

ДОРОГИ & ЛЮДИ

ФЕДЕРАЛЬНОЕ
ОТРАСЛЕВОЕ ИЗДАНИЕ

№ 4 (57) апрель 2014

www.dorogiludi.ru

В НОМЕРЕ:

ДОРОЖНАЯ
БЕЗОПАСНОСТЬ
В РЕГИОНАЛЬНОМ
РАЗРЕЗЕ

ЗАКОН О ГОСЗАКУПКАХ:
РАБОТА НАД ОШИБКАМИ

ЗАПАД – ВОСТОК:
ОБЪЕДИНЯЯ СТРАНЫ
И КОНТИНЕНТЫ

ЕФИМ БАСИН
О ЛИКВИДАЦИИ
ООО «КОРПОРАЦИЯ
«ИНЖТРАНССТРОЙ»

Александр ШУМСКИЙ,
руководитель Экспертного центра «Пробок.net»:
«Цель нашего проекта – добиться качества,
а не количества»

СТР. 4

Комплексный технический центр «Металлоконструкция»



432042, Ульяновск
Московское шоссе, 22 Б
8 (8422) 40-71-03 - приемная
8 (8422) 40-71-71 - отдел продаж
сайт: www.ktc.ru

Дорожные и мостовые ограждения
по ГОСТ Р 52289-2004,
ГОСТ Р 52607-2006 с удерживающей
способностью до 600 кДЖ

Металлические гофрированные
конструкции (МГК) с гофрой
130x32,5, 150x50, 381x142 мм

Установка и демонтаж
дорожных, мостовых
и пешеходных ограждений

Филиалы:

Москва: 8(495)737-65-31
office@ktc.ru,

Санкт-Петербург: 8(812)603-03-69
info@ktc-nw.ru,

Новосибирск: 8(923)125-46-00
nsk@ktc.ru,

Иркутск: 8(924)544-02-22
ktc-vs@mail.ru,

Хабаровск: 8(4212)54-45-36
ktc-dv@mail.ru.

Дилеры:

Екатеринбург:
8(343)369-90-64
ktc-ural@bk.ru,

Ростов-на Дону:
8(863)300-93-60
ktc.met-roctov@bk.ru.



ДОРОГИ И НАПРАВЛЕНИЯ

Нередко о дорогах муниципального и регионального уровней, махнув рукой, говорят: «Это не дороги, а направления». Иными словами, разбитые, разъезженные колеи, пыль, грязь, разлетающийся в разные стороны гравий.

Мне слово «направление» нравится. Не потому, что нравится ездить по убитым дорогам, а потому что человек направляет движение. Какой бы ни была дорога, её кто-то выбрал и проложил, протоптал своими ногами. Это путь к отчему дому, к работе, к сельскому магазину, к Большой Земле.



Именно направления рано или поздно превращаются в дороги. Или не превращаются. И здесь тоже важна роль человека — его желание сделать жизнь лучше. Настоящее, искреннее желание. У руководителя общественной организации — Экспертного центра «Пробок.net» Александра Шумского оно есть. Поэтому предлагаемые его командой идеи реализуются: в московском и ещё нескольких регионах страны регулируются светофоры, перестраиваются парковки, переделывается разметка, строятся участки дорог. Особенно ценно, что это инициатива «снизу», которая финансируется такими же, как Александр, водителями-энтузиастами.

Людей, которые стремятся превращать направления в дороги, в апрельском номере нашего журнала много. Кто-то ясно видит, как изменить ситуацию к лучшему: за счёт чего увеличить бюджеты региональных и муниципальных дорожных фондов, как сократить издержки компаний в современных условиях рынка, как усовершенствовать процесс подготовки строительной документации, как повысить безопасность дороги и вырастить профессионалов-дорожников и т.д. Кому-то — на данном этапе важно нащупать вектор движения, понять правила игры, оценить свои силы.

Надеемся, апрельский номер нашего журнала, тема которого «Дороги региона», поможет вам найти важные ответы или задаться не менее важными вопросами.

Желаем вам верных направлений и найденных дорог!

Елена АЗАНОВА,
заместитель главного редактора

« РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

ГАЛИМОВ Алексей Фаридович, генеральный директор «УК Автострада-Менеджмент»
ЕВДОКИМОВ Пётр Анатольевич, главный инженер ОАО «Уралгипротранс»
ЛИСИЦЫН Александр Николаевич, генеральный директор ОАО «Кургандормаш»
ФОМИН Юрий Александрович, генеральный директор ООО «Геостройизыскания - Екатеринбург»
ЩЕРБИНА Александр Иосифович, первый заместитель генерального директора ОАО «КТЦ «Металлоконструкция»



Учредитель:

ОАО «Комплексный Технический
Центр «Металлоконструкция»

Адрес редакции:

620078, г. Екатеринбург,

ул. Малышева, д. 164, офис 407,

телефоны: (343) 385-13-79,

e-mail: dorogi_ludi@mail.ru,

dorogi_ludi@bk.ru, letagur@mail.ru,

viktor_arapochkin@dorogiludi.ru,

www.dorogiludi.ru

Главный редактор

Арапочкин В.Г.

Зам. главного редактора

Азанова Е.А.

Шеф-редактор сайтов

Пермяков Е.А.

Дизайн и вёрстка

Каргополова Е.В.

Типография

ООО «ФортДиалог-Исеть»,

г. Екатеринбург, ул. Монтёрская, 3

тел.: (343) 228-02-32

Сдано в печать 18.04.2014 г.

Заказ №

Тираж 6000 экз.

Мнение редакции не всегда совпадает
с мнением авторов.

Редакция оставляет за собой право
в отказе публикации, противоречащей
законодательству РФ,
а также концепции издания.

Все рекламируемые товары подлежат
обязательной сертификации.

Присланные материалы не рецензируются
и не возвращаются.

Перепечатка без разрешения
редакции запрещена.

