



23 июня 2011 г.

№25(544)

# РОССИЙСКИЙ ДОРОЖНИК

Если будут дороги,  
Значит, будет и жизнь!

ГАЗЕТА РОССИЙСКОЙ АССОЦИАЦИИ ПОДРЯДНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ В ДОРОЖНОМ ХОЗЯЙСТВЕ (АСПОР)

Издается с 1999 г. \* Выходит еженедельно \* Распространяется только по подписке

## 22 ИЮНЯ – ДЕНЬ ПАМЯТИ И СКОРБИ

### ВЫСТУПЛЕНИЕ ПО РАДИО В.М. МОЛОТОВА 22 ИЮНЯ 1941 ГОДА

Граждане и гражданки  
Советского Союза!

Советское правительство и его глава тов. Сталин поручили мне сделать следующее заявление:

Сегодня, в 4 часа утра, без предъявления каких-либо претензий к Советскому Союзу, без объявления войны, германские войска напали на нашу страну, атаковали наши границы во многих местах и подвергли бомбежке со своих самолетов наши города – Житомир, Киев, Севастополь, Каунас и некоторые другие, причем убито и ранено более двухсот человек. Налеты вражеских самолетов и артиллерийский обстрел были совершены также с румынской и финляндской территории.

Это неслыханное нападение на нашу страну является беспримерным в истории цивилизованных народов вероломством. Нападение на нашу страну произведено, несмотря на то, что между СССР и Германией заключен договор о ненападении и Советское правительство со всей добросовестностью выполняло все условия этого договора. Нападение на нашу страну совершено, несмотря на то, что за все время действия этого договора германское правительство ни разу не могло предъявить ни одной претензии к СССР по выполнению договора. Вся ответственность за это разбойничье нападение на Советский Союз целиком и полностью падает на германских фашистских правителей.

Уже после совершившегося нападения германский посол в Москве Шуленбург в 5 часов 30 минут утра сделал мне, как народному комиссару иностранных дел, заявление от имени своего правительства о том, что Германское правительство решило выступить с войной против СССР в связи с сосредоточением частей Красной Армии у восточной германской границы.

В ответ на это мною от имени Советского правительства было заявлено, что до последней минуты Германское правительство не предъявляло никаких претензий к Советскому правительству, что Германия совершила нападение на СССР, несмотря на миролюбивую позицию Советского Союза, и что тем самым фашистская Германия является нападающей стороной.

По поручению Правительства Советского Союза я должен также заявить, что ни в одном пункте наши войска и наша авиация не допустили нарушения границы и поэтому сделанное сегодня утром заявление румынского радио, что якобы советская авиация обстреляла румынские аэродромы, является сплошной ложью и провокацией. Такой же ложью и провокацией является вся сегодняшняя декларация Гитлера, пытающегося задним числом состряпать обвинительный материал насчет несоблюдения Советским Союзом советско-германского пакта.

Теперь, когда нападение на Советский Союз уже свершилось, Со-

ветским правительством дан нашим войскам приказ – отбить разбойничье нападение и изгнать германские войска с территории нашей родины.

Эта война навязана нам не германским народом, не германскими рабочими, крестьянами и интеллигенцией, страдания которых мы хорошо понимаем, а кликой кровавых фашистских правителей Германии, поработивших французов, чехов, поляков, сербов, Норвегию, Бельгию, Данию, Голландию, Греци и другие народы.

Правительство Советского Союза выражает непоколебимую уверенность в том, что наши доблестные армия и флот и смелые соколы Советской авиации с честью выполнят долг перед родиной, перед советским народом, и нанесут сокрушительный удар агрессору.

Не первый раз нашему народу приходится иметь дело с нападающим зазнавшимся врагом. В свое время на поход Наполеона в Россию наш народ ответил отечественной войной и Наполеон потерпел поражение, пришел к своему краху. То же будет и с зазнавшимся Гитлером, объявившим новый поход против нашей страны. Красная Армия и весь наш народ вновь поведут победоносную отечественную войну за Родину, за честь, за свободу.

Правительство Советского Союза выражает твердую уверенность в том, что все население нашей страны, все рабочие, крестьяне и интеллигенция, мужчины и



женщины отнесутся с должным сознанием к своим обязанностям, к своему труду. Весь наш народ теперь должен быть сплочен и един, как никогда. Каждый из нас должен требовать от себя и от других дисциплины, организованности, самоотверженности, достойной настоящего советского патриота, чтобы обеспечить все нужды Красной Армии, флота и авиации, чтобы обеспечить победу над врагом.

Правительство призывает вас, граждане и гражданки Советского Союза, еще теснее сплотить свои ряды вокруг нашей славной большевистской партии, вокруг нашего Советского правительства, вокруг нашего великого вождя тов. Сталина.

**НАШЕ ДЕЛО ПРАВОЕ. ВРАГ БУДЕТ РАЗБИТ. ПОБЕДА БУДЕТ ЗА НАМИ.**

Нам сорок первый не забыть,  
Нам сорок пятый славить!

Внезапность нападения немецко-фашистских полчищ и развернувшиеся в результате боевые операции Красной Армии привели к большим трудностям на фронтовых дорогах, возникшая напряженность превзошла все ожидания.

К осени 1941 года враг захватил основную сеть автомобильных дорог. Тылы фронтов и армий начали базироваться на территории, почти не имеющей дорог с твердым покрытием. В тот трудный для нашей страны период созданные в составе Красной Армии дорожные войска начали свой боевой путь, путь тяжелого ратного труда, творческих исканий и находок.

## ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ВОЙНА НА ДОРОГАХ РОССИИ

15 июля 1941 года вышло постановление Государственного комитета обороны (ГКО) N 163 «Об организации автодорожной службы на шоссе-грунтовых дорогах и формировании автотранспортных батальонов». На фронтах и армиях появились автотранспортные отряды. Десятки тысяч вчерашних дорожников становились бойцами формирующихся автотранспортных и дорожно-эксплуатационных батальонов и полков. Пусть никого не обманывает название. Это были настоящие солдаты. Многие дорожные части попадали под

удар, отходя на восток, становились неотличимы от пехоты и вместе с ней принимали участие в кровопролитных боях. Учитывая сложное положение, творившееся на дорогах, можно только удивляться, как дорожные части ухитрились восстанавливать, содержать и ремонтировать дороги, при этом к ним новые участки с грунтовым покрытием.

Большую роль в первый период войны сыграл Гушосдор, передавший на формирование дорожных войск основные кадры специалистов-дорожников, мостовиков и политработников, ко-

торые, до самого конца войны служили цементирующим началом подлинного солдатского братства и дружбы, сохранившихся до сих пор.

После разгрома фашистов под Москвой 5 декабря 1941 года дорожникам необходимо было обеспечить быстрое продвижение войск вперед на запад. А повсюду – взорванные мосты и трубы, воронки от авиабомб и завалы. Только в полосе наступления Западного фронта было взорвано 250 искусственных сооружений общей длиной свыше 5000 пог. м.

Даты

Верным союзником дорожников в возведении переправ на первое время явился мороз. По льду настилали доски, пластины и устраивали временные объезды. Но весна была не за горами, и мостовые части сразу же приступили к строительству высоководных деревянных мостов.

Первая военная зима явилась суровой школой для дорожников. Необходимо было оформить новые дорожные части и пополнить действовавшие, срочно организовать курсы и учебные пункты по подготовке офицерского состава, специалистов-дорожников и мо-

(Окончание на стр. 8)

ЛУЧШЕЕ ПРЕДПРИЯТИЕ ДОРОЖНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ В РФ\*



**УФАДОРМАШ**

БИТУМ ДОРОЖНЫЙ В РАСТВОРЯЮЩИХСЯ ПАКЕТАХ.  
МЫ УЛУЧШИЛИ ТЕХНОЛОГИЮ. ГАРАНТИЯ РАСТВОРЕНИЯ ПРИ 140 °С

ПРЕИМУЩЕСТВА ФАСОВАННОГО БИТУМА:

1. Перевозка всеми видами транспорта;
2. Эффективный учет расхода битума;
3. Сокращение в 7 раз расхода жидкого топлива, электроэнергии и газа;
4. Удобство работы вдали от битумохранилищ и в черте города;
5. Соблюдение природоохранных требований;
6. Возможность создания резервного запаса битума.

(347) 29-28-000; 29-29-700

\* по данным ассоциации «АСПОР»



Опыт

## ДОРОГУ ОСИЛИТ... ЗНАЮЩИЙ

Содержание автомагистралей – это стратегическая задача, решая которую, дорожно-эксплуатационные организации обеспечивают конституционные права граждан на свободное и безопасное перемещение.

На протяжении более чем двадцатилетней истории основным видом деятельности ГП «Северавтодор» является содержание дорог на территории Ханты-Мансийского автономного округа – Югры.

(См. на стр. 5)





**На вопросы журналистов о причинах вступления в Общероссийский народный фронт откровенно ответил президент СТР Виталий Борисович Ефимов на пресс-конференции с журналистами отраслевых транспортных изданий, которую он провел в начале июня в Торгово-Промышленной палате РФ.**

## ПРОФЕССИОНАЛОВ ТРАНСПОРТНИКОВ В ГОСУДАРСТВЕННУЮ ДУМУ

В своем вступительном слове Виталий Борисович напомнил, что СТР является единственной в России профессиональной организацией национального масштаба. В нее вошли транспортные объединения, ассоциации, союзы морского, речного, автомобильного транспорта, дорожного хозяйства всех уровней и регионов. Особенно большую роль в Союзе транспортников России играют дорожники во главе с президентом Общероссийского отраслевого объединения работодателей в дорожном хозяйстве АСПОР А.С. Маловым.

СТР объединяет 47 отраслевых транспортных союзов, 30 представителей в субъектах РФ, более 4000 транспортных предприятий и представителей профессионалов, экспертные знания которых помогают развивать опыт и талант членов Союза, продвигать их идеи при выработке консолидированного мнения делового сообщества по различным актуальным вопросам. Представители руководящего звена транспортных компаний, вошедших в СТР, получают возможность участвовать в Президиуме Союза, в комитетах, комиссиях, рабочих группах, экспертных советах, круглых столах и различных проводимых семинарах, в совещаниях Правительства, Государственной Думы, Совета Федерации, Торгово-Промышленной Палаты РФ, исполнительных и законодательных региональных органах власти, координационных советах по транспортной политике и законодательству Минтранса России. СТР создает для своих членов возможности познакомиться с лучшим опытом зарубежных и ведущих отечественных компаний. Они также получают широкие возможности для своего развития на профессиональном и кооперативном уровне. Прошедший этой весной в ТПП очередной съезд Союза транспортников России убедительно доказал, что он по праву является одной из самых боеспособных профессиональных организаций в стране. СТР пользуется заслуженным авторитетом у руководства страны, в правительстве, Госдуме, Совете Федерации, Минтрансе РФ, в законодательных и исполнительных органах власти, у коллег-транспортников в странах Ближнего и Дальнего Зарубежья. Это подтверждает и предложение председателя Общероссийского Народного Фронта Владимира Путина Виталию Ефимову войти в Координационный Совет ОНФ.

