



8 ноября 2012 г.

№45(616)

# 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

Событие

## МОДЕРНИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ – ВАЖНЕЙШАЯ ГОСУДАРСТВЕННАЯ ЗАДАЧА



**Владимир ПУТИН** встретился с представителями Союза транспортников России и ОАО «Российские железные дороги». В ходе встречи обсуждались вопросы развития транспортной системы страны. Российских дорожников представляли президент Общероссийского отраслевого объединения работодателей в дорожном хозяйстве «АСПОР» **Александр МАЛОВ**, заместитель генерального директора ОАО «Мостотрест» **Валерий ДОРГАН**, генеральный директор ОАО «Мостострой-11» **Николай РУССУ**.

ским железным дорогам. Я хочу поздравить руководство дороги и всех железнодорожников.

Это значимое событие в истории страны. Железнодорожники, вообще отрасль железных дорог, сыграла колоссальную роль в развитии нашей экономики, просто колоссальную, и продолжает её играть. Ничего подобного с точки зрения перевозок для такой страны с огромной территорией, как Россия, ни один из видов транспорта, наверное, не сделал. Основные объёмы перевозок до сих пор осуществляются по железной дороге.

Хочу вспомнить и годы Великой Отечественной войны, да и более ранний период – индустриализация, коллективизация. Очень сложные, неоднозначно оцениваемые сегодня мероприятия, но они были крупномасштабными, и индустриализация – уж точно совершенно очень значимое было событие с точки зрения развития на-

шей экономики. Без железной дороги, без её участия невозможно было бы решать те задачи, которые тогда страна перед собой ставила. Во время Великой Отечественной войны перевезти такое огромное количество техники на Восток, доставить в нужном объёме и вовремя необходимый груз для фронта, всё это в исключительно сложных условиях, – это требовало и профессионализма, и героизма работников железнодорожного транспорта.

В следующем году исполняется 10 лет Союзу транспортников России. Это достаточно новое объединение, но оно очень масштабное по тем задачам, которые перед собой ставит, и по тому, кого оно объединяет: это практически весь транспорт страны: и авиационный, и автомобильный, и речной, морской.

Я очень благодарен Союзу транспортников за то, что они в своё время активно поддержали Общероссийский народный

фронт, сыграли заметную, существенную роль в подготовке президентских выборов, и участвовали в думских выборах, и через «Единую Россию» получили места в Государственной Думе – сейчас имеют возможность напрямую влиять на законодательный процесс.

Я уверен, сегодня в ходе нашей встречи будут деловые вопросы. Правда, у нас почти праздничное мероприятие, поэтому, надеюсь, вы меня особенно вопросами сложными мучить не будете, но тем не менее наверняка деловая часть у нас состоится. Хочу сразу же сказать, что представители Союза транспортников работают в Государственной Думе, и если вопросы будут по совершенствованию законодательной базы, то я сразу туда стрелку буду переводить.

(Окончание на стр. 2)

Открывая встречу Владимир Путин обратился к участникам со вступительным словом:

– Добрый день, уважаемые друзья, коллеги!

У нас несколько значимых мероприятий, серьёзных. Сегодня 175 лет россий-

**Завод ДОРМАШ**  
Открытое Акционерное Общество

- Емкостное оборудование до 120м<sup>3</sup>, в т.ч. к импортным АБЗ (до 50м<sup>3</sup> в транспортном габарите).
- Сушильно-смесительные и сушильные барабаны к АБЗ.
- Запасные части и комплектующие к асфальтобетонным заводам.
- Машина для ямочного ремонта дорожного покрытия УДМ.
- Полуприцепы низкорамные грузоподъемностью от 20 до 120 тн.
- Мельницы молотковые ММТ-800, 1000, 1300.
- Прицепное и навесное оборудование к тракторам.

Адрес: 456800, Челябинская область, г. Верхний Уфалей, п. Строителей  
Тел.: +7 (35164) 9-69-08, 9-65-10, 2-39-13  
Эл. адрес: gor@dm74.ru  
Сайт: www.dm74.ru

45 лет на рынке дорожного машиностроения!

### Стандарт ведения бизнеса

Руководителям подрядных организаций

Уважаемые коллеги!

Торгово-промышленной палатой России совместно с РСПП, «Деловой Россией» и «ОПОРОЙ России» разработаны Антикоррупционная хартия российского бизнеса и Положение об условиях и порядке ее реализации (Дорожная карта Хартии).