Редакция не несёт ответственности
за содержание рекламных материалов.

Журнал зарегистрирован

Федеральной службой по надзору в сфере
связи, информационных технологий
и массовых коммуникаций (РОСКОМНАДЗОР)

Свидетельство о регистрации ПИ

№ ФС 77 - 56990 от 14.02.2014

СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА:

ТЕМА НОМЕРА: ДОРОГИ РЕГИОНА

ДОРОГИ

- 4 ЛИЦО С ОБЛОЖКИ**
АЛЕКСАНДР ШУМСКИЙ: «ОСТАВАТЬСЯ ЧЕЛОВЕКОМ»
- 6** НОВОСТИ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА
- 8 АКТУАЛЬНО**
МАТЕРИАЛ С КОНФЕРЕНЦИИ К 10-ЛЕТИЮ РОСАВТОДОРА
ПРОБЛЕМЫ ЕСТЬ, НО МЫ РУК НЕ ОПУСКАЕМ
- 12 ВИДЕЛИ – ЗНАЕМ**
ВЫСТАВКА «ДОРОГИ УРАЛА»
- 14 ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО**
«ЗАКОН О КОНТРАКТНОЙ СИСТЕМЕ»: РАБОТА НАД ОШИБКАМИ
- 18 ТЕХРЕГУЛИРОВАНИЕ**
ОРИЕНТИР НА ПРЕЕМСТВЕННОСТЬ СТАНДАРТОВ
- 20 ЭКСПЕРТНОЕ МНЕНИЕ**
ТЕНДЕНЦИИ РЫНКА, ИЛИ ОСТАТЬСЯ В ЖИВЫХ
- 24 ПРОЕКТИРОВАНИЕ ДОРОГ**
О РАЗВИТИИ УЛИЧНО-ДОРОЖНОЙ СЕТИ РЕГИОНА
- 26** НОВОСТИ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА
- 28 КРУГЛЫЙ СТОЛ**
БОРЬБА С ОБОСТРЕНИЯМИ: ДОРОЖНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ
- 34** НОВОСТИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ
- 36 ЭКСПЕРТНОЕ МНЕНИЕ**
ЗАПАД-ВОСТОК: ОБЪЕДИНЯЯ СТРАНЫ И КОНТИНЕНТЫ
- 42 ОПЫТ РЕГИОНА**
ТВЁРДАЯ ДОРОГА К ДОМУ
ПРИОРИТЕТНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ – СТРОИТЕЛЬСТВО И РЕМОНТ ДОРОГ
ЛЮДИ – НАШ ЗОЛОТОЙ ЗАПАС

ЛЮДИ

- 50 НА ОСТРИЕ**
ЕФИМ БАСИН: «Я ПРИВЫК РАБОТАТЬ ОТКРЫТО И ЧЕСТНО»
- 53 ОТДЕЛ КАДРОВ**
НОВЫЙ ВИТОК ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ ПРЕОБРАЗОВАНИЙ
- 55 ПОТЕНЦИАЛ ОТРАСЛИ**
ВЯЧЕСЛАВ КУЗНЕЦОВ: «ВНИКАЮ В КАЖДУЮ МЕЛОЧЬ»
- 56** В МИНУТЫ ОТДЫХА

- Мир все ещё очень плох, или же становится немного лучше?
- Лучше, — прошептал Джек.
- Тогда ты движешься в нужном направлении.

Стивен Кинг. «Талисман»

ДОРОГИ



Вылез на забитый
перекресток?
Молодец :) Теперь все вокруг
тоже будут стоять.

↑ probok.net



Остаться ЧЕЛОВЕКОМ



Недавно на центральных улицах больших городов появились огромные билборды с изображениями баранов и ироничными комментариями, призывающими водителей к вежливости. Автор этой и сотни других общественных инициатив, направленных на устранение пробок на дорогах и невежества в головах, Александр Шумский рассказал о том, с чего начинался его проект «Пробок.net». А также о том, благодаря чему коллектив неравнодушных автовладельцев выжил и на какие средства он воплощает в жизнь волю народа.

Всё началось 6 лет назад. Я, как и большинство автовладельцев в нашей стране, тогда простаивал в пробках по несколько часов в день. Я видел

решения этой проблемы, они мне казались простыми и понятными — поставить дополнительный светофор, построить ещё одну полосу движения... Было неясно, почему

это не делается. Когда я и несколько моих товарищей по стоянию в пробках подали на рассмотрение администрации города Москвы первый список предложений, его достаточно быстро утвердили, похвалили нашу команду, даже дали грамоту. Но в итоге практически ничего из предложенного не реализовалось. Нам стало обидно. Мы продолжили ходить по инстанциям, продвигать наши идеи. Даже практически за свой счёт произвели компьютерное моделирование необходимых дорожных объектов. Оказалось, предложение понравилось, но был один нюанс — его реализация стоила слишком дёшево по меркам существующей системы организации дорожного движения.

Тогда родилась идея — создать проект, который объединил бы все общественные инициативы по устранению пробок на дорогах. Решили искать единомышленников и собирать предложения через интернет — думали, одного человека власти не слышат, а мнение группы людей проигнорировать не смогут.

Сегодня у нас большая команда — 30 человек, постоянная интернет аудитория — около 100 тысяч автовладельцев, хорошая реклама, огромное количество реализованных предложений. За 6 лет по нашей инициативе отрегулировано 300 светофоров, построены дополнительные полосы, парковки, переходы, переделана разметка, открыты

новые дороги — всего осуществлено около 500 мероприятий в Москве и Московской области, а также в Белгороде, Санкт-Петербурге, в городах Тверской области. В настоящее время мы проводим федеральный эксперимент, разрешающий поворачивать направо на красный свет. И это всё в качестве общественников...

Как продвигается идея? К нам приходит предложение, к примеру, от жителя столицы. Мы его рассматриваем, предлагаем другим участникам проекта «Probok.net» обсудить. Если идея кажется интересной, разрабатываем проект, согласовываем его с властями, реализуем.