— Такое приглашение получили всего три Союза производственного назначения, кроме нас еще машиностроители и фермеры, — сказал на пресс-конференции Ефимов. — На мой взгляд, такое предложение поступило к нам, потому что СТР занял определенную нишу в деятельности транспортной отрасли. Мы согласились войти в Федеральный Координационный Совет, поскольку условия, озвученные Владимиром Путиным, нас вполне устраивают. Я не знаю, была ли в России такая власть, которой бы все были довольны. Немало критики звучит и сегодня и в адрес правительства,

и в адрес руководства страны, и особенно в адрес депутатского корпуса Госдумы. И, к сожалению, избранные народом, за которых мы в свое время проголосовали, дают достаточно поводов для такой критики. Далеко не все из них оправдали наше доверие. Премьер-министр Владимир Путин пришел к выводу, что депутатский корпус нуждается в серьезном обновлении. И мы не должны оставаться сторонними наблюдателями, а принять активное участие в этой работе, выдвинув своих депутатов в Государственную Думу и в Региональные законодательные собрания.

В том, как важно иметь во властных и законодательных органах своих представителей, для которых государственные интересы выше личных, сформировать в них транспортный комплекс, вряд ли надо убеждать тружеников отрасли. Тем более, что имеется негативный опыт, на котором заострил внимание Виталий Борисович. В подтверждение он привел на пресс-конференции достаточно убедительные факты.

— В нашем отраслевом комитете Госдумы интересы транспортников представляют 16 депутатов. Я по поручению Президиума СТР пытался наладить с ними связи, хотя, наверное, они сами должны были пойти на контакт с нами. Хотел организовать и пригласить их на встречу с руководителями отрасли. Но не нашел у них взаимопонимания. Из 16 депутатов на встречу пришли всего 6. И из них лишь два депутата-транспортника. Остальным же просто не интересна та работа, на которую они «нанялись» от нас. А ведь заверяли, что будут выполнять ее добросовестно. Поэтому и не идут у нас дела с принятием законов и других необходимых документов по транспорту. Да и как может быть иначе, если председатель комитета Сергей Шишкарев с двумя-тремя депутатами пытаются что-то сделать полезное для отрасли, а остальные непонятно чем занимаются, скорее всего своими личными проблемами. Мы не видим и не слышим их, они не видят и не слышат нас. Сейчас у нас появилась возможность изменить ситуацию. На предстоящих выборах мы должны выдвинуть своих кандидатов от СТР. То, что в общем списке «Единой России» от Общероссийского Народного Фронта независимым депутатам предоставляется четверть мест, нас вполне устраивает. Надо только с умом воспользоваться такой благоприятной возможностью и избавиться в депутатском корпусе от ненужного балласта.

Возможно, в своей эмоциональной речи Ефимов несколько сгустил краски. Но, безусловно, эффективность работы Комитета по транспорту Госдумы оставляет желать много лучшего, она явно не удовлетворяет тружеников отрасли. Нельзя не согласиться с тем, что такие анклавные, как, например, Мурманск, Архангельск, Новороссийск, Владивосток должны иметь своих депутатов-транспортников в Госдуме и в Региональных законодательных собраниях.

— В Новороссийске кроме цементного завода и морского порта

других крупных предприятий больше нет. Так кто же, скажите должен представлять этот анклав в государственных органах власти? — задает вопрос Виталий Ефимов. — А можно ли представить жизнь, экономику Архангельска без морского транспорта? К сожалению, от транспортников порой приходится слышать: мы в «Единую Россию» не пойдем. Но никто и не призывает их вступать в партию. Мы пойдем на выборы как независимые, беспартийные депутаты. Я всегда придерживался мнения, что транспорт должен быть независимым, хотя и КПРФ, и ЛДПР, и другие партии, старались привлечь, заманить транспортников к себе. Нам же работать надо было на все государство, а не на партию. Такой неизменной наша позиция остается и сегодня. И ее поддерживают и в ОНФ, и Владимир Путин. Мне так и сказали: с депутатами, которые представляют «Единую Россию», партия разберется сама. Вы же будете выступать от независимого беспартийного блока. Нам это понравилось. Некоторые общественные организации уже обжились в Госдуме, имеют в ней свои структуры, а мы все никак не решим, встать нам в одну шеренгу с «Единой Россией» или нет. Для руководства этой правящей в России партии очень важно, чтобы во властные органы пришли новые люди. Ее рейтинг в последнее время упал с 65 до 50 процентов с «хвостиком». На мой взгляд, в «Единой России» есть депутаты, которых народ положительно не воспринимает. Кроме того, немало депутатов Госдумы успели девальвироваться в глазах своих избирателей, много в предвыборный период наобещали людям, а когда пришло время отчитываться, подводить итоги своей работы, им оказалось, что сказать нечего. Так что Владимир Путин хочет, и в этом его поддерживает президент страны Дмитрий Медведев, чтобы на их место пришли настоящие лидеры народного движения, те, кому народ верит и доверяет. И мы допустим непоправимую ошибку, если не воспользуемся благоприятной возможностью. Образно говоря, нам приоткрыли щель в Госдуме и в Региональные законодательные собрания, нам же предстоит открыть в них дверь. Но надо серьезно подготовиться к предстоящим выборам. Никто из нынешних депутатов не желает уступить свое место «под солнцем», наверняка предпримут все, чтобы на этих выборах снова добиться желаемого результата. Так что борьба предстоит нелегкая, и мы должны во всеоружии принять их вызов.

Раз уж речь зашла о предстоящих в декабре региональных выборах, то нельзя не согласиться с тем, что именно на местах членам Союза транспортников России необходимо срочно, не откладывая на завтра, разворачивать свою агитационную работу. Как это не парадоксально, но, по словам Ефимова, при формировании «своей команды» именно в регионах СТР сталкивается с более серьезными трудностями, чем в столице. Хотя казалось бы достойных кандидатов-транспорт-

ников в депутаты, которые пользуются авторитетом и уважением, там хватает. Одну из причин возникающих там сложностей и проблем Виталий Борисович видит в том, что в регионах очень многое зависит от позиции и мнения губернаторов. Не секрет, что, как правило, все они являются члена-

ми партии «Единая Россия». А губернаторы заинтересованы в том, чтобы продвинуть во властные структуры «своих людей, свою проверенную команду». Как же транспортникам действовать в этих условиях?

— За каждым членом Президиума СТР закреплены определенные регионы, за работу в которых они будут отвечать, — сказал Виталий Ефимов. — В каждом регионе уже функционируют приемные руководители ВПП «Единая Россия» Владимира Путина. Работа транспортников объединений должна проходить через руководителей этих приемных. Для этого они должны к ним обратиться с заявлением о приеме в ОНФ. Если при этом у них возникнут какие-либо проблемы, им в таком случае стоит проинформировать об этом Союз транспортников России и мы поможем их решению через Федеральный Координационный Совет ОНФ. Вообще скажу, что очень ценно, что СТР вошел в Федеральный Совет Общероссийского Народного Фронта. Благодаря этому на местах наши представители без конкурса могут войти в Региональные Координационные Советы ОНФ.

Надо отметить, что будущим депутатам предстоит пройти достаточно сложную процедуру отбора. Когда в регионах рассматривают заявки и составляют списки кандидатов на выборы, эти списки перешлют в Федеральный Координационный Совет ОНФ. После их обсуждения, не исключено, что с участием Владимира Путина они будут возвращены для утверждения в регионы. Всего предстоит выбрать от Объединенного Народного Фронта «Единой России» 600 кандидатов, 150 из них, т.е. четверть, квота для беспартийных независимых кандидатов в депутаты.

— Желательно, чтобы в каждом регионе в общий список вошли, как минимум, по два человека от каждого вида транспорта. Тогда после выборов сможем сформировать из наших представителей комитеты по транспорту в Региональных законодательных собраниях. Такую задачу мы поставили перед утвержденным на заседании Президиума Союза штабом по работе в ОНФ. И, думаю, она вполне реальна, — сказал Виталий Ефимов. — Времени на раскату нет. Главное подобрать достойные кандидатуры, которые смогут убедить своих избирателей проголосовать за них. Желательно, чтобы эти кандидатуры выдвинули Ассоциации, союзы и организации, которые могли бы поддержать их при проведении предвыборной кампании и на выборах и убедить избирателей проголосовать за них. Нам следует также срочно активизировать информационную работу, и мы очень рассчитываем в этом на участие и активную помощь журналистов отраслевой печати.

Помимо вопроса о подготовке к предстоящим выборам в Региональные законодательные собрания и в Госдуму РФ, на пресс-конференции состоялся разговор о разрабатываемой Программе Общероссийского Народного Фронта, которая должна стать частью

общегосударственной, а также частью политической программы ВПП «Единая Россия».

— Задача поставлена обширная, — сказал Виталий Борисович.

— Ее разработчики предварительно хотя бы учесть мнения и пожелания всех слоев населения. Для этого предстоит выяснить, как они оценивают работу депутатского корпуса, насколько их устраивает решение в нашей стране социальных проблем, развитие экономики, что ждут от правительства, Госдумы нового созыва пенсионеры, домохозяйки, рабочие, фермеры, бизнесмены, ученые, военные, подрастающее поколение и другие. Для этого во всех регионах будут сформированы специальные мобильные бригады, которые будут выходить на улицы городов, выезжать в сельские местности, на предприятия, проводить опросы. Что из этого получится — посмотрим. Мы тоже дадим такую команду и через членов СТР примем активное участие в разработке и реализации этого проекта. «Главным разработчиком» является экс-президент Чувашии Николай Федоров. Он сумел сделать много полезного для родной республики. Я с ним знаком давно, уже лет двадцать. И доверяю ему, отношусь к нему с большим уважением, как к честному человеку, который не при каких обстоятельствах не поступает своими взглядами и принципами, умеет их отстаивать в любых инстанциях, не взирая на лица. Мы с ним находимся в постоянном контакте, постараемся совместно создать Программу народного фронта, в которой отразим проблемы, которые волнуют нас транспортников и всех россиян.

Информация и предложения должны поступить от всех Ассоциаций, Объединений, предприятий и юридических лиц, входящих в СТР. А утвержденному штабу предстоит обобщить их и распределить все поступившие предложения в три блока. В первый войдут предложения по краткосрочным (неотложным) мерам. Во второй — по среднесрочным мерам, рассчитанным на 2-3 года. В третий — по долгосрочным мерам, на реализацию которых потребуется от 5 до 7 лет. Работа предстоит напряженная, ведь нам необходимо достучаться до каждого трудового коллектива. А только в дорожном хозяйстве насчитывается до 2 тысяч предприятий, в автомобильном — еще больше. Проблем, с которыми они сталкиваются в работе, и которые требуется решать на правительственном уровне, хватает. Но мало просто озвучить эти проблемы, они всем нам хорошо известны. Требуется еще предложить наиболее эффективные механизмы для их решения. На сегодня у транспортников очень остро стоит вопрос, как повысить производительность труда, стать конкурентоспособными на мировом рынке транспортных услуг, как добиться рентабельности на каждом предприятии, в каждом хозяйстве. Мы все с вами являемся производителями, нам надо научиться стать и политиками.

