - **ИНФОРМАЦИОННАЯ КАРТА КОНКУРСА** в п.8 указано: **применение автобусов, использующих компримированный природный газ в качестве моторного топлива**, и в разделе 11- Критерии оценки заявок на участие в конкурсе и порядок оценки и сопоставления заявок на участие в конкурсе, в п.11.2.2: **Применение автобусов, использующих компримированный природный газ в качестве моторного топлива (кроме резервных, подтверждается соответствующими документами), за каждый автобус дается 10 баллов.**

Переоборудовать на газовое топливо (метан) можно не только бензиновый, но и дизельный двигатель как грузовой, так и легковой автомашины. Но для этого надо серьезно переделать штатную систему питания дизеля. Тем не менее, существуют два

Вх. 06-04/9476
30.11.2015

способа приспособить дизельный двигатель к работе на газе:

1. Газовый двигатель

Этот способ более прост, но и более радикален. **Производятся существенные изменения мотора:** демонтируется топливная аппаратура, вместо которой устанавливается система зажигания. Вместо форсунок устанавливаются свечи зажигания. Производится монтаж ГБО, и при помощи дозатора газ подается во впускной коллектор. Изменения существенны, и на выходе получается не дизель, а так называемый **«газовый» двигатель**. Такое исполнение позволяет использовать только один вид топлива – сжатый природный газ (метан).


Сроки и стоимость работ по переводу двигателя в газовый режим работы определяются каждый раз индивидуально с учетом типа транспортного средства. Для предварительной оценки можно пользоваться следующей таблицей:


Значение	Самосвал, средне-		
	Легкий грузовик, маршрутное такси	тонажный грузовик, автобус среднего класса,	Седелный тягач, автобус большого класса
Количество цилиндров	4	4-6	6-8
Мощность двигателя, ЛС	50-150	150-250	250-700
Емкость системы хранения газа, нм3	от 40	от 60	от 100
Стоимость подкапотной части, руб	от 280.000	от 320.000	от 330.000
Стоимость системы хранения газа, руб	от 60.000	от 90.000	от 150.000
Сертификация и оформление документов, руб	10.000	10.000	10.000
Сроки проведения работ (не включая сертификацию), дней	5-10	7-12	10-15
Общая стоимость работ "под ключ", руб	от 350.000	от 390.000	от 490.000

2. Газодизель

Более простым вариантом является приспособление обычного дизеля для работы **на смеси солярки и метана**. При изменении в сторону газодизельного двигателя это достигается следующим образом: в конце такта сжатия в цилиндры подается некоторое количество солярки, которая и поджигает газо-воздушную смесь, поступившую на такте впуска. Запальная порция для всех автомобильных двигателей (так называемых, быстроходных дизелей) составит 15-30 процентов, в зависимости от типа двигателя, его состояния, от самого ГБО. Существенный плюс такого двигателя - возможность использовать как газ в качестве основного топлива, так и работать на одной солярке. Любой дизельный мотор может быть модифицирован таким образом. Помимо собственно установки ГБО, производится доводка топливной системы - установка насоса высокого давления для подачи небольших (запальных) порций дизтоплива.

Цены на переделку дизельного двигателя в газодизель:

Марка газовой системы	Тип двигателя				Типы бензинового впрыска, совместимые с данной системой впрыска газа
	4-цил	6-цил	8-цил	10/12-цил	
 Tamona Diesel Gas (АКЦИЯ)	92000 руб**	101000 руб**	111000 руб	201000 руб	Любые типы впрыска кроме непосредственного (любой фазированный в том числе асинхронный, попарно-

						параллельный впрыск. параллельный)
	Landi Renzo Diesel	182000 руб	191000 руб	202000 руб	211000 руб	Список дизельных автомобилей для установки Landi Renzo (газодизель)
	 Oscar-N Diesel	92000 руб**	101000 руб**	111000 руб	211000 руб	Система впрыска газа для дизельных двигателей (газодизель)
		109000 руб**	119000 руб**	142000 руб	241000 руб	С

Ниже приводится Информационная карта конкурса, содержащая требования к автобусам на компримированном природном газе и критерии их оценки.