Наружная реклама позволяет нам присутствовать и продвигать наши проекты в 14 регионах страны. Мы выносим на билборды по-настоящему большие проблемы, чтобы общество смогло их обсудить и прийти к какому-то мнению. В частности, я говорю о рекламе против «баранов» за рулём. Возможно, кого-то она заставит задуматься, как-то воздействовать на соседа, мужа или жену.

До «баранов» была кампания за возврат к 0,2 промилле. Её противники обвиняли нас в пивном лобби, заговоре с иностранными организациями, цель которого — геноцид людей российских. На самом деле решение о нулевой промилле было неразумным, и общественное давление на власть оказалось настолько сильным (мы собрали 100 тысяч голосов в интернете в поддержку нашей инициативы), что законопроект был пересмотрен.

Всех этих успехов мы добива-

емся в сотрудничестве с правительством Москвы, которое понимает, что общественную инициативу лучше поддерживать, чтобы она была конструктивной, не уходила в критику. Мы взаимодействуем с дорожными организациями, административными ведомствами, мэром столицы о нашем проекте очень хорошо отзывается. Нам не противостоят. А мы, собственно, не ставим задачу кого-то критиковать. Мы стремимся добиться результата.

Порой цепочка от предложения до его реализации занимает много лет. Но когда ты видишь, что дорогу,

Не отчитываться, сколько денег потрачено и объектов построено, а показывать, насколько у человека сократился путь из дома до работы и обратно, насколько автомобилям и другому транспорту стало легче передвигаться по городским магистралям. Иными словами, цель нашего проекта — добиться качества, а не количества.

На этом пути нас каждый день ждут успехи и разочарования. Любая общественная деятельность требует огромных усилий. Многие люди, особенно на начальном этапе, уходили, потому что у проек-

та «Probok.net» не было ни денег, ни ресурсов — ничего. Все некоммерческие организации сталкиваются с этой проблемой. И тут важно идти до конца, пережить сложный период.

Сегодня у нас есть практически всё. Информационный партнёр, который бесплатно размещает нашу социальную рекламу, спонсоры (плюс я сам содержу проект на доход от своей юридической практики, которая, кстати, связана с транспортным правом).

Когда люди начали нам помогать, я спрашивал у них: «Зачем вы это делаете?» Мне отвечали, что помогать нужно не слабым, а сильным. Если у сильного есть проблемы, ему лучше помочь, потому что за ним пойдут десятки, а то и сотни людей.

Теперь у нас в планах — войти во власть. Чтобы не ходить по чиновникам и упрашивать их что-то сделать, а стать людьми, которые принимают решения. На мой взгляд, это позволит проекту развиваться.



которая облегчит жизнь людей, построили, ты — счастлив! Ты обсуждал идею с проектировщиками, потом следил за процессом строительства — и вот итог! Какое радостное событие для нашей команды, когда удаётся решить проблему, которая 15 лет не решалась потому, что чиновникам было не до этого.

Я понимаю, что на руководство госструктур давит сложившаяся годами система, связывают руки политические правила игры. Так или иначе, нужно оставаться человеком и работать для человека.



АВТОНОМНЫЕ СВЕТОФОРЫ

В 2014 году ФКУ «Дальуправтодор» установит новые светофорные объекты на федеральных дорогах А-375 «Восток» Хабаровск — Находка (на км 7 в районе п. Тополево) и А-370 «Уссури» Хабаровск — Владивосток (на км 121 в г. Вяземском).

Данные меры будут приняты дорожниками для обеспечения безопасности движения транспорта и сохранности жизни пешеходов, сообщает газета «Тихоокеанская звезда». Новые светофорные объекты оснащены современными светодиодными транспортными и пешеходными секциями, которые будут обеспечивать отличную яркость свечения и восприятия.

Кроме того, на элементах конструкции будут установлены специальные «Компо-Сигналы». Это автономные импульсные индикаторы на солнечных батареях. В течение светового дня посредством солнечной батареи электрическая энергия накапливается в аккумуляторе, который при наступлении тёмного времени суток автоматически начинает подавать питание на светодиоды, способные в моргающем режиме работать без новой «солнечной» подзарядки в течение нескольких суток.

ПРИОРИТЕТНЫЕ ДОРОГИ

Северо-Запад стал одним из ключевых для дорожного строительства. Об этом сообщил руководитель Федерального дорожного агентства. Роман Старовойт отметил, что в 2014 году на дороги будет потрачено 60 млрд рублей, половина из которых пойдут на новое строительство. В итоге будет проложено 73 км трасс.

Работы запланированы на Кольцевой автодороге, трассах «Кола», «Холмогоры», «Скандинавия» и «Сортавала». Кстати, именно на «Сортавале» сейчас опробуют инновационные технологии. В частности — полимерные вяжущие битумы.

Что касается ещё одной важной для региона трассы — «Скандинавия», то уже запланирована её капитальная реконструкция. Она будет проходить поэтапно и растянется на несколько лет. В итоге трасса должна стать шестиполосной.

А вот вторая кольцевая автодорога — пока лишь теория. В Росавтодоре считают, что первое кольцо вполне справляется с трафиком. На этот год запланирована реконструкция дороги на участке от Горской до Приозёрского шоссе.

НОВЫЕ СТАНДАРТЫ БИТУМОВ

Государственная компания «Автодор» и «Газпром нефть» подписали соглашение о сотрудничестве в сфере дорожного строительства, производства и применения современных битумных материалов.

Соглашение предусматривает разработку и производство битумов и полимерно-битумных вяжущих в соответствии с требованиями и стандартами «Автодора», а также возможность их применения при строительстве и ремонте автодорог, находящихся в доверительном управлении государственной компании, сообщает пресс-служба ГК «Автодор».