В завершение пресс-конференции Виталий Борисович заверил, что отныне встречи с журналистами транспортных изданий станут регулярными, не реже, чем раз в месяц.

Владимир ЧИСТОВ



**Материалы подготовлены к совместной конференции Общественного совета при Росавтодоре и Общественной палаты Российской Федерации.**

**(Продолжение. Начало в №24)**

Одним из наиболее узких мест в дорожном строительстве является согласование размещения автомобильных дорог, оформление землеотвода и получение разрешительных документов для начала строительства.

Получение разрешений на строительство – самая большая тема для России. В рейтинге «Doing Business 2011» подготовленным специалистами Всемирного банка, по показателю сложности получения разрешения на строительство из 183 стран мы находимся на 182 месте, обогнав всего лишь одну страну – Эритрею. В среднем, в мире на получение пакета разрешительных документов для строительства тратится 202 дня, у нас в стране – 540 дней! Последние цифры относятся к линейным объектам, включая автомобильные дороги.

Ранее, процесс выбора земельного участка для строительства автомобильной дороги и подготовка документации для оформления его выкупа осуществлялся на стадии ТЭО. Принятый в 2004 году Градостроительный кодекс РФ изменил ранее действующий порядок разработки проектной и предпроектной документации, исключив стадию ТЭО. В кодексе появились новые понятия и этапы подготовки предпроектной документации – схема территориального планирования и документация по планировке территории.

Однако, на сегодняшний день этот порядок не работает. На практике, в большинстве случаев, выполнение работ по выбору трассы автомобильной дороги, оформлению землеотвода и выкупа земель производится одновременно с проектированием и строительством автомобильной дороги приводит к увеличению стоимости и сроков строительства и снижению эффективности используемых бюджетных средств.

Стоимость строительства автомобильных дорог, особенно в пригородах крупных мегаполисов могла бы быть существенно снижена, если бы существовал действующий механизм резервирования коридоров для строительства перспективных направлений этих дорог. Однако, к сожалению, этот механизм на практике не работает. Территории, прилегающие к крупным мегаполисам, хаотично застраиваются, не смотря на утвержденные схемы территориального планирования. Например, в Московской области на отдельных направлениях, единственными местами не занятыми строениями остаются лесные угодья и заповедники. А это требует опять дополнительных расходов и стимулирует возникновение ситуаций типа «Химкинский лес».

Механизм резервирования земель под автомобильные дороги на практике не реализуется из-за несовершенства законодательства, в результате чего, в последние годы возросли затраты связанные с выкупом земель.

Качество проектной документации у нас в стране, в последние годы существенно снизилось. Этому способствуют как объективные, так и субъективные причины.

Качество проектирования в первую очередь зависит от квалификации исполнителя, технического уровня проектной организации и наличия у нее не формальной системы контроля качества проектирования, предусматривающее коллективное рассмотре-

ние основных проектных решений, а так же соблюдение необходимых сроков, технологии и стабильности выполнения проектных работ. К сожалению, большин-

Начатая компания по актуализации норм не меняет существующего положения. Разработанные проекты 2-х актуализированных СНиП регламентирующих проектирование автомобильных дорог\* (СНиП 2.05.85\* и СНиП 30-01-2008) показали, что по существу актуализация этих документов свелась к добросовестному

Запрет введенный законом «О техническом регулировании» на так называемое ведомственное нормотворчество не позволяет применять последние разработки в области проектирования автомобильных дорог, разработанные в последние годы Росавтодором отраслевые дорожные нормы которые отражают современный

# ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА

ство проектных организаций, указанными выше принципами не руководствуются. Этому во многом способствует недостаточная требовательность заказчика, недостаточные сроки проектирования и снижение стоимости проектных работ по результатам торгов и особенно аукционов, которая при современном уровне автоматизации проектирования может быть достигнута только за счет менее тщательной проработки проектных решений.

У нас в стране, процесс и технология проектирования не увязаны с его стадийностью. Во всем мире, основной стадией проектирования определяющей эффективность проектных решений считается стадия, на которой осуществляется выбор варианта продолжения трассы проектируемой дороги. Именно на этом этапе при детальной вариантной проработке может быть достигнуто снижение стоимости строительства и эксплуатации до 20, а в сложных условиях и более процентов.

Вообще, все отечественное

повторению текста и концептуальных основ ныне действующих норм отражающих технический уровень середины прошлого столетия.

Введенный законом «О техническом регулировании» запрет на утверждение новых норм до принятия соответствующих технических регламентов привел к стагнации научно-технического прогресса в дорожном хозяйстве, снижению потребительских свойств строящихся и проектируемых автомобильных дорог включая снижение уровня безопасности дорожного движения.

Восьмь лет назад мы имели 91 СНиП содержащий обязательные требования к строительной продукции. Сейчас мы имеем те же 91 СНиП, включенные в перечень, утвержденный распоряжением Правительства Российской Федерации от 21 июня 2010 г. N 1047-р в результате применения которых на обязательной основе обеспечивается соблюдение требований Федерального закона «Технический регламент о безопасности

технический уровень проектирования автомобильных дорог.

Вместе с тем, этим законом разрешено использование стандартов и сводов правил иностранных государств, которые во всех странах мира утверждаются дорожными администрациями или транспортными ведомствами, причем без гармонизации, или какой – либо адаптации к неординарным российским климатическим условиям.

Как показывает практика, ведомственные технические нормативные документы имеют целый ряд преимуществ. Разрабатываются и принимаются они гораздо быстрее, а их технический уровень, во всяком случае, в дорожном хозяйстве гораздо выше ведомственных норм.

Отсутствие современных норм проектирования автомобильных дорог ведет к неоправданному расходу бюджета, росту ДТП, отрицательно влияет на квалификацию наших проектировщиков, снижает конкурентоспособность Российских проектных организаций на мировом рынке.

За 2010 год в России произошло 199 431 дорожно-транспортное происшествие, в которых погибло до 26 567 человек. Доля аварий из-за низкого качества дорог, составила 19,7 процента. Ежегодный ущерб от ДТП составляет в текущих ценах около 2 трлн. рублей!

По данным Международного конгресса по геометрическому проектированию автодорог (International Symposium on Highway Geometric Design Practices, 1995, Boston, Massachusetts) каждое третье ДТП связано с несовершенством стандартов проектирования, т.е. изменение норм проектирования автомобильных дорог у нас в стране могло бы ежегодно сохранить жизнь около 8 тысяч человек!

Научно-технический прогресс требует не только современных норм, но и технических решений опережающих требования, установленные этими нормами или отступления от этих норм.

Закон «О техническом регулировании» усложнил эту процедуру и поставил еще один барьер на пути внедрения нового. Теперь в соответствии с Техническим регламентом «О безопасности зданий и сооружений» для того, чтобы внедрить в проекте любое нововведение требуется разработка и утверждение так называемых специальных технических условий. А это время – минимум шесть-восемь месяцев на их разработку и деньги на оплату разработки и экспертизы этих норм, уменьшающие прибыль проектной организации. Парадоксально, но внедрение инноваций не стимулирует исполнителя, а наоборот делает его обременительным и не выгодным.

В условиях жестких сроков проектирования в большинстве случаев у проектировщика просто не будет достаточного времени на

**Актуально**

подготовку и утверждение специальных технических условий, а значит, не будет в проектах новых технических решений.

Одним из важнейших аспектов повышения эффективности работы отрасли является внедрение научных разработок в производство. Для решения этой задачи Росавтодором создана система управления внедрением новых технологий, техники, конструкций и материалов, которая включает в себя формирование банка данных научных разработок, систему планирования их внедрения в производство, организацию исполнения плана органами управления дорожным хозяйством и систему контроля.

В результате этой работы в прошлом году органами управления дорожным хозяйством были освоены 187 инновационных технологий, в том числе:

- 26 технологий при строительстве и ремонте дорожных одежд;
- 34 вида машин и механизмов;
- 9 видов деформационных швов;
- 23 технологии в области автоматизированных систем управления;
- 21 инновационная технология в области оборудования и обустройства дороги;
- 23 вида геосинтетических материалов;
- 19 видов добавок к битуму;
- 32 технологии в сфере строительства и реконструкции мостов.

Банк данных прогрессивных технологий и материалов, а также электронный фонд нормативно-технических документов дорожного хозяйства ежегодно обновляется и доступен широкому кругу пользователей.

У нас в стране пока не созданы законодательные механизмы, стимулирующие инновационную деятельность и как следствие этого за 20 лет рыночных реформ, интеллектуальная собственность сегодня не приобрела свойственный ей признак товара, не пользуется спросом и соответственно, имеет заниженную стоимость.

Поэтому при организации внедрения инноваций в производство в основном, преобладают директивные методы внедрения новых технологий, которые не достаточно эффективны и наталкиваются на целый ряд трудностей.

Государственная собственность на автомобильные дороги, финансируемые за счет государственного бюджета, делает в первую очередь само государство заинтересованным во внедрении инноваций в дорожное хозяйство, как один из способов повышения эффективности бюджетных расходов. Именно государство должно обеспечивать основную долю научных исследований в этой области и создать благоприятную среду для вовлечения в этот процесс бизнеса. У нас в стране до сих пор такой подход отдельные реформаторы пытаются представить пережитком социализма.

Отсутствие у нас в стране адекватного законодательства значительно затрудняет проводимую работу по планированию и внедрению в производство инноваций более того существует целый ряд административных барьеров препятствующих этой работе.

Новые технологи на западе закладываются ещё на стадии проекта, причем во многих случаях выбор наиболее оптимального для заказчика варианта осуществ-



градостроительное законодательство обходит вопросы инновационной политики и эффективности проектных решений. Оно ориентировано сугубо на выполнение не проектных, землеустроительных работ.

Как известно, технический уровень проектирования отражает нормативная база. Однако действующие нормы проектирования дорог, созданные в 70-е годы, морально устарели, не учитывают современных транспортных потоков и их условий движения, и основываются на концептуальных основах 60-х годов. По 12 позициям, отечественные нормы проектирования дорог противоречат международным. Они базируются на так называемой концепции расчетной скорости, разработанной ещё в 30-е годы прошлого столетия и с 80-х годов не применяемой во всех развитых странах.

Основные параметры дорог в действующих нормах определены исходя из параметров и динамических характеристик легкового автомобиля ГАЗ-24 и грузового ЗИЛ-130.

зданий и сооружений.» При этом перечень не содержит разработанные Росавтодором 6 национальных стандартов (ГОСТ Р 52289-2004; ГОСТ Р 52398-2005; ГОСТ Р 52399-2005; ГОСТ Р 52765-2007; ГОСТ Р 52767-2007), которые заменяют отдельные положения СНиП 2.05.02-85\* «Автомобильные дороги» и СНиП 2.07.01-89\* «Планировка и застройка городских и сельских поселений», приводя их в соответствие с международными нормами и современным техническим уровнем.