Ваши предложения по реализации хартии в дорожной отрасли просим направлять в Общероссийское отраслевое объединение работодателей в дорожном хозяйстве «АСПОР».

(См. на стр. 4-5)

### 1-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ПРОЕКТИРОВАНИЕ И СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ В ЕВРОПЕ И РОССИИ: ПРОЕКТЫ И ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ 11-13 декабря 2012, Рим, Италия

В программе конференции технические и технологические инновации в дорожном хозяйстве Европы и России. Новые технологии строительства и содержания цементобетонных и асфальтобетонных покрытий, современные методы применения геосинтетики. Учет параметров жизненного цикла объекта. Современные разработки в области проектирования и строительства.

С докладами выступают ведущие специалисты дорожного хозяйства Европы и России. Участники конференции посетят строительство новых уникальных объектов.

Организаторы конференции: Общероссийское отраслевое объединение работодателей в дорожном хозяйстве АСПОР, английская фирма Construction IG, Центр Международного обучения.

Приглашаем принять участие в международной конференции руководителей и специалистов организаций и предприятий дорожной отрасли.

Контактные тел. в Москве:  
+495-496-87-67, +499-231-96-95.  
Программа конференции размещена на сайте [www.aspor.ru](http://www.aspor.ru)

ПАО «Кременчугский завод дорожных машин» производит и реализует асфальто-бетонные заводы (АБЗ) в исполнении:

- стационарные
- перемещаемые быстромонтируемые
- башенные

производительностью  
56 т/ч, 64 т/ч, 110 т/ч,  
160 т/ч и запасные  
части к ним.

Срок отгрузки заводов любых модификаций и запасных частей и узлов – от 10 до 30 дней.



Более детальная информация на сайте [www.kredmash.com](http://www.kredmash.com)

**Кремаш**

ПАО «Кременчугский завод дорожных машин»  
Украина, 39600, Полтавская обл., г. Кременчуг, ул. 60 лет Октября, 4  
Тел.: +38 (05366) 20014, 22248, (0536) 765035, 765281, тел./факс: +38 (0536) 765130  
E-mail: [market@kredmash.com](mailto:market@kredmash.com) [www.kredmash.com](http://www.kredmash.com)

# МОДЕРНИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ – ВАЖНЕЙШАЯ ГОСУДАРСТВЕННАЯ ЗАДАЧА

Если серьёзно, то Союз транспортников играет действительно очень серьёзную роль в обеспечении нормальной работы и жизнедеятельности транспортной отрасли страны, напрямую принимает участие в подготовке и законодательных, и подзаконных актов. Не всегда, правда, удаётся и удавалось в прежнее время добиваться полного консенсуса, но тем не менее всё-таки Правительство всегда слышало Союз транспортников и прислушивалось к его мнению, компромиссы всегда искались и находились.

Я очень рассчитываю на то, что мы и дальше так же бок о бок будем работать с Союзом транспортников при выработке стратегии – вернее, при необходимости её корректировки, а такая необходимость, конечно, будет возникать. Союз транспортников принимал участие в подготовке стратегии развития транспорта России до 2030 года. Надеюсь, мы и дальше также не только по концептуальным проблемам будем работать, но и по текущим.

Я на этом свой монолог заканчиваю. Ещё раз поздравляю и Союз транспортников, и РЖД с юбилейными датами и желаю вам всего самого доброго.

**В своем выступлении Президент РАО «РЖД» Владимир Якунин сказал:**

– Уважаемый Владимир Владимирович!

Нас здесь небольшое количество по сравнению с количеством людей, которые работают в холдинге. Мы уполномочены поблагодарить Президента страны за то внимание, которое Вы всегда оказываете железнодорожному транспорту, его развитию. И в подтверждение Ваших слов я некоторые даты хотел бы назвать.

175 лет: 1837 год – первая линия между Санкт-Петербургом и Царским Селом; уже в 1843–1851 годы это линия между Санкт-Петербургом и Москвой; Великий сибирский путь – 1891 год.

Вы только что упомянули годы войны: 20 миллионов вагонов было перевезено. Если всё это поставить в линию, четыре раза по экватору можно Землю опоясать.

Могу Вам сказать, что готовясь к этой встрече, только что проверил, как мы выглядим в сравнении с лучшими железными дорогами. Мы по-прежнему по грузонапряжённости в 1,7 раза выше, чем грузонапряжённость в Соединённых Штатах Америки; в 17 раз выше, чем в Европе, то есть в Европейском союзе. Уступили китайцам: они развиваются мощно. Мы рады за своих коллег, но хотели бы тоже развиваться таким же образом.