«Газпром нефть» и «Автодор» продолжают сотрудничество по улучшению качества битумных материалов, повышению эффективности технологических процессов в сфере производства, доставки и применения битума, компании также будут производить научно-исследовательские и опытные работы для модернизации отраслевых стандартов.

«Подписание этого соглашения — знаковый момент для «Автодора», который не просто является крупным потребителем битумов. Мы активно работаем над стандартизацией материалов, применяемых в дорожном строительстве. Старт этому процессу был дан разработкой СТО АВТОДОР 2.1-2011 на битумы нефтяные дорожные улучшенные. Новые стандарты — плод нашего совместного труда, благодаря которому в России будет производиться целевой кондиционный битум, отвечающий самым строгим запросам дорожной отрасли. Ключевая задача госкомпании «Автодор» — создание опорной сети российских скоростных дорог. Отрадно, что теперь мы сможем обеспечить высококачественное дорожное покрытие, не отправляясь далеко к зарубежным партнёрам», — заявил председатель правления государственной компании «Автодор» Сергей Кельбах.



УНИКАЛЬНАЯ ТЕХНОЛОГИЯ

11 апреля состоялась торжественная церемония стыковки металлоконструкций арочного пролёта третьего автодорожного моста через реку Обь в Новосибирске.

Всего строители смонтировали 88 блоков свода арки общим весом 3607 тонн, сообщили в пресс-службе генерального подрядчика моста ОАО «Сибмост». Монтаж арочного пролётного строения проводится в 18 стадий. Каждый свод состоит из 42 блоков. Наибольшая масса блока 42 т.

«Это самый тревожный, самый ответственный момент, который мы технологически ждали. Когда мы давали старт надвигке, тревога была — как это пройдёт, сумеем ли вовремя состыковаться. Но всё свершилось», — констатировал на торжественной церемонии сведения арки врио губернатора Новосибирской области Владимир Городецкий.

Президент ОАО «Сибмост» Альберт Кошкин рассказал про особенности выполнения работ: «Во-первых, пролёт сам по себе — 380 м, это очень много. Второе — уникальная конструкция арки: свод металлический, а заполнение — ванты. В-третьих, уникальная технология — впервые в мостостроении применена технология сборки свода арки путём надвигки по контуру свода».

После завершения надвигки металлоконструкций в течение 24 дней будут выполнены работы по замыканию сводов арки.

БЕСХОЗНЫЕ УЛИЦЫ

Прокуратура Челябинска в ходе проверки установила, что несколько дорог на территории города не соответствуют ГОСТам и нуждаются в немедленном ремонте. Кроме того, выяснилось, что эти дороги не стоят на чьём-либо балансе.

Речь идёт о дорогах по ул. Маяковского, ул. Жуковского, ул. Вострецова, ул. Полярная, ул. Достоевского, ул. Неглинная, ул. Тухачевского, ул. Серафимовича, ул. Расковой, сообщает пресс-служба прокуратуры Челябинской области.

После проверки прокурор Челябинска, сообщает на сайте <http://proscf.ru>, направил исковое заявление к администрации города, Комитету по управлению имуществом и земельными отношениями и Управлению дорожного хозяйства администрации о понуждении к ремонту дорог и регистрации права собственности на них в установленном законом порядке.

Советский районный суд Челябинска 11 апреля исковые требования прокурора удовлетворил полностью. На ответчиков возложены обязанности по приведению дорожного покрытия в соответствие с ГОСТ, а также обязанность по регистрации права собственности на дороги.



БЕТОННЫЕ ОДЕЖДЫ ДЛЯ ДОРОГ

На территории Курской области построено уже 180 км автодорог регионального или межмуниципального значения с цементобетонным покрытием. В 2014-15 годах, как сообщается на портале «ДорИнфо», планируется построить ещё 20 км дорожных одежд с цементобетонными покрытиями и основаниями II, IV, V технических категорий. В последующие годы объёмы строительства жёстких дорожных одежд будут увеличиваться.

Большая часть существующих дорог с цементобетонным покрытием построена в 80-е и 90-е годы. Постепенно дорожники возвращаются к данной технологии. Современная интенсивность движения, нагрузки на дорожную одежду, а также низкое качество производимых вяжущих доказывают необходимость строительства жёстких дорожных одежд.

В 2012 году дорожники области приобрели необходимое оборудование для производства и укладки дорожных бетонов. В том же году построена автодорога с цементобетонным покрытием Коренево — Троицкое — Любимовка — Рыльск — Коренево — Суджа с подъездом к селу Обуховка протяжённостью 4,2 км. Дорога связывает пути регионального значения Коренево — Троицкое и Рыльск — Коренево — Суджа, которые обеспечивают транзит, в том числе и международного транспорта.





МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

10
лет



ФЕДЕРАЛЬНОЕ ДОРОЖНОЕ АГЕНТСТВО
РОСАВТОДОР



«ПРОБЛЕМЫ ЕСТЬ, НО МЫ РУК НЕ ОПУСКАЕМ»

26 марта в Москве состоялась Всероссийская научно-практическая конференция «Федеральное дорожное агентство: итоги 2013 года, задачи и перспективы 2014–2015 гг.». В этот раз мероприятие было приурочено к 10-летию Росавтодора. Несмотря на праздничную тональность встречи, выступающие говорили не только об успехах, но и об острых проблемах, стоящих сегодня перед дорожниками. Об износе региональной сети автомобильных дорог, недофинансировании, трудностях наполняемости дорожных фондов. Конференция прошла в режиме поиска ответов на больные актуальные вопросы.

ПОЛЕЗНЫЙ ОЛИМПИЙСКИЙ ОПЫТ

Открыли конференцию министр транспорта РФ Максим Соколов и помощник Президента РФ Игорь Левитин. Руководитель Минтранса подвёл итоги прошедшего десятилетия деятельности Федерального дорожного агентства, заявив, что

в этот период заложена неплохая база для реализации перспективных планов и программ дорожных работ.