В 2001 году по заданию Минтранса России Российской Академии транспорта и МАДИ (ГТУ) были разработаны новые нормы проектирования автомобильных дорог – «Свод правил проектирования геометрических элементов автомобильной дороги и пересечений», который ставил на новый качественный уровень вопросы безопасности движения по дорогам. Утверждать этот документ претили до принятия соответствующего технического регламента.



**Актуально****(Окончание.  
Начало на стр. 3)**

вляется ещё на стадии торгов, на проектные работы, где, обычно в качестве основного критерия выбора победителя используется не минимальная стоимость заявки, а оценка технического предложения претендента, которая, как правило, и содержит информацию об инновациях, которые исполнитель обязуется реализовать в проекте.

Иной подход используется и при экспертизе и оценке проектных решений. У нас, как правило, экспертиза стремится принять наиболее дешевый вариант.

За рубежом наоборот. Критерием выбора оптимального проектного решения является не минимальная стоимость строительства, а минимальные затраты произведенные за период срока службы сооружения. Включая затраты на строительство, ремонт, содержание дороги, издержки пользователей и потери от ДТП. Экономическая оценка проекта в итоге сводится к выбору наиболее эффективного метода достижения его целей поставленных заказчиком на основании так называемого стоимостного анализа жизненного цикла.

Еще одним барьером, сдерживающим инновационную активность, является действующий порядок ценообразования, основанный на сохранившемся со времен плановой экономики нормативном методе определения стоимости отдельных видов работ. Эта система ценообразования не стимулирует подрядчика к снижению себестоимости, в том числе за счет внедрения инноваций.

Общепризнано, что индикатором инновационного процесса является изобретательская активность. Гражданское законодательство Российской Федерации предусматривает защиту прав на интеллектуальную собственность и предусматривает право патентообладателя на вознаграждение. Однако и этот закон не выполняется. Заказчик не имеет возможности выплаты этого вознаграждения за изобретения из-за отсутствия соответствующих статей в сводной смете. Поэтому изобретения у нас либо не применяются, либо применяются, без выплаты вознаграждений патентообладателю. Такое положение привело к стагнации в сфере изобретательской деятельности и наносит огромный ущерб государству.

Для примера, принятие в США закона Бэя-Доула (Bayh-Dole Act), который разрешил передачу созданной на средства федерального бюджета интеллектуальной собственности университетам, совершив революцию в американской индустрии высоких технологий. Он заставил авторов разработок патентовать результаты своих исследований, а также заниматься их коммерциализацией.

Переход на рыночные отношения должен предусматривать экономическую заинтересованность всех участников процесса строительства. Гражданским кодексом предусмотрено право подрядчика на получение экономии образованной при выполнении работ за счет внедрения инноваций. Однако на практике эта норма закона не работает из-за отсутствия нормативной базы регламентирующей реализацию этого закона и слишком сложной процедуры внесения изменений в проектную документацию.

Установленная статьёй 710 Гражданского кодекса РФ норма, которая предусматривает право подрядчика на получение эконо-

мии образованной при выполнении работ за счет внедрения инноваций, на практике не работает.

Для эффективной работы отрасли необходимо реформировать систему ценообразования сделав её эффективным механизмом управления.

Взяв двадцать лет назад курс на рыночную экономику, мы до сегодняшнего дня используем систему ценообразования, основан-

Основным отличием следует считать концептуально диаметрально противоположные подходы к предмету экспертизы и взаимодействию органов экспертизы с проектными организациями.

У нас в стране предметом государственной экспертизы являются оценка соответствия проектной документации требованиям технических регламентов, что де-юре сводится к оценке соответствия проектов техническим

из-за трудностей, возникших с согласованием местоположения трассы и выкупом земель. Это в значительной степени снижает и без того невысокую инвестиционную привлекательность таких проектов для инвесторов.

У нас в стране схемы реализации проектов платных дорог и законодательная база для их создания пока основываются только на одном виде: ГЧП BOT (Build-Operate-Transfer) «Строительство-

ментов обустройств. Много хлопот доставляет уборка мусора вдоль дорог выбрасываемого из окон автомобилей.

Должный надзор за пресечением нарушений правил пользования дорог отсутствует. Достаточно часто имеют место случаи перегруза транспортных средств, что приводит к ускоренному разрушению дорожных покрытий.

Согласно отчетным данным МВД России ежегодный ущерб, наносимый автомобильным дорогам от ДТП и наезда на препятствия (дорожные сооружения и элементы обустройства дорог) составляет 60 млрд. руб., однако правовые механизмы возмещения этих средств не сформированы. Собственники автомобильных дорог конституционное право на возмещение ущерба наносимого автомобильным дорогам в полной мере не реализуют. Административная ответственность за загрязнение или порчу дорог отсутствует.

При острой нехватке автомобильных дорог у нас в стране, о которой мы постоянно говорим, должного внимания к обеспечению сохранности автомобильных дорог в целом ряде регионов страны не уделяется.

С принятием в 2003 году Федерального закона «Об общих принципах местного самоуправления» к автомобильным дорогам общего пользования отнесены автомобильные дороги и улично-дорожная сеть, находящаяся в ведении муниципальных образований и субъектов Российской Федерации и произошло перераспределение дорожной сети между ними.

Согласно данным Роскомстата в 2005 году до введения новой статистической отчетности учитывающей изменение классификации автомобильных дорог, у нас в стране протяженность автомобильных дорог общего пользования (федеральных и региональных) составляла 581 тыс. км, кроме этого 228 тыс. км составляла протяженность улиц проездов, набережных в городах и поселках городского типа, дороги которых законом были отнесены так же к дорогам общего пользования. Таким образом, на конец 2005 года протяженность дорог относящихся к дорогам общего пользования составила 809 тыс. км. Однако по последним отчетным данным Роскомстата протяженность автомобильных дорог общего пользования составляет 791 тыс. км или на 18 тыс. км меньше. У нас в стране 191 тыс. км дорог не общего пользования, из которых 129 тыс. км имеют твердое покрытие. Большая часть этих дорог по своему функциональному назначению соответствуют дорогам общего пользования. Однако, не имея хозяина и источников финансирования, эти дороги будут постепенно разрушаться и придут в негодность. К сожалению, государственная политика в отношении таких дорог отсутствует.

Не имея достаточных средств для финансирования дорог находящихся на их территории, субъекты федерации не принимают и в сеть дорог общего пользования часть имеющихся дорог, а отдельные субъекты российской федерации избавляются от них списывая их с баланса. Установленная законом ответственность за такие действия отсутствует.

Проведенный анализ эффективности работы дорожного хозяйства показывает, что существует целый ряд внутренних и внешних причин препятствующих более эффективной работе отрасли, для ликвидации которых требуется принятие комплекса организационных и законодательных мер.

## ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА

ную на нормативном методе и разработанную для условий плановой экономики. Приведенные в сметных нормативах расценки отражают среднеотраслевые затраты на эксплуатацию строительных машин и механизмов, технологию и организацию по видам строительных работ. Точность таких расчетов, особенно для линейных объектов, где существенную роль играет транспортная составляющая и местные условия может составлять плюс-минус 20 и более процентов, в то время как система ценообразования, применяемая за рубежом обеспечивает точность расчетов в пределах 10%.

Процесс формирования стоимости объекта при составлении сметы выглядит, по меньшей мере, странно. Сначала определяется стоимость объекта в ценах 2001 года, потом она пересчитывается в текущие цены. Трудно понять логику такого сложного процесса.

Очевидно, настало время перехода на используемое во всех развитых странах систему ценообразования взаимосвязанную с системой приемки и оценки качества строительных работ. Этот вопрос не менее актуален и существенно влияет не только на стоимость и качество строительства.

Ценообразование в странах рыночной экономики представляет собой взаимосвязанную систему формирования стоимости работ, с требованиями к качеству их исполнения в соответствии с требованиями проекта.

Эта система, основана на так называемом методе фиксированных единичных расценок, который предусматривает формирование цены отдельных видов работ с учетом конкретных условий и технологии строительства, качества применяемых материалов, требований к качеству конечной строительной продукции и постоянно меняющихся цен на строительные материалы.

С этой целью в составе проектной документации используются так называемые технические спецификации (Standard Specifications for the Construction), которые являются неотъемлемой частью контрактной документации.

Не способствует повышению эффективности дорожного хозяйства действующий порядок проведения государственной экспертизы проектов.

Порядок проведения экспертизы проектов за рубежом коренным образом отличается от порядка принятого у нас в стране и ориентирован в первую очередь на повышение эффективности проектных решений. За рубежом в отличие от наших требований основной акцент при проведении экспертизы проекта, которая называется «инженерной оценкой» (value engineering), делается на оценку эффективности проектных решений.

регламентам и проверки достоверности определения сметной стоимости, де-факто к соответствию проектной документации нормам сорокалетней давности.

В развитых зарубежных странах предмет экспертизы является «Систематическое применение общепризнанных методов группой экспертов различного профиля путем рассмотрения возможных проектных альтернатив на основе творческого мышления отвечающего целям и задачам проекта для достижения долговечности проектных решений при наименьшей стоимости затрат за период жизненного цикла без ущерба безопасности, качеству и экологическим воздействиям проекта».

У нас в стране взаимодействие органов экспертизы с проектной организацией строится на принципах противостояния надзорного органа и проектной организации. За рубежом, взаимодействие органов экспертизы с проектной организацией строится на принципах совместной работы направленной на достижение конечной общей цели – повышение качества проекта.

Срок проведения экспертизы у нас в стране составляет 3 месяца, за рубежом до 10 дней. При этом целью проведения экспертизы является не безапелляционное заключение эксперта, а «подготовка рекомендаций обеспечивающих: требуемую функциональную безопасность, долговечность, при минимальной стоимости за период срока службы, повышение качества и снижение стоимости, сокращение сроков реализации проекта».

При огромной потребности в строительстве автомобильных дорог Россия не сможет решить эту проблему без привлечения частного сектора к финансированию автомобильных дорог на основе государственно-частного партнерства (ГЧП) и строительства платных автомобильных дорог.

Основным преимуществом платных автомобильных дорог является возможность привлечения дополнительных финансовых ресурсов. Например, во Франции за последние 25 лет расходы государственного бюджета на финансирование национальной дорожной сети сократились с 56 до 22%, в то время как доходы от платных дорог возросли с 32 до 57%. В настоящее время в Норвегии доходы от платных дорог составляют 32% от дорожного бюджета, в Испании около 46%. Вторым преимуществом следует считать реализацию принципа – пользователь платит.

Сегодня в России есть только один платный участок – 20-километровый обход г. Хлевное. в Липецкой области.

Реализация еще двух проектов в Московской области затянулась

управление-передача» при этом не рассматриваются другие формы государственно-частного партнерства, которые в условиях нашей страны могут оказаться более приемлемыми.

А за рубежом, особенно в Европе в последние годы наибольшее распространение получили проекты, реализуемые по схеме Design-Build-Finance-Operate (DBFO) «Проектирование – строительство – финансирование – управление» с использованием принципиально новой системы оплаты проезда по платным автомобильным дорогам, получившим название «теневого сбора» (Shadow Toll). Смысл такой системы заключается в том, что плату концессионеру за проезд по платной дороге вносит не водитель, а государство в зависимости от интенсивности и состава движения по платной автомобильной дороге. Такие системы используются в настоящее время в США, Финляндии, Норвегии, Испании, Португалии и ряде других стран.