8		Документы, входящие в состав заявки на участие в конкурсе (копии предоставляемых документов заверяются участником размещения заказа).	Заявка на участие в конкурсе должна быть подготовлена по форме и содержать следующие документы: конкурсное предложение (оборудование автобуса для перевозки маломобильных групп населения в соответствии с ГОСТ Р 50844-95 «Автобусы для перевозки инвалидов» применение автобусов использующих компримированный природный газ в качестве моторного топлива); опись представленных документов.
11	Критерии оценки заявок на участие в конкурсе и порядок оценки и сопоставления заявок на участие в конкурсе		
11.2.2	Применение автобусов, использующих компримированный природный газ в качестве моторного топлива (кроме резервных, подтверждается соответствующими документами): за каждый автобус		10

Из вышеуказанного следует, что в конкурсной документации не отражены различия между газовым двигателем и газодизельным двигателем.

Считаем, что применение автобусов, использующих **только компримированный природный газ** в качестве моторного топлива должно быть оценено выше, чем применения автобусов на смешанном топливе (дизтопливе и компримированном природном газе) и чисто дизельном топливе, а именно предлагаем внести изменения в

критерии оценки заявок на участие в конкурсе и порядок оценки и сопоставления заявок на участие в конкурсе следующим образом: В п.11.2.2

11.2.2	Применение автобусов, использующих только сжатый природный газ в качестве моторного топлива – газовый двигатель (кроме резервных, подтверждается соответствующими документами): за каждый автобус	10
	Применение автобусов, использующих дизтопливо и сжатый природный газ в качестве моторного топлива – газодизельный двигатель (кроме резервных, подтверждается соответствующими документами): за каждый автобус	5

При этом не указано, что водители должны пройти специальную переподготовку и для этого существует специальная учебная программа предназначена для переподготовки водителей автомобилей, оборудованных баллонами с сжатым природным газом (КПГ) и газами сжиженными нефтяными (ГСН).

Настоящая программа составлена с учетом требований Правил промышленной безопасности опасных производственных объектов, на которых используется оборудование, работающее под избыточным давлением, межотраслевых правил по охране труда на автомобильном транспорте (ПОТ РМ-027-2003), методических рекомендаций по технической эксплуатации газобаллонных колесных транспортных средств, находящихся в эксплуатации в Российской Федерации (утверждены распоряжением Минтранса России от 19 октября 2012 №НА-124-р).

В процессе обучения делается упор на знание водителями установленного на автомобиле оборудования: баллонов высокого давления, газовой аппаратуры, средств измерения и инструкций по безопасной эксплуатации ГБА. Подробно рассматриваются такие вопросы, как: подготовка газовой аппаратуры и баллонов автомобиля к работе, пуск и остановка двигателя, возможные аварийные ситуации и действия водителя.

По окончании курсов обучающиеся сдают экзамен. Лицам, сдавшим экзамен, выдается **бессрочное** ламинированное удостоверение на право управления газобаллонным автомобилем.

Считаем, что сведения о водителях, не содержащие данные об их квалификации при получении баллов за оборудованные на КПГ автобусы, могут привести к нарушению конкуренции, т.к. конкурс выигрывают лица, которые реально не могут исполнять условия заключенного по результатам конкурса договора. при этом получая победные баллы за автобусы на сжатом природном газе.

В случае, если Комиссия Чувашского УФАС России усмотрит в этом нарушении порядка проведения конкурса, просим обязать Минтранс Чувашии – организатора конкурса, ввести обязательное требование в конкурсную документацию к водителям, управляющим автобусами и дать беспорное преимущество конкурсантам использующим газовые двигатели, работающие исключительно на КПГ, а не конкурсантам, использующим газодизельные автобусы, которые в большинстве случаев ездят не на газе, а оборудование используется для введение в заблуждение конкурсной комиссии в целях получения незаслуженного преимущества на конкурсе.

В соответствии с п. 11.1 Информационной карты конкурса «Критерии оценки и сопоставления заявок на участие в конкурсе (резервный подвижной состав не оценивается; в случае, если количество заявленного основного подвижного состава превышает требуемое по условиям конкурса количество, оценивается лишь требуемое количество автобусов по порядку с начала списка, остальной подвижной состав не оценивается).

Отсутствие оценки резервного подвижного состава привел к тому, что участники конкурса получили возможность использовать некачественный подвижной состав, заявляя его в резерв, а фактически используя в качестве основного.

Минтранс Чувашии не обеспечивает контроль использования основного подвижного состава, в связи с чем отсутствие оценки резервного подвижного состава ограничивает конкуренцию.

На основании изложенного, в целях поддержания справедливой конкуренции, прошу обязать заказчика перевозок ввести в конкурсную документацию оценку резервного подвижного состава.

Приложение: конкурсная документация; информкарта конкурса, письмо Минтранса Чувашии, подтверждающее мое участие в конкурсе.

Индивидуальный предприниматель

Л.М.Ярцун