Важнейшим событием последних 10 лет, по мнению министра, стало успешное завершение олимпийской стройки. На автомобильных дорогах сооружены десять объектов, включающих

автомагистрали, транспортные развязки в разных уровнях, тоннели, мосты и эстакады, напомнил он. Работы велись в сложных природных и техногенных условиях, что потребовало применения последних достижений в области строительных технологий, новых материалов, конструкций, организации работ.



Максим Соколов отметил, что опыт, полученный при выполнении работ в условиях плотной городской застройки Большого Сочи может эффективно использоваться при выполнении одной из задач Транспортной стратегии по развитию транспортных систем крупных городских агломераций. Также он будет полезен в процессе реализации инфраструктурных проектов к Чемпионату мира по футболу 2018 года, зимней универсиаде в Красном Ярске в 2019 году и другим крупным международным мероприятиям.

Министр предложил участникам конференции обсудить целесообразность проведения специального мероприятия для изучения и обсуждения итогов подготовки к Олимпиаде в Сочи. По его мнению, было бы полезно рассмотреть как инновационную технологическую составляющую реализации дорожных проектов, так и вопросы организации строительства и материально-технического обеспечения в условиях концентрации большого количества объектов на ограниченном пространстве.

Необходимо ускорить решение выявившихся в ходе сочинского строительства проблем, подчеркнул Максим Соколов. Речь идёт об организации отвода земель, переносе инженерных коммуникаций, переселении жителей, работе с подрядчиками в сфере гарантий соблюде-

ния сроков и качества строительства в сложных и даже уникальных условиях. Кроме того, важно проанализировать и полученный положительный опыт обеспечения содержания объектов в условиях пиковой загрузки дорог движением, организации движения различных групп пользователей в периоды проведения массовых мероприятий, концентрации перевозок строительных грузов.

ИТОГИ И БЛИЖАЙШИЕ ПЕРСПЕКТИВЫ

Помощник Президента РФ Игорь Левитин в своём выступлении остановился на других ключевых достижениях Росавтодора за прошедшее десятилетие. «Все задачи, поставленные перед дорожниками в эти годы, успешно выполнены — завершена программа строительства внеклассных мостов, доставшихся нам ещё со времён Советского Союза, построена транспортная инфраструктура к саммиту АТЭС, введено в строй множество сложных и таких необходимых людям дорожных объектов», — сказал он. Знаковым для успешного развития дорожной отрасли Игорь Левитин назвал решение о возрождении дорожных фондов. Он отметил, что важнейшей задачей текущего года является переход на 100-процентное содержание дорог по нормативам.

Руководитель Росавтодора Роман Старовойт подробно рассказал об итогах деятельности агентства и обозначил приоритетные направления развития федеральных автомобильных дорог. Это, прежде всего, строительство дорог, необходимых для модернизации автодорожных маршрутов «Восток — Запад» и «Север — Юг», для ускорения развития Московского и Санкт-Петербургского транспортного узлов, дорожных сетей Дальнего Востока и Байкальского региона, Северо-Кавказского федерального округа.

В частности, на автодороге «Лена» Невер — Якутск в 2014 году намечено реконструировать 85 км участков с недостаточно прочной проезжей частью, на которых проезд тяжёлых грузовых автомобилей беспрепятственно мог осуществляться только в зимнее время при сильных морозах.

На автомобильной дороге М-5 «Урал», обслуживающей крупные транспортные потоки, к концу года появятся участки общей протяжённостью 84 км, рассчитанные на пропуск любых разрешённых законодательством транспортных средств, соответствующих современным требованиям безопасности и комфортности для водителей.

Всего в 2014 году планируется построить и реконструировать 534 километра федеральных трасс, что на 129 км больше показателя, запланированного в подпрограмме «Автомобильные дороги» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы).

ЧТОБЫ НЕ НОСИТЬ ВОДУ РЕШЕТОМ

Если работать такими темпами, то привести федеральную дорожную сеть в нормативное состояние за четыре года — задача реальная, считает заместитель председателя комитета по транспорту Государственной Думы РФ Сергей Тен. Особенно в условиях ежегодного удвоения объёмов строительства, декларируемого Федеральным дорожным агентством.



Другое дело — дороги регионального значения. Износ сети здесь оценивается в 60 и более процентов, на местных дорогах и того больше — до 70 процентов. Выход один — изыскивать дополнительные источники финансирования. По мнению депутата, эту задачу можно решить, если навести порядок в системе контроля над движением тяжеловесных транспортных средств — причиняемый ими ущерб оценивается в миллиарды рублей.

Разрешённый средневропейский показатель грузового транспорта, превышающий установленные нагрузки, равен 2%, а у нас он оценивается в 30-40%. Движение транспорта с нагрузками под 13 т на ось сегодня для нашей страны стало нормой, хотя основная региональная сеть построена с учётом нагрузки всего 6 тонн на ось.

Чтобы изменить ситуацию, необходимо её контролировать. Сегодня из 64 стационарных постов весового контроля на федеральной сети дорог работает только 34. Федеральное дорожное агентство в настоящее время разрабатывает систему весового контроля, работающую в автоматическом режиме. «Если мы решим эту грандиозную задачу хотя бы на федеральных дорогах, то это принесёт в казну миллиарды дополнительных средств, послужит сохранности наших дорог, — считает Сергей Тен. — Необходимые изменения в КОАП в части фото- и видео-фиксации нарушений тя-

желовесных и крупногабаритных транспортных средств будут внесены в ближайшее время в Государственную Думу РФ».

Сейчас также идёт работа по подготовке ко второму чтению законопроекта по совершенствованию норм, регулирующих движение тяжеловесных транспортных средств, заметил Сергей Юрьевич. В частности, планируется запретить выдавать специальные разрешения на перевозку делимых грузов (наливных, насыпных).