Используемые в настоящее время у нас в проектах платных дорог способы взимания дорожных сборов и оплаты проезда по платным автомобильным дорогам не учитывают последних мировых достижений в этой области.

В настоящее время наиболее широкое распространение во многих странах мира получили автоматизированные системы взимания дорожных сборов при прохождении автомобиля по платному участку дороги. Эти системы основываются как на наземных, так и на спутниковых системах и имеют следующие преимущества:

Автоматизированные системы взимания платы требуют существенно меньших затрат оператора на процедуру взимания сбора. Согласно исследованиям проведенным в США при использовании автоматизированных систем, затраты оператора на взимание одного сбора составляют от 0,05 до 0,10 \$ США, в то время как при обычной системе они составляют около 0,086 \$ США.

Контракты, основанные на теневых сборах (shadow toll contract) позволяют государству делегировать финансирование и строительство автодороги подрядчику, который затем осуществляет эксплуатацию автомобильной дороги, получая плату за проезд по ней не от пользователя, а от государства.

Повышение эффективности работы дорожного хозяйства связано и с вопросами обеспечения сохранности автомобильных дорог. К сожалению, у нас в России при остром дефиците дорог отношение к ним со стороны пользователей желает лучшего. Нередко на дорогах страны имеют место акты вандализма, хищения и порчи дорожных знаков и других эле-



**На протяжении более чем двадцатитрехлетней истории основным видом деятельности ГП «Северавтодор» является содержание дорог общего пользования федерального, территориального, межмуниципального и ведомственного значения на территории Ханты-Мансийского автономного округа – Югры. Сегодня на содержании у предприятия находится 3228 км автомобильных дорог.**

**Государственная задача**

Стоит особо отметить, что ГП «Северавтодор» охватывает всю сеть автомобильных дорог в границах Югры. Все работы и объемы по содержанию и эксплуатации дорог получены путем участия в государственных открытых аукционах и конкурсах. Наряду с этим, силами специализированного мостового филиала №8 ГП «Северавтодор» осуществляется эксплуатация внеклассных мостовых сооружений, относящихся к категории критически важных объектов, которые также были, в прямом смысле слова, добыты через тендер. Это мостовые переходы через реки Обь (в районе города Сургута), Иртыш (в городе Ханты-Мансийске) и Юганская Обь (в районе города Нефтеюганска).

Помимо содержания территориальных и федеральных автомагистралей ГП «Северавтодор» осуществляет эксплуатацию ведомственных дорог. В 2010 году объем таких работ составил более 70 млн. руб.

Применение инновационных материалов и технологий – это неотъемлемая часть производственного процесса ГП «Северавтодор». За последние несколько лет очень многое в этом направлении было сделано собственными силами и инициативе предприятия. В частности, разработана и введена в эксплуатацию установка для приготовления битумной эмульсии. Проведенная сертификация материала подтвердила его соответствие требованиям нормативных документов. В 2010 году было произведено 840 тонн эмульсии.

Установка для приготовления битумно-полимерного герметика «Юградормаст», спроектированная и смонтированная ГП «Северавтодор», также успешно прошла сертификацию. А сам материал, применяемый для герметизации трещин в асфальтобетонном покрытии, стал победителем ежегодного окружного конкурса «Лучший товар Югры – 2010». Предприятие также наладило выпуск холодной асфальтобетонной смеси на основе гелеобразного битума. Уже выпущены пробные партии материала, а экспериментальный участок ямочного ремонта подтвердил его высокие эксплуатационные свойства. ГП «Северавтодор» готово приступить к его производству в промышленных масштабах.

**Безопасность требует закона**

В последнее время на различных дискуссионных площадках, в отраслевых СМИ специалисты дорожники остро polemизируют на предмет усовершенствования нормативно-правовой базы дорожной отрасли. В «Северавтодор» сложилось мнение, что и в стране и в округе сегодня не уделяется должного внимания совершенствованию и инновационному развитию нормативно-технической базы применительно к эксплуатации автомобильных дорог. Сроки разработки основополагающих для этого вида деятельности технических регламентов: «Требования безопасности автомобильных дорог при их эксплуатации» и «Требования безопасно-

# ДОРОГУ ОСИЛИТ... ЗНАЮЩИЙ

сти автомобильных дорог при их проектировании, строительстве, реконструкции и капитальном ремонте» были перенесены с марта 2010 года на март 2011-го. При этом, опубликованный проект первого из указанных регламентов, явно требует серьезной доработки, поскольку содержит лишь общие понятия и выдержки из различных, уже существующих отраслевых документов. Более того, на сегодняшний день нет ни одного документа, регламентирующего взаимодействие заказ-

(по одной в каждом направлении), в условиях, когда по этим автомобильным дорогам движется сплошной поток технологического, крупногабаритного, тяжеловесного транспорта предприятий ТЭК и современный высокоскоростной легкой автотранспорт, как раз и даёт повод для совершения ДТП с тяжкими последствиями. Ещё одним примером может служить наш знаменитый мост через р. Обь, который при наличии всего двух по-

дуют отметить, что только развитая сеть ДРП позволит эксплуатирующей организации сократить сроки реагирования на неблагоприятные дорожные условия, снизить количество ДТП и тяжесть их последствий. По мнению специалистов ГП «Северавтодор», в решении этого вопроса нужно идти еще дальше: необходимо закрепить за каждым дорожно-ремонтным пунктом дежурный экипаж ДПС ГИБДД, бригады службы

спасения МЧС, оснащенные современным медицинским и спасательным оборудованием. Размещение сотрудников указанных служб (помещения для спасательного оборудования, стояночные места для спецтехники) необходимо предусматривать на стадии разработки проекта строительства дорожно-ремонтного пункта.

Выход из этой ситуации видится один: применить знаменитый призыв – «Лучше меньше, да лучше!». Иными словами, уже сейчас при планировании развития существующей сети автомобильных дорог, в первоочередном порядке необходимо предус-

**Срок по контракту**

Федеральный закон №94 «О размещении заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных и муниципальных нужд», изначально призванный бороться с коррупцией и протекционизмом, оказался в итоге одним из наиболее спорных и критикуемых документов. Причем и со стороны тех, кто заказы размещает, и тех, кто вынужден участвовать в аукционах на их выполнение. Большинство руководителей ведущих дорожных организаций и отраслевых объединений высказываются на предмет, что введенная этим законом практика проведения аукционов и определение победителей по одному из главен-



чика, подрядчиков, ГИБДД, органов исполнительной власти и т.п. по обеспечению безопасности дорожного движения в сложных и чрезвычайных ситуациях.

К примеру, аварийность на автомагистралях Германии в 6 раз меньше, чем в России.

Обеспечение безопасности движения и снижение тяжести последствий от ДТП является одной из основополагающих для ГП «Северавтодор» задачей. Однако подрядной организации в одиночку с этой проблемой не справиться. Ведь ей передается для содержания уже сданная в эксплуатацию по акту государственной приёмочной комиссии автомобильная дорога. Это означает, что эта дорога, будь то новая или после реконструкции и капитального ремонта, должна полностью соответствовать требованиям и учитывать не только существующую интенсивность движения, состав транспортного потока, состояние аварийности, но и предусматривать задел на перспективу.

Пока же существующее положение дел показывает, что задачи, решаемые органами управления дорожным хозяйством, направлены в основном на сохранение автомобильных дорог в их первоначальных параметрах и состоянии. Отсюда вытекают и последствия. Например, сразу после сдачи дороги в эксплуатацию, появляются многочисленные ограничения в виде запрещающих дорожных знаков, вводимые по предписаниям ГИБДД, хотя именно они согласовывали проекты, давали свои заключения, что строительство, реконструкция или капитальный ремонт выполнены в полном соответствии с проектом. Другим последствием является рост тяжести результатов дорожно-транспортных происшествий. Хорошее, даже идеальное состояние проезжей части при её ширине 7-8 метров, или даже 12 метров, но при наличии всего двух полос движения



матривать реконструкцию существующих дорог путем доведения их до параметров, позволяющих обеспечить в первую очередь безопасность движения. Причём сами дороги следует полностью обеспечить необходимой инфраструктурой для нормальной, цивилизованной её эксплуатации. Здесь тоже ничего нового изобретать нет необходимости – всё это уже есть, но, в основном, за рубежом. Прежде всего, следует начать с дорожно-ремонтных пунктов и площадок отдыха, на которых должно иметься всё, что нужно для всех участников движения. И располагаться они должны на протяжении всей сети автомобильных дорог в зависимости от удаленности от населенного пункта, протяженности закрепленного участка дороги, интенсивности движения автотранспорта и т.д. Чтобы всё это действительно было, при проектировании строительства, реконструкции или капитального ремонта автомобильных дорог следует предусмотреть не только места для размещения объектов сервиса, но и выполнить устройство сетей коммуникаций. Только так можно будет привлечь индивидуальных предпринимателей для развития своего бизнеса, сдавая им эти объекты по концессионному соглашению.

Касаемо проблемы снижения тяжести последствий от ДТП, сле-



дующих критериев «низкая стоимость» привела к усилению негативных тенденций в дорожном хозяйстве. Они связаны с приходом на рынок фирм-однодневок, демпингом цен и последующим неизбежным снижением качества дорожных работ.

Страшно представить, что аукцион по содержанию критически важного объекта, например мостового перехода через реку Обь, являющегося по сути единственным транспортным сооружением, связывающим Сургутский и Нижневартовский районы, а также весь Ямало-Ненецкий автономный округ с «большой землей» выигрывает никому не известное ООО или ЧП с одним бульдозером на балансе да еще и подконтрольная криминальным или экстремистским структурам... Контракт с данной фирмой заключен все же не был, но это стоило Заказчику разбирательств в Федеральной антимонопольной службе и участия в нескольких судебных процессах.

Поэтому в этом вопросе точка зрения «Северавтодор» совпадает с мнением коллег дорожников – необходимо проведение строгого предквалификационного отбора организаций и проведение открытых торгов вместо аукционов на выполнение строительно-монтажных работ при содержании, ремонте, капитальном ре-

монте, реконструкции и строительстве объектов. При этом акцент должен делаться на опыт и техническую оснащенность организации при определении победителя открытого конкурса, которые при существующих аукционах вообще не учитываются.

Обсуждая тему дорожных фондов, была озвучена принципиальная позиция предприятия – средства воссозданного дорожного фонда необходимо распределять, начиная с содержания автомобильных дорог в объеме 100% нормативной потребности, предусмотренной постановлением Правительства РФ №539 «О нормативах денежных затрат на содержание и ремонт автомобильных дорог федерального значения и правилах их расчета». Ведь только нормативное финансирование содержания дорог позволит заказчиком и подрядным эксплуатирующим организациям обеспечить установленные федеральными нормативными документами транспортно-эксплуатационные показатели, а автомобильные дороги предотвратят от дефектов и разрушений в течении всего положенного срока их службы.