В целом, подводя итог сказанному, хочу сказать, что железнодорожники всегда были и считали себя частью нашего общества. Их называют «становым хребтом», имея в виду железные дороги. Мы хотим, чтобы мы такими и оставались, и государство может на нас рассчитывать.

Я думаю, что с таким же успехом меня и метростроевцы подержат: они тоже вышли из МПС [Министерства путей сообщения], так что это праздник не только российских железных дорог.

Спасибо большое за внимание.

**От имени Союза транспортников России выступил его**

**президент, первый заместитель Председателя Комитета Государственной Думы по транспорту Виталий ЕФИМОВ:**

– Владимир Владимирович, я должен доложить: сегодня около 500 представителей от транспорта из большинства регионов страны и всех видов транспорта собрались на съезд, чтобы еще раз выверить, посмотреть, посоветоваться, для того чтобы быть более конкурентоспособными в системе ВТО. И Вы создаете, мы очень рады, Единое экономическое пространство. Надо его расширять, это экономическое пространство.

Участники съезда Вам очень благодарны, потому что стало уже традицией, что мы с Вами раз в год встречаемся. Это для нас и волнительно, и в то же время ответственно. Но мы сверяем часы, вырабатываем планы совместно с нашим Президентом. Это очень важно.

В Новосибирске приняты решения и Новосибирск показывает, почему это очень важно. Потому что все проблемы, которые Вы с нами в течение 2,5 часов обсуждали, я Вам должен доложить, многие из них решены, а часть – в пути, в хорошем пути. Транспортники надеются, что Президент все-таки сумеет найти возможность посетить наш юбилейный съезд. Это я передаю от съезда.

За предыдущий период сделано колоссально много. Конечно, у нас много и проблем, в том числе, посмотрите, такие грандиозные проекты, которые нас радуют, по которым мы работаем. Посмотрите, какие у нас стали морские порты, сколько их стало, авиационные узлы, и не только московские.

Автодороги. При всем том, что мы все-таки критикуем всех, и нас все критикуют, естественно, но посмотрите, дорога, мы ее осилили: Москва – Владивосток. Посмотрите, сейчас «Дон» заканчивается. А такие мостовые переходы, как на остров Русский – я все мечтаю поехать посмотреть...

Я думаю, что это мы построим... А если вернуться к нашим сегодняшним делам, то надо сказать, что сделать надо еще больше. Потребуются огромные инвестиции, единая структура и подвижной состав, и освоение интеллектуальных транспортных систем. И, Вы знаете, надо перевооружать нам научные, то есть учебные учреждения, науку развивать. Все это требует денег.

И чтобы решить все эти проблемы, конечно, первоочередная задача – надо их заработать, эти деньги. Задачи, которые мы сейчас ставим, это повышение производительности подвижного состава, чтобы наши предприятия были более прибыльные, самокупаемые. И, конечно, сокращать издержки.

По мнению наших экспертов, а я тоже к ним отношусь и с ними работаю, то если бы мы сумели освоить интеллектуальные транспортные системы с помощью ГЛОНАСС и телекоммуникационных систем, то можно было бы сократить издержки триллиона на полтора или добавить еще доходов где-то около триллиона. Это все было просчитано.

Что мы предлагаем. Во-первых, один раз в год все-таки заслушивать Стратегию и программу Правительства, но с двумя докладами со стороны, допустим, власти и со стороны, допустим, Союза транспортников России

или транспортного бизнеса, естественно, с приглашением наших представителей. Чтобы мы там могли еще раз посоветоваться, еще раз взвесить что можно, чтобы мы могли объединить эти потенциалы, потому что в такие программы нужно жестко объединять потенциал власти и бизнеса. Если мы сумеем объединить наши возможности и возможности государства, то все будут в выигрыше.



Во-вторых. Просили бы рассмотреть возможность несколько изменить вектор государственной политики в транспортном комплексе. О чем вопрос?

В соответствии с мировым опытом, инфраструктуру может создать только государство – ведь это колоссальные инвестиции. Это опыт всех стран. Но надо учитывать и другое, что опыт мировой тоже показывает, что государственная политика выстраивает свою политическую линию таким образом, что создает мотиваторы повышения эффективности использования инфраструктуры и подвижного состава, и чтобы доходная часть была, и прибыли. То есть это надо выстраивать. Но, к сожалению, так уж случилось за последний период, у нас было много проблем без этого. У нас и у министерств нет функций по логистике.