«В 2013 году выдано более 132 тысяч разрешений на перевозку тяжеловесных грузов на сумму, превышающую 1,5 млрд рублей. 2/3 этого объёма приходится на ХМАО-Югра и Оренбургскую область.

Сергей Тен также поднял острый вопрос о наполняемости региональных дорожных фондов. «Мной в 2013 году внесён в ГД РФ законопроект о внесении изменений в Бюджетный кодекс, направленный на гарантированное поступление всех предусмотренных законодательством ассигнований в региональные дорожные фонды,

— сказал он. — Норма эта должна распространяться и на муниципальные дорожные фонды. Сегодня мы похожи на тех, кто носит воду решетом. К сожалению, у недобросовестных чиновников есть много возможностей «уводить» «дорожные» средства на другие нужды региона». Такие примеры необходимо пресекать, подчеркнул парламентарий.

ДОРОЖНЫМ ФОНДАМ НУЖЕН «ВОЗДУХ»

Генеральный директор Ассоциации РАДОР Игорь Иванович Старыгин продолжил разговор о проблемах региональной дорожной сети. Протяжённость автомобильных дорог субъектов РФ по состоянию на 1 января 2014 составила более 502 тысяч километров, отметил он. Большая часть из них находится в ненормативном состоянии, и ситуация меняется крайне медленно. Руководитель РАДОР привёл такие цифры: в 2013 году было введено в эксплуатацию 1528 км автомобильных дорог, отремонтировано 10 714 км — это чуть более 2% от общей протяжённости региональных дорог, при этом межремонтный срок составил порядка 48 лет.

При потребности в 1,3 триллиона рублей на работы по содержанию и капитальному ремонту направляется порядка 185 млрд рублей. В итоге содержание дорог обеспечивается на 32%, ремонт — на 30%, работы по капитальному ремонту практически не проводятся.

Игорь Старыгин согласился с предыдущим спикером Сергеем Теном: часть проблемы в том, что средства региональных дорожных фондов в последнюю очередь направляются собственно на региональные дороги. С их помощью латаются бюджетные дыры, выплачиваются кредиты...

Что в этой ситуации делать? Как минимум, доводить объём финансирования до уровня, который был продекларирован при воссоздании дорожных фондов, подчеркивает руководитель РАДОР.

«Вы знаете, что в связи с изменением ставок акцизов, связанным со стимулированием спроса на ГСМ высокого класса, фонды потеряли в объёме финансирования, — говорит он. — Видимый выход из ситуации — продолжение практики увеличения объёма акцизов ежегодно, на 1 рубль за литр ГСМ. На федеральном уровне есть структуры, организации, депутаты Госдумы РФ, которые готовы поддержать дорожников в борьбе за рост финансирования. Однако наши оппоненты говорят о проблемах, которые отмечаются в субъектах РФ. Речь идёт о неисполнении руководством регионов обязательств — направлять в дорожные фонды акцизы и транспортный налог. Сумма недополученных в прошлом году дорожниками средств превышает 12,5 млрд рублей».

Другой существенный, по словам Игоря Старыгина, момент — предоставление субъектам РФ льгот по налогу на имущество в части автомобильных дорог общего пользования. В 2013 году освобождены от налогообложения 51 субъект, в 2014 году будут освобождены только 44 региона. Таким образом, льготы не предоставляются в 39 субъектах, в 29 из них — налог будет уплачиваться из дорожных фондов. Сумма налогов превысит 7 млрд рублей.

Без решения этих проблем, по мнению генерального директора РАДОРА, сдвинуть сегодняшнюю ситуацию с мёртвой точки не удастся. «Проблемы есть, но мы рук не опускаем», — сказал он.

Ассоциация РАДОР предложила, во-первых, от имени конференции обратиться в адрес администраций субъектов РФ с предложением обеспечить направление в полном объёме средств акцизов на ГСМ и транспортных налогов в дорожные фонды. Во-вторых, в соответствии с нормами Налогового кодекса РФ предоставить льготы по налогу на имущество для автомобильных дорог регионального и муниципального значений.

«Конечно, просить и требовать, ничего не предлагая в замен, — тупикиный путь, — сказал Игорь

Старыгин. — Одно из предложений в адрес администраций субъектов — компенсировать выпадающие доходы по налогу на имущество за счёт сбора средств с владельцев транспортных средств, которые нарушают правила перевозки грузов и движутся с перегрузом».

Существующие в субъектах РФ проблемы могли бы решаться на федеральном уровне, считает представитель РАДОРА. В частности, можно внести поправки в бюджетный и налоговый кодексы. Однако «эта работа проводится нами совместно с депутатами ГД уже в течение двух лет, и результатов, к сожалению, она пока не дала».

Акцизы в течение последних трёх лет не увеличиваются, объёмы финансирования региональных дорожных фондов уменьшаются. Смогут ли дорожники в таких условиях обеспечить нормативное состояние дорог? Руководство РАДОРА уверено, что нет. В данной ситуации необходимо задействовать все имеющиеся возможности: эффективно использовать денежные средства, внедрять новые технологии, механизмы ГЧП (долгосрочные контракты, КЖЦ), повышать уровень контроля над качеством выполнения работ со стороны заказчика и уровень выполнения гарантийных обязательств со стороны подрядчика, привлекать общественность.

«ОБЩЕСТВЕННЫЙ» КОНТРОЛЬ

Мост между общественностью и госструктурами, бизнесом призван выстраивать Общественный совет при ФДА. На конференции от его имени выступал председатель Координационного совета Сергей Баянович Фахретдинов.

Он рассказал о деятельности совета, который, в частности, совместно с комиссией по инновациям разработал программу внедрения композиционных материалов, конструкций и изделий из них в дорожном хозяйстве. «Несмотря на то, что проектные организации, профильные институты, заказчик в лице

Росавтодора готовы к применению инновационных технологий, существует серьёзный барьер при прохождении согласования проектов через Главгосэкспертизу, — отмечает Сергей Фахретдинов. — Над этой проблемой Общественный совет сегодня активно работает».