Напомним, что одним из результатов совещания по вопросам строительства объектов транспортной инфраструктуры, состоявшегося в апреле 2010 года, стало поручение Президента РФ правительству в части необходимости разработки проекта федерального закона, предусматривающего возможность заключения долгосрочных контрактов на проектирование, строительство и последующее содержание (до 12 лет) автомобильных дорог. Это так называемые контракты жизненного цикла, но они пока еще находятся в стадии обсуждения. Надо заметить, что в ходе дискуссий здесь обнаруживается много подводных камней.

Не исключена и проблема формирования государственной системы управления безопасностью дорожного движения. Отсутствует, так называемая дорожная «Вертикаль», а именно взаимодействие федеральных, территориальных, муниципальных органов управления дорожным хозяйством. Нет четкого разделения функций в области государственного управления обеспечением безопасности дорожного движения, глубокого взаимодействия органов исполнительной власти и ответственных за обеспечение безопасности дорожного движения. Нет стратегического планирования транспортной инфраструктуры, прогнозирования развития транспортных потоков, нет и приоритетов в инвестиционной политике.

Существует статистика показателей аварийности на автодорогах округа, которая гласит, что количество ДТП на территориальных автодорогах ниже, чем на федеральных. Это напрямую связано с большим выделением денежных средств из окружного бюджета. И чиновники должны понимать, что сокращение аварийности на дорогах прямо пропорционально увеличению финансирования работ по их содержанию.

В ГП «Северавтодор» убеждены, что содержание автомобильных дорог – это государственная служба, обеспечивающая конституционные права граждан на свободное, а главное – безопасное перемещение. По целям она сопоставима с оказанием услуг скорой медицинской помощи, соответственно и выполняться должна силами исключительно государственных эксплуатирующих дорожных организаций.



## Проблема

**В последнее время публикации и дискуссии специалистов-дорожников в центральных изданиях, отраслевых газетах и журналах, посвящены, в основном, двум темам:**

- 1. Недостаточное финансирование дорожной отрасли и необходимость воссоздания дорожного фонда.**
- 2. Несовершенство Федерального закона № 94-ФЗ и необходимость его изменения.**

**Как бы в ответ на это, Президент РФ и Председатель Правительства РФ публично озвучили свою точку зрения на эту тему и проблемы видят в другом – а именно:**

- 1. «Очевидно, что в настоящее время сметы явно раздуты, а срок службы построенных дорог не выдерживает никакой критики...» (цитата В.В. Путина на недавнем совещании по вопросу «Об организации устойчивого финансового обеспечения строительства, реконструкции, капитального ремонта, ремонта и содержания автомобильных дорог общего пользования»). Этим, по мнению В.В. Путина и Д.А. Медведева и вызвана «высокая» стоимость 1 км автомобильной дороги в Российской Федерации.**
- 2. Содержать дороги должны те, кто их построил.**

# СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ ≠ СОДЕРЖАНИЕ ДОРОГ

В связи с этим у нас, предприятия с 23-х летним стажем эксплуатации автомобильных дорог общего пользования (федеральных, территориальных, ведомственных, автозимников) такие высказывания и заявления вызывают недоумение, удивление и тревогу. Ещё более удивляет тот факт, что пока своего мнения на этот счёт не высказывают крупные компании, осуществляющие строительство автомобильных дорог. Тревога вызвана тем, что специалистами Федерального дорожного агентства (Росавтодора) – главного заказчика и собственника автомобильных дорог, своего мнения по этому поводу открыто не высказано. В связи с этим, ответы руководителя Росавтодора Анатолия Михайловича Чабунина на вопросы россиян, приведенные в «Российском дорожнике» № 20 от 20 мая 2010г., фактически означают признание и согласие с высказываниями и предложениями первых руководителей страны. Удивляет один из его ответов, в котором Анатолий Михайлович говорит о полной беспомощности заказчика перед недобросовестными подрядчиками, но вине которых и происходит раннее разрушение вновь построенных дорог. По его мнению, именно по этой причине надо соглашаться с предложениями Президента и Председателя Правительства. С этим невозможно согласиться, так как специалисты хорошо знают, что такое утверждение является, мягко говоря, некорректным. Во-первых, у заказчика вполне достаточно рычагов влияния на подрядную организацию в части контроля за выполнением и приёмкой работ, исправления допущенного подрядчиком брака и исполнения им гарантийных обязательств, все они прописаны в государственном контракте и в приложениях к актам государственной комиссии по приёмке дорог в эксплуатацию. Утверждённый в установленном порядке акт приёмки дороги в эксплуатацию фактически означает, что у заказчика и других органов, дающих свои заключения и разрешающую эксплуатацию дороги, к качеству выполненных подрядчиком работ нет, все работы соответствуют проектным решениям. Вот тут надо вспомнить и говорить о других возможных причинах (кроме брака) раннего разрушения дорог, в числе которых главная из них – качество проектных решений. У заказчика попросту нет достаточных средств (и желания добиваться их выделения в необходимом количестве) для выполнения качественного проекта со всеми необходимыми, в требуемом объёме изысканиями, с разработкой нескольких ва-

риантов, их сравнением и выбором оптимального, с назначением проектом, а не заказчиком (как часто и бывает) конструктивных решений. Естественно, что качественный проект и качественное проектное решение должны быть подкреплены и большими средствами, которых попросту нет.

Другой причиной является несовершенство Федерального закона № 94-ФЗ.

Фактически, эти причины никем, кроме подрядных строительных и проектных организаций не признаются и, мало того, опровергаются. Отсюда и мнение, что средств вполне достаточно, просто «сметы явно раздуты», а наш отечественный закон на размещении государственных заказов –

сказанность и противоречия. Фразы «...тот, кто построил дорогу, должен за ней и смотреть» и «...те, кто его (участок дороги) построил, 12 лет должны его эксплуатировать до наступления срока капитального ремонта...» не увязаны с понятиями, приведёнными в ст.3 Федерального закона № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в РФ». Понятия «эксплуатация» ст. 3 данного закона не приводит. А содержание автомобильной дороги – это «комплекс работ по поддержанию надлежащего технического состояния автомобильной дороги, оценке её технического состояния, а также по организации обеспечения безопасности дорожного движения». Причём необходимо учесть, что этот комплекс работ выполняется круглогодично. Ведь всем

за колоссальный материальный ущерб, связанный с фактическим бездорожьем, не говоря уже об упущенной выгоде пользователей дорог. Ни один действующий федеральный закон прямо на такого ответственного не указывает. Пользуясь отсутствием чётких определений ключевых понятий, отражающих юридическую природу тех ли иных событий, связанных с обеспечением бесперебойного и безопасного движения по автомобильным дорогам, полным ходом происходит процесс активизации так называемого ведомственного нормотворчества. Особенно это наглядно можно продемонстрировать на следующем примере, в котором роль арбитра в толковании расплывчатых формулировок взяла на себя ГИБДД (в данном случае ХМАО-Югры, хотя по опыту рассмотре-

ва и признающего, что даже к 2030 году (и это только по плану!) 15% по протяжённости федеральных дорог по-прежнему не будут соответствовать требованиям стандартов и нормативов. Эти факты, а также действующие ограничения нагрузки на ось транспортных средств и соответствующая плата за это превышение, говорят о том, что даже положение Конституции РФ запрещающее установление таможенных пошлин, сборов и каких-либо иных препятствий для свободного и безопасного перемещения граждан, товаров или услуг, является просто декларацией. Это означает, что за средства в таком объёме по определению невозможно обеспечить транспортно-эксплуатационное состояние дорог, соответствующему национальному стандарту ГОСТ Р



самый лучший в мире (так заявляют его разработчики на всех проводимых ими конференциях и семинарах), что ничего в нём менять нельзя, так как это будет препятствовать равной конкуренции и т.д. Это же утверждает и руководитель ФАС Игорь Артемьев, советуя заказчикам более ответственно (на наш взгляд, это совершенно правильно) подходить к составлению оферты. Кстати, возражая на ранее приведённое высказывание руководителя Росавтодора А.М. Чабунина о беспомощности заказчика, правильно и грамотно составленная оферта, как раз и является одной из мер защиты перед недобросовестными и неквалифицированными подрядчиками.

В предложении руководителя Росавтодора А.М. Чабунина о контрактах со строителями дорог сроком на 12-15 лет – жизненный цикл дороги (точнее будет сказать её покрытия, если конструктивное решение соответствует необходимым расчётам и проекту) содержатся неопределённости, недо-

понятно, что строительство дорог и их содержание – это два разных вида деятельности, два вида бизнеса (на строительство и реконструкцию дорог ещё находятся бизнесмены-инвесторы, а вот чтобы в содержание дорог они инвестировали – такого мы ещё в России не слышали). Даже простой обыватель, глядя в календарь и наблюдая со стороны за профессиональными торжественными мероприятиями, происходящими в августе и октябре месяце, понимает, что «День строителя» и «День работников дорожного хозяйства» – это разные понятия, которые доходчиво ему объясняют самими своими названиями. В настоящее время ни у кого почему-то не возникают мысли и предложений о переда-

ния кассационных жалоб судами различных инстанций по всей стране, это происходит повсеместно, за редким исключением, в частности Ярославской области. Пример касается формулировки п.2 ст. 12 Федерального закона № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», в которую были внесены изменения после принятия должностного ФЗ №257 «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности». Итак, данная статья гласит: п.2. Обязанность по обеспечению соответствия состояния дорог при их содержании установленным правилам, стандартам, техническим нормам и другим нормативным документам возлагается на лица, осуществляющие содержание автомобильных дорог. И если

50597. Как же в таком случае требовать от эксплуатирующей организации обеспечить выполнения требования стандартов и нормативов на все 100% и отвечать при этом по обязанности органов исполнительной власти, т.е. за государство? Логика сотрудников дорожного надзора ГИБДД, полученное образование которых далеко не всегда дорожное, проста – если эксплуатирующая организация заключила с владельцем дорог контракт, то ему этот владелец делегировал и всю ответственность за состояние дороги, независимо от существующего финансирования. И что говорить о таких сотрудниках ГИБДД, если далеко не каждый судья в состоянии потрудиться в изучении общепринятых норм гражданского права (в частности ст. 296 ГК РФ) для определения субъекта требований законодательства. Для таких судей добровольное соглашение между юридическими лицами становится почему-то выше общеобязательного права, установленного законом. А вот закон как раз и говорит что осуществление дорожной деятельности возложено на него, орган исполнительной власти, а дорожная деятельность – это как раз ремонт и содержание дорог и обеспечение безопасности дорожного движения. В соответствии со статьей 296 Гражданского кодекса Российской Федерации учреждение, за которыми имущество закреплено на праве оперативного управления, владеют, пользуются и распоряжаются этим имуществом в пределах, установленных законом, в соответствии с целями своей деятельности, заданиями собственника этого имущества (государства) и назначением этого имущества. Деятельность ГИБДД тоже далеко не бесспорна в данной ситуации. Это связано с тем, что сама ГИБДД считает себя только контролирующим органом в области обеспечения безопасности дорожного движения. Но действующее «Положение о МВД РФ», утверждённое Указом Президента РФ от 19.07.2004г. №927, говорит об обратном – не контролирующим, а ответственным. Пунктом 6 раздела 3 «Основными задачами МВД России являются» указано: «обеспечение безопасности дорожного движения». Почему же тогда ни один из сотрудников ДПС или дорожного надзора ГИБДД не привлекается за рост ДТП на вверенных им участках дорог (или, наоборот, не поощряется за сокращение)? Таким образом, ГИБДД просто пытается сама уйти от ответственности за состояние безопасности дорожного движения. Между прочим, бюджет ФЦП (федеральной целевой программы) «Повышение безо-

че в эксплуатацию строителям вновь построенных атомных электростанций, или, например, ближе к Минтрансу – морских портов. А с дорогами, оказывается – легко! На наш взгляд, всё это происходит из-за того, что заказчик строит дороги сам для себя. Сам себе сдаёт, принимает и в дальнейшем содержит. В этом случае все огрехи, допущенные самим заказчиком, он, естественно, себе «прощает». Такого никогда не происходило ранее, в недалёком прошлом, когда Минтрансстрой (Подрядчик) только строил объекты транспортной инфраструктуры, а эксплуатировать их на основании акта государственной приёмочной комиссии передавали или Минавтодору (автомобильные дороги), или МПС (железные дороги) – Заказчикам.