И, в-третьих, мы предлагаем Владимиру Владимировичу к функции Минэкономразвития добавить функции, связанные с логистикой товаропотоков. Потому что расчеты не только наши, мировые расчеты показывают, там просто посчитали, что если на один день задержать... Почему они все время говорят: «Логистика, логистика». Куда ни приедешь, везде у них логистика. Если на один день задержать ВВП на складе, в пути, то издержки где-то около 120 миллиардов рублей. Это колоссальные деньги. И, конечно, этим может заняться только Минэкономразвития.

**О проблемах, требующих скорейшего решения, в своем выступлении доложил заместитель генерального директора ОАО «Мостотрест», победитель конкурса «Дороги России» в номинации «Человек года-2012» Валерий ДОРГАН.**

Он сказал:  
– Уважаемый Владимир Владимирович!

Как дорожник, проработавший в отрасли более 35 лет, должен сказать, что за последние годы в дорожной отрасли сделано немало, построено много важных для страны объектов транспортной инфраструктуры.

Стали строиться скоростные автомобильные дороги – такие как автодорога «Дон», к Олимпийскому Сочи, автодорога Москва – Санкт-Петербург, впервые начали появляться контракты жизненного цикла – когда строители, построив объект, занимаются его содержанием в течение 25–30 лет, контракты на содержание дорог стали торговаться сроком на 3–5 лет, и, конечно, самое главное, заработа-

Владимир Владимирович, хочу поднять еще одну тему. Когда узнал, что буду участвовать в сегодняшней встрече с Вами, все время думал, поднимать ее или нет. Считаю, что надо об этом сказать. Обидно нам дорожникам, работая в тяжелых условиях зимой и летом, в жару и холод честно трудиться и слушать в свой адрес, что у нас самые дорогие дороги, что у нас воровство и коррупция.

Я уверен, что можно строить и дешевле, но есть проблемы, которые не дают удешевить строительство дорог.

Остановлюсь только на двух. Первое – это земля, по которой проходит автомобильная дорога, стоимость ее возрастает в разы, как только спекулянты узнают, что здесь будет проходить дорога. Считаю, что выкупать ее надо по среднерыночным ценам региона, где строится дорога. Выкуп и компенсация за землю, за упущенную выгоду, зеленые насаждения, компенсацию за сносимые строения составляет 20–25 % стоимости объекта.

Стоимость материалов, необходимых для строительства составляют 45, а иногда и 60 % стоимости объекта.

Железнодорожные перевозки – 10–15 % от стоимости объекта.

Сегодня автомобильным транспортом возить дешевле, выгоднее – это большегрузные самосвалы от 30 до 50 тонн. Но перевозка грузов, они едут по старым, еще не реконструируемым дорогам. Мы строим новые и уничтожаем старые, построенные 30–40 лет назад нашими отцами и дедками совсем под другие нагрузки, поэтому их приходится постоянно ремонтировать. Необходимо снизить железнодорожные тарифы, хотя бы для сыпучих материалов: песок, щебень, цемент, необходимых в больших количествах для дорожного строительства.

Если мы решим хотя бы эти две проблемы, мы сумеем снизить стоимость строительства наших дорог.

Если сложить составляющие, о которых я сказал: выкуп земли 15–20%, стоимость материалов 45–60%, железнодорожные перевозки 10–15%, то можно увидеть, что строителям остается не так уж и много.

Сегодня я работаю в одной из крупнейших компаний Российской Федерации ОАО «Мостотрест». Мы собственными силами выполняем в год работы на 30–35 млрд. рублей, с генподрядом – более 100 млрд. рублей, а чистая прибыль – 2,5–3 млрд. рублей в год, т.е. всего 3–5%. За то у нас нет никаких серых схем по заработной плате и налогам, мы публичная компания, акции нашей компании размещены на Лондонской бирже.

Простите, Владимир Владимирович, если я был эмоциональным, наболело.

\*\*\*

Владимир Путин попросил вышесказанные предложения четко сформулировать и включить в протокол заседания.

В завершение встречи Владимир Путин сказал, что такие встречи очень полезны и очень приятны, потому что имеешь дело с конкретными людьми, которые занимаются конкретными делами.

Ольга КИМАНОВА