Кроме того, совет планирует заниматься развитием норм проектирования автомобильных дорог. А именно, вносить коррективы в ФЦП «Повышение безопасности дорожного движения». Речь идёт о приближении целевых показателей программы к европейским нормам.

Также Сергей Баянович сообщил о том, что в этом году Общественный совет ждёт процедура смены состава. Он пригласил всех желающих войти в обновлённое объединение.

НАГРАДА ЗА НЕРАВНОДУШИЕ

Ситуация в отрасли непростая, но, благодаря усилиям конкретных людей, представителей госструктур, некоммерческих организаций, ассоциаций, институтов, она понемногу меняется к лучшему.

Чтобы отметить вклад этих специалистов, на конференции руководитель Росавтодора Роман Старовойт лично вручил им награды. Так, юбилейная памятная медаль «10 лет Федеральному дорожному агентству» была вручена заместителю председателя Комитета ГД по транспорту Сергею Юрьевичу Тену, председателю Комитета ГД по земельным отношениям и строительству Алексею Юрьевичу Русских, директору Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса РФ Игорю Владимировичу Костюченко.

Юбилейным нагрудным знаком «10 лет Федеральному дорожному агентству» награждён первый заместитель начальника ГУ по обеспечению безопасности дорожного движения Министерства ВД РФ Владимир Владимирович Швецов. Почётными грамотами и юбилейными памятными медалями также отмечены многие работники Росавтодора.

Олеся ВИНОГРАДОВА



«ВЫСТАВКА — ДЕМОНСТРАЦИЯ ВОЗМОЖНОСТЕЙ



16-18 апреля. Форум «Дороги Урала: технологии, оборудование, материалы».

Эка невидаль — выставка достижений дорожного хозяйства! Стенды, спецтехника, материалы, инструменты, конструкции. Всё тут есть. Впрочем, как и на большинстве аналогичных выставок страны (а может, и мира).

И всё же что-то в екатеринбургской выставке-форуме особенное. Что-то такое, из-за чего пропустить её, не принять в ней участие — себе дороже.

Особенность первая — место проведения. Столица Урала, вставшая прямо на границе Европы-Азии. Важнейший транспортный узел России и один из наиболее развитых регионов страны. Мекка промышленников, металлургов, машиностроителей.

И в самом деле, дорожной техники всевозможного назначения тут, на выставке, множество. Она демонстрирует свою мощь, свои возможности, свою необходимость.

А рядом предлагают современные инструменты практически любого назначения, материалы (бетоны, битумные, нерудные), дорожные конструкции.

Вот, например, стенд ОАО «КТЦ «Металлоконструкция». Барьерные ограждения, которые производятся в цехах завода, проходят такие жёсткие испытания, что сомневаться в их надёжности на дорогах просто бессмысленно.

Особенность вторая — научно-практическая конференция «Модернизация дорожного хозяйства: опыты и перспектива», которую в этом году решили провести в рамках выставки. Сама конференция проходит уже в седьмой раз. За 7 лет она сумела обрести статус международной. Сюда не считают зазорным приезжать со своими докладами министр транспорта РФ и руководитель Росавтодора. А руководителей рангом пониже на конференции собирается никак не меньше четырёх сотен. Они в ши-

роком кругу обсуждают развитие транспортного комплекса России, тенденции и перспективы отрасли, проблемы инновационного и инвестиционного сегментов дорожного хозяйства, другие животрепещущие вопросы.

Оператором конференции в очередной раз выступила Ассоциация производителей и потребителей природных строительных материалов «Карьеры Урала».

А вот ещё неординарный момент. «Дороги Урала» — не статичная выставка. Здесь есть то, что сегодня принято называть «движухой». Скажем, на её площадях проводят конкурсы среди дорожников-профессионалов. Тут даже гвозди ковшом экскаватора ну очень аккуратно забивают. Но не каждому разрешат сесть в водительское кресло суперсовременной и навороченной техники и показать свои умения, а только тем, у кого есть удостоверение соответствующего образца. Ах, есть! Ну, тогда вперёд — забирайтесь в кабину и покажите, на что способны!

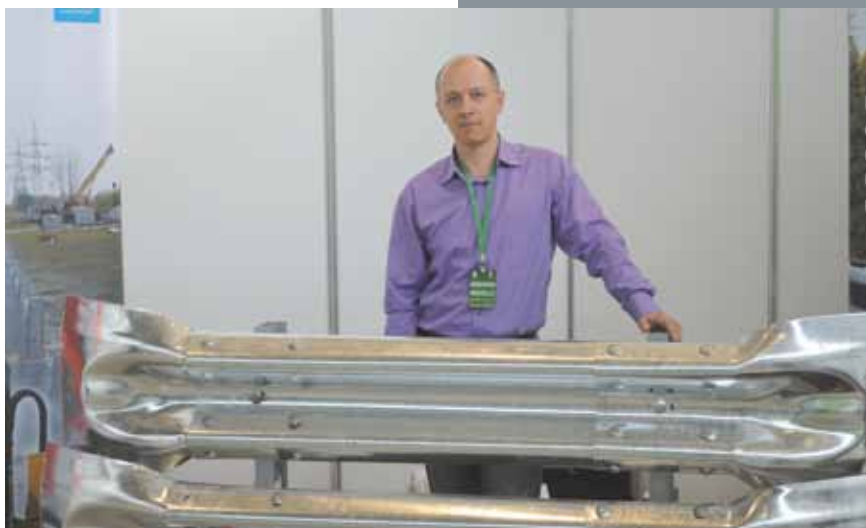
Выставка хороша тем, что проходит как раз в самом начале дорожного сезона. Есть возможность, увидев что-то интересное, важное, необходимое, сговориться с его обладателем и ещё до разгара дорожной страды решить застаревшую проблему. Пусть это будет какой-нибудь новейший рециклер, которого как раз не хватало в хозяйстве. Пусть это будет новая технология, наличие которой позволит компании выполнять работы, о которых раньше даже думать было страшно. Пусть это будет интересное проектное решение, позволяющее на равных конкурировать с «зубрами» отрасли.