Кроме того, это порождает ситуацию, которая приводит к тому, что у нас в стране невозможно найти ответственного за безопасность дорожного движения, за «колёсный геноцид» на дорогах,

ранее, до принятия ФЗ №257 такие лица назывались конкретно – а именно – «орган исполнительной власти, в ведении которого находятся дороги», то сейчас существующая формулировка позволяет к таким лицам причислять кого угодно, в зависимости от ситуации и степени компетентности должностного лица, которое принимает решение о «назначении» виновного, так и того, кого в этом обвиняют. В данном случае право на принятие решения об установлении такого ответственного лица присвоила себе ГИБДД, определив им эксплуатирующую дорожную организацию, т.е. «стрелочника». Для этого, видимо, и принималась такая формулировка в федеральном законе, позволяющая органам государственной власти вводить в заблуждение пользователей дорог и постараться уйти от ответственности. Министр транспорта России открыто признаётся, приводя вопиющие цифры фактического финансирования на содержание дорог на 2010 г. в объёме 39% от нормати-



пасности дорожного движения в 2006-2012 г.г.» предусматривает выделение средств МВД – 13,5 млрд.руб., Росавтодору – 2,15 млрд.руб., Росздраву – 2,01 млрд.руб., Рособразованию -1,99 млрд.руб., МЧС – 1,9 млрд.руб. Как видим, МВД по выделенным средствам значительно впереди всех других ведомств, которые участвуют в данном процессе.

Существующее положение с финансированием ремонта и содержания дорог, с техническим состоянием дорог, в настоящее время делает практически невозможным достижение положения, когда каждый участник дорожного движения или должностное лицо, связанное с обеспечением безопасности дорожного движения, во всех случаях поступали бы в соответствии с установленными нормами и правилами. Этому способствуют приведенные выше множественные несоответствия, в том числе и терминологические, между нормативами и правовыми актами, что усугубляет положение. Всё это вместе приводит к тому, что у пользователей дорог, должностных лиц, занятых в сфере обеспечения дорожной деятельности и транспортного процесса, сотрудников ГИБДД, отсутствует взаимодействие и единообразие понимания указанных норм, что и приводит к многочисленным конфликтным ситуациям между ними.

Деятельность ГИБДД направлена на сокращение ДТП любой ценой. Эта цель приобретает большее значение, чем поиски рациональных путей, а также совместного взаимодействия с дорожными эксплуатирующими организациями и владельцами дорог, направленных на это сокращение ДТП. В результате этого, в числе основных показателей деятельности ГИБДД является показатель репрессивных мер – число лиц (как физических, так и юридических), привлечённых к административной ответственности (статистика последних лет показывает, что ГИБДД выявляет более 70% объёма правонарушений, из административной практики всех остальных служб МВД вместе взятых). Это, в свою очередь приводит к формированию у сотрудников ГИБДД устойчивых стереотипов, препятствующих принятию решений, полностью соответствующих закону.

В настоящее время, с точки зрения заказчика, содержание дорог – очень простая работа, с которой справится любой желающий, а в нашем случае – строители дорог по указанию заказчика. Непонятно только, как будут поступать заказчик и строительная организация в случае, когда, например, участок дороги в 50 км строят по пусковым комплексам несколько разных подрядчиков? Или что будет со «старыми» дорогами, когда, например, на участке 10 км выполнена её реконструкция? Рентабельно ли будет её содержать (думается, что А.М. Чабунин именно это понятие имел в виду в своём ответе на один из вопросов) строительной организации, когда после приёмки этого участка дороги, эта организация выиграла аукцион на работы в другом регионе? И стоит ли из-за этих 10 км строительной организации создавать свою инфраструктуру по содержанию? Всё это подтверждает, что мы опять хотим быть первыми и, непременно, изобрести своё, неповторимое и оригинальное, российское. Зачем всё это? Ведь всё уже давно изобретено и апробировано передовыми дорожными державами. Надо лишь набраться духа и смелости перенять этот опыт и внедрить его у себя (включая и опыт размещения государственных заказов).

Фактические причины сложившегося положения, последствия отсутствия достаточных средств и несовершенство Федерального закона № 94, пути решения проблем с ценообразованием и размещением государственных заказов на проектирование и строительство автомобильных дорог очень своевременно, квалифицированно и убедительно (приведя конкретные сравнения, цифры и факты) привёл в своих публикациях в журнале «Автомобильные дороги» (№№ 3 и 6 за 2010г.) президент Ассоциации дорожных проектно-исследовательских организаций «РОДОС», лауреат Государственной премии СССР, заслуженный строитель Российской Федерации О.В. Скворцов («Домыслы и факты» и «Экономная экономика? Опыт проведения подрядных торгов в России и за рубежом»). Мы полностью согласны с его мнением и считаем, что недопустимо в профессиях и деятельности, связанных с повышенным риском, с безопасностью человеческой жизни, всё отдавать на откуп рыночным механизмам, которые в наших российских условиях, как подтверждается всей нашей жизнью, имеют многочисленные негативные особенности.

ГП «Северавтодор» в своей деятельности также ощущает последствия этих причин. Примером отсутствия достаточных средств, игнорирования требований раздела 10 СНиП 2,05,02,85 может служить факт того, что вновь построенные и реконструируемые автомобильные дороги принимаются в эксплуатацию (не смотря на специально изданный по этому поводу Приказ Росавтодора) без дорожных ремонтных пунктов, площадок и складов хранения противогололёдных материалов, которые должны сдаваться в эксплуатацию в их составе. Примером несовершенства размещения государственного заказа может служить недавно проведённый ФУ-АД «Урал» аукцион на право заключения государственного контракта на выполнение работ по содержанию искусственных сооружений на автомобильной дороге «Тюмень – Ханты-Мансийск», который выиграла фирма, которая никогда таких сооружений не эксплуатировала (которая в установленный законом срок государственный контракт с заказчиком так и не подписала, а в последствии кроме того, предъявила заказчику иск, обжаловав его действия по заключению контракта с другим участником аукциона).

На наш взгляд, именно по причине нежелания решения главных проблем для повышения качества строительства, ремонта и содержания автомобильных дорог и их долговечности (экономика на изысканиях и проектировании, не предусматривая требуемые проектом, исходя из реальных существующих условий эксплуатации, а также учитывающих перспективу, конструктивные решения с использованием передовых технологий и материалов, не выделяя средства на ремонт и содержание по разработанным и утверждённым нормативам, нежелания согласиться с внесением изменений в Федеральный закон №94 и поддержать в этом подрядные организации) заказчику выгодно согласиться с существующим положением, высказанными руководителями страны мнениями и предложениями и переложить всю ответственность за происходящее на плохих подрядчиков-строителей, вменив им в обязанность отвечать как в результате своей деятельности, так и за огрехи заказчика.

Что, на наш взгляд, следует предпринять для исправления существующего положения?

Во-первых, «развести» строительство и содержание (эксплуатацию) дорог по разным учреждениям (заказчикам). Это позволит ответственному за содержание дорог, который одновременно будет конкретно отвечать и за безопасность дорожного движения, быть заинтересованным в отстаивании (защите) средств на эти цели в количестве, соответствующих нормативному;

Во-вторых, это, как и рекомендовано парламентскими слушаниями, создать единый государственный орган, отвечающий за безопасность дорожного движения;

В-третьих, незамедлительно привести значения ключевых понятий системы дорожного движения в целом и безопасности дорожного движения в том числе, в соответствии с реалиями нашей жизни, для чего исключить всякую неопределённость и неоднозначность в Правилах дорожного движения РФ, действующих федеральных законах, стандартах, нормативных актах и толковании применяемых ими терминов;

В-четвёртых, внести предлагаемые подрядными организациями изменения в Федеральный закон №94 «О размещении государственных заказов»

Повлиять на решение указанных проблем, на наш взгляд, может только повсеместное, в масштабах всей страны, массовое применение юридической практики по ответственности балансодержателей российских дорог общего пользования. В настоящее время уже накоплено достаточное количество судебных прецедентов по искам граждан, страховщиков и коллективным обращениям к балансодержателям дорог, в отсутствие достаточных средств на ремонт и содержание дорог, ответственность государства должна быть выше ответственности автомобильистов-пользователей дорог или «стрелочника» – эксплуатирующей дорожной организации. Пока же ситуация такова, что если на дороге сплошные ямы, то балансодержатель дороги убеждает водителей и доказывает, что их скорость должна быть такой, чтобы вовремя затормозить перед этими ямами или остановиться. А если балансодержатель предъявляются претензии, все они переадресуются «стрелочнику» – дорожной эксплуатирующей организации, которой «назначена» ответственность государственным контрактом. Таковы реалии нашей жизни, которые, увы, пока никто, кто имеет возможность менять, не имеет желания. А кто, действительно, имеет желание – не имеет возможности.

В перечне поручений Президента Российской Федерации Путина В.В. по итогам заседания Президиума Государственного Совета Российской Федерации 15 ноября 2005 года под номером 3 записано: «Представить предложения по совершенствованию механизма финансирования расходов на эксплуатацию и развитие автомобильных дорог в соответствии с требованиями безопасности движения.

Ответственные: Фрадков М.Е., Кудрин А.Л., Левитин И.Е., Греф Г.О., Нургалеев Р.Г.

Срок – 1 апреля 2006 года. На дворе конец 2010 года, а нет ни механизма, ни финансирования, ни развития дорог.

**Начальник отдела содержания дорог ГП ХМАО-Югры «Северавтодор» Артур Сергеевич НЮДЬ**



**Альфабит**  
Продукт группы компаний ТНК-ВР

125284, г. Москва, ул. Беговая, д.3, стр.1.  
Тел.: +7 (495) 777-77-07, +7 (495) 641-25-33,  
факс: +7 (495) 960-24-31

**ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНАЯ КОМПАНИЯ ПРИГЛАШАЕТ НА РАБОТУ ВАХТОВЫМ МЕТОДОМ:**

- Мастера производственного участка с высшим профильным образованием. Опыт работы приветствуется.
- машиниста экскаватора
- машиниста бульдозера
- машиниста асфальтоукладчика
- машинисты асфальтных катков
- машиниста автогрейдера
- машиниста дорожно-коммунальной машины (МДК)
- машиниста автогудронатора
- водителей кат С,Е с опытом работы от двух лет
- водителей кат Е с ДОПОГ с опытом работы от двух лет

*Предлагаем официальное трудоустройство, соцпакет, достойную и своевременную оплату труда*  
**Резюме на эл.адрес [dst-personal@vail.ru](mailto:dst-personal@vail.ru)**  
Тел.-факс в г. Омске 8(3812) 26-70-31, 26-73-71, 26-73-82 добавочный 146

**Центр Международного Обучения при поддержке Американской Ассоциации Общественного Транспорта (АРТА) приглашают Вас в составе делегации руководителей Транспортного комплекса России принять участие в крупнейшей международной выставке общественного транспорта АРТА EXPO 2011 в Новом Орлеане, штат Луизиана, США с 30 сентября по 9 октября 2011 г.**

Организатор выставки – Американская Ассоциация Общественного Транспорта (АРТА). На выставке будет представлено более 800 экспонатов из более чем 50 стран мира.



Спектр представляемой продукции очень обширен: транспортные средства, железнодорожный и монорельсовый транспорт, электрический транспорт, комбинированные виды транспорта с использованием экологически чистых технологий, весь спектр комплектующих, новые материалы и технологии, оборудование и услуги по обслуживанию и ремонту пассажирской техники, системы связи и навигации, гаражное оборудование, инструменты и многое другое.

В США самые жесткие требования к транспортным средствам по экологической чистоте. Поэтому на выставке широко представлена продукция фирм, выпускающих добавки для двигателей, снижающие вредное воздействие на окружающую среду и уменьшающие расход топлива.

Программа пребывания делегации включает посещение трех городов – Нью-Йорка, Нового Орлеана и Тампы, где участники делегации смогут ознакомиться с организацией работы общественного транспорта и технических средств обеспечения безопасности дорожного движения.

**По вопросам участия просим обращаться по телефону 499 231 56 95, 499 231 67 62 499 231 59 97, [info@cis-expo.ru](mailto:info@cis-expo.ru)**



(Окончание. Начало на стр. 1)

# ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ВОЙНА НА ДОРОГАХ РОССИИ

стовиков. Дорожники приступили к созданию центральных и фронтовых баз по заготовке инструмента, строительных материалов, мостовых конструкций и дорожных машин. Одновременно дорожные и мостовые части фронтов продолжали осваивать строительство мостов и содержание дорог в зимних условиях.

Горький опыт зимы и весны 1942 года не прошел даром для всех дорожных войск. Они научились не только прокладывать пути подвоза к наступающим армиям, но и в не меньшей мере заботиться о сохранении дорог в глубоком тылу.

Дорожники пересмотрели многие каноны и правила, напи-

новлением разрушенных прифронтовых коммуникаций и дорожным обеспечением сражающихся войск, дорожники Гушосдора строили дороги в глубоком тылу, особенно на тех направлениях, по которым США и Англия по ленд-лизу направляли технику и военные грузы.

За четыре года войны было построено 11,9 тыс. км дорог с твердым покрытием, в том числе 3,1 тыс. км — с асфальтобетонным.

Со второй половины войны, в 1944 году, Гушосдор развернул три крупных дорожных стройки в европейской части страны — начал реконструкцию дорог Москва — Куйбышев, Москва — Минск и Москва — Харьков. Первая из этих дорог была важной тыловой коммуникацией, питавшей фронт. Две других обеспечивали важные перевозки в регионах, из которых совсем недавно был изгнан враг. От их бесперебойного функционирования во многом зависела устойчивость наших сражающихся фронтов.

Мастерство и знание своего дела каждым дорожником, организованность инженерно-технического состава, высокий моральный подъем всех дорожных коллективов, их преданность своей Родине явились залогом успеха в преодолении трудностей военных лет.

О самоотверженной деятельности дорожников в Великой Отечественной войне говорят цифры: 21 256 солдат, сержантов,

санские в мирное время и в первые месяцы войны. Для болотистых и лесных районов деревянная колея стала основным типом покрытия. Для строительства мостов начали широко применять дощато-гвоздевые фермы.

Три четверти века отделяет нас от тех лет. Неоднократно сменялись вывески на учреждениях. Изменились методы работы. Сменились поколения самих дорожников.



На Западном фронте с 20 декабря 1941 года по 1 марта 1942 года дорожники построили заново 172 деревянных моста общей длиной 3870 пог. м. Было восстановлено 92 разрушенных моста общим протяжением 1240 пог. м. Если учесть, что все эти сооружения возводились под обстрелом врага, в ледяную стужу, то можно представить, какой титанический труд проделали дорожники в первую зиму войны.



Активные наступательные действия наших войск отвлекли внимание дорожников на некоторых фронтах от подготовки дорог к весенней распутице, и в результате дружной весны с резким потеплением грунтовые дороги оказались непроезжими. Интенсивного движения автомобилей и боевой техники не выдержали даже автомобильные дороги Москва — Горький, Москва — Малоярославец и др. На некоторых участках дорог покрытие разрушилось и провалилось.

Даже названия тогдашних дорожно-строительных организаций не каждый молодой дорожник-современник сумеет «с ходу» расшифровать. Но мы и сегодня пользуемся плодами тех лет. Реконструируем и перестраиваем дороги, которым после войны наши отцы и деды дали вторую жизнь.

Одной из таких организаций-гигантов был в то время Гушосдор.

Много пришлось потрудиться ему и за войну. Наряду с восста-

офицеров, генералов и политработников награждены орденами и медалями, 55 дорожных подразделений награждены орденами Советского Союза. Много тысяч человек отмечены грамотами и ценными подарками начальника тыла Советской Армии, главного дорожного управления Советской Армии, военных советов фронтов.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 8 июля 1943 года был учрежден знак «Почетный дорожник».

## Даты

## Скорбная весть

14 июня 2011 года на 61-м году жизни скорпостижно скончался

## Юрий Иванович ЕРШОВ

Юрий Иванович родился 12 марта 1951 года в с.Шереметьево Рязанского р-на Рязанской области.

Начал свою трудовую деятельность Юрий Иванович в 1969 году в должности рабочего 2-го разряда Мостостроительного управления №2 г.Рязани. После окончания Рязанского техникума в 1970 году по распределению направлен главным инженером ПДУ Пермьавтодор. В ноябре 1970 г. был призван в ряды Советской Армии. В 1972 году поступил на дневное отделение Сибирского автомобильно-дорожного института. По семейным обстоятельствам перевелся на заочное отделение и начал работу сначала начальником ПТС, затем главным инженером ДРСУ-1 Омскавтодора.

В системе «Мосавтодора» Юрий Иванович начал работать с апреля 1979 года в Серебряно-Прудском дорожном управлении в должности главного инженера ЛУАД, а с 15 августа 1982 года — начальником «Серебряно-Прудского автодора». В 1999 году окончил Воронежскую государственную архитектурно-строительную академию по специальности «Автомобильные дороги и аэродромы».

За время работы Ершов Юрий Иванович проявил себя энергичным и умелым руководителем, квалифицированным специалистом. Под его руководством проведена реконструкция практически всей сети автодорог в Серебряно-Прудском районе, а это более 300 км дорог.

Большое внимание Юрий Иванович уделял обеспечению условий труда для работников. Так, на основной базе построено новое 2-х этажное административное здание, на современном уровне проведена реконструкция диспетчерской, столовой для работников, собственная котельная на природном газе, подсобное хозяйство, клуб. Здание клуба является любимым местом для проведения торжеств, юбилеев



не только работников автодора, жителей поселка, но и всего Серебряно-Прудского района.

Юрий Иванович был человеком и профессионалом с большой буквы, грамотным и требовательным руководителем с огромным опытом работы и большим багажом практических и теоретических знаний. Успешно решал входящие в его компетенцию вопросы любого уровня сложности, тесно сотрудничал с органами государственной власти, отраслевыми министерствами и ведомствами. Пользовался заслуженным авторитетом в коллективе Управления «Мосавтодор» среди всех дорожников Московской области. Его доброе и отзывчивое сердце всегда было открыто для людей.

За многолетний и добросовестный труд на благо Московской области Ю.И. Ершов был награжден медалью «В память 850-летия Москвы», Медалью ордена «За заслуги перед Отечеством 2 степени», знаками Губернатора Московской области «Благодарю», «За труды и усердие», удостоен Звания «Заслуженный работник дорожного хозяйства Московской области», Знака «Почетный дорожник России 1 степени».

**Светлая память об Юрии Ивановиче навсегда останется в наших сердцах.**

## Безопасность

### РОССИЙСКИЕ ДОРОГИ НЕ ИМЕЮТ ГОСТА

**Ни водители, ни дорожники больше не смогут апеллировать к дорожным стандартам!**

Верховный суд России отказал казанскому адвокату Лаврентию Сичинаве в рассмотрении иска, которым он оспаривал российские стандарты автомобильных дорог. Суд мотивировал отказ тем, что государственный стандарт Р 50597-93, введенный в октябре 1993 года, не является федеральным нормативным правовым актом, поскольку до сих пор не прошел государственную регистрацию в Минюсте.

В качестве суда первой инстанции Верховный суд «рассматривает дела об оспаривании нормативных правовых актов федеральных органов государственной власти, затрагивающих права, свободы и законные интересы граждан и организаций».

Однако ГОСТ Р 50597-93 «Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения», по мнению суда, «не может быть отнесен к нормативным правовым актам федеральных органов исполнительной власти» — поскольку «не прошел государственной регистрации в Министерстве юстиции РФ, а также не был официально опубликован в Бюллетене нормативных актов и ведомственных изданиях».

В аналитическом отчете Центра «За безопасность российских дорог» содеоржится следующий вывод: **доля дорожно-транспортных происшествий, вызванных неудовлетворительным состоянием улиц и дорог, составляет около 20% от общего числа аварий в России.**

Учредитель и издатель  
АСПОР

Газета зарегистрирована  
в Комитете РФ по печати 30.06.99 г.  
№ 019021.

Главный редактор Александр МАЙСКИЙ  
Набор и верстка Ольга КОЧКИНА

Адрес: 125480, Москва,  
ул. Героев Панфиловцев, 24, АСПОР.  
Тел.: (495) 496-91-55, 496-87-67,  
факс: (495) 496-57-45.

E-mail: aspor\_rd@mail.ru www.aspor.ru

© При перепечатке ссылка на «РД» обязательна. За содержание рекламных объявлений редакция ответственности не несет. Отпечатана на ОАО «Подольская фабрика офсетной печати». 142100, г. Подольск, Моск. обл., Ревпроспект, д. 80/42. Тираж 16220 экз. (1-й завод 3010 экз.). Номер подписан в печать 21.06.2011. Заказ №494.