Многое возможно на форуме «Дороги Урала».

Главное, забыть в свой ежегодный календарь соответствующее напоминание и впредь уже не пропускать важнейшее апрельское событие.



Участники конференции



Сергей Косовский, руководитель направления ООО «КТЦ «Металлоконструкция-Урал»



Сотрудники журнала «Дороги и люди» Светлана Козырева и Кира Егорова презентуют очередной номер

Закон о контрактной системе в сфере закупок товаров, работ и услуг

С 1 января 2014 года вступил в силу Федеральный закон от 05.04.2013 N 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд», который сменил Федеральный закон от 21.07.2005 N 94-ФЗ «О размещении заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных и муниципальных нужд». Задача закона о контрактной системе — изменить принципы работы государственного и муниципального заказа, сделать закупки максимально эффективными и открытыми, усилить антикоррупционный контроль, отмечается на сайте Открытого Правительства.

СИСТЕМА В ДЕТАЛЯХ

Новый закон о контрактной системе имеет ряд неоспаримых преимуществ. Во-первых, он позволит закупать более дорогие, но и более качественные товары. Во-вторых, заказчики смогут избежать обвинения в нерациональном использовании бюджетных средств, если докажут целесообразность таких закупок.

В тоже время, нормы Федерального закона № 44-ФЗ возлагают на заказчика ответственность не только за формальное соблюдение всех процедур, но и за конечный результат закупки. Заказчику необходимо будет планировать, обосновывать и отвечать за эффективность закупки.

Правила планирования закупок стали более сложными и жесткими. Так, согласно новому закону вводится обязанность формирования плана закупок (как правило, на

трёхлетний период), плана графика закупок (на каждый год), а также обоснования закупок (составляется для каждой закупки). По нормам закона, закупки, не предусмотренные документами планирования, не могут быть осуществлены.

Расширен круг лиц, которые должны будут планировать закупки за счёт бюджетных средств по правилам 44-ФЗ. Это не только государственные и муниципальные заказчики, бюджетные учреждения, но и автономные учреждения, государственные и муниципальные унитарные предприятия, иные юридические лица. При этом бюджетным учреждениям предоставлено право «вывести» из-под действия Закона № 44-ФЗ некоторые виды закупок и осуществлять их по 223-ФЗ: это закупки за счёт грантов, так называемые контракты «второй руки»,

а также закупки за счёт средств, полученных от приносящей доход деятельности. Кроме того, Законом № 44-ФЗ регламентированы правила централизации закупок как на уровне публично-правового образования, так и на уровне главного распорядителя бюджетных средств.

В контрактной системе появились нормы антидемпингового характера. При снижении цены контракта на 25% участник процедуры обязан будет предоставить финансовое обеспечение, превышающее обеспечение исполнения контракта в полтора раза, но не менее чем в размере аванса (если контрактом предусмотрена выплата аванса). Или информацию, подтверждающую добросовестность поставщика, при контракте от 15 млн. руб. и менее. При НИОКР критерий наименьшей цены не будет являться самым

весомым фактором, определяющим победителя, — и это еще одна из новаций контрактной системы.

В целях развития малого и среднего бизнеса определенная доля закупок будет осуществляться именно у субъектов малого предпринимательства и социально-ориентированных организаций.

Вопросам открытости и прозрачности закупок для государственных и муниципальных нужд в контрактной системе уделено особое внимание. В законе есть жесткое обязательство заказчика предоставлять достаточно широкий перечень информации для осуществления общественного контроля. Введение в действие Единой информационной системы (ЕИС), начиная с 2016 года, приведет к тому, что любой гражданин, не говоря уже об общественных организациях, сможет получать информацию о государственном и муниципальном заказе (за исключением информации, составляющей государственную тайну).

Общественность получит новые полномочия в сфере контроля закупок. Если раньше граждане могли сигнализировать о нарушениях только в правоохранительные органы, то контрактная система наделяет общественные организации и объединения юридических лиц правом обращения в суд от своего имени при выявлении таких нарушений.

Нормы Закона о контрактной системе закрепляют обязательность общественного обсуждения отдельных категорий закупок и устанавливают случаи и порядок проведения обязательного общественного обсуждения таких закупок.

Согласно новому закону, ещё на стадии планирования закупки общественность имеет право высказаться о её целесообразности и обсудить стартовую цену. Общественное обсуждение закупок, стоимость которых составляет более 1 млрд рублей, стало обязательным. Новый закон призван ввести дополнительные случаи обсуждения госзакупок, которые будут контролироваться обществом.

Общественные слушания по закупкам (в них может участвовать

любой гражданин) проводятся по инициативе заказчика или по обращению общественных организаций и объединений юридических лиц. По результатам слушаний возможны изменения в документах планирования закупок или полная отмена заказа. Не обсуждаются с общественностью только закупки с закрытой формой определения поставщика и закупки у единого поставщика, информация о котором составляет государственную тайну.



ПЕРВЫЕ ПРОБЛЕМЫ НОВОГО ЗАКОНА

Начальный этап применения нового закона о контрактной системе выявил ряд проблем в размещении госзаказа, в числе самых острых — кадровые и технологические. Эти проблемы представители заинтересованных сторон обсудили на круглом столе, организованном под эгидой Открытого правительства на Красноярском экономическом форуме.

С марта 2013 года Экспертный совет при Открытом Правительстве проводит ряд пилотных проектов по апробации контрактной системы. «Пилотами» выступили госкорпорация «Росатом» и ряд российских регионов: Калужская, Новосибирская и Вологодская области, Красноярский край и Татарстан.

«Там госзакупки в прошлом году проводились уже с учётом положений закона о контрактной системе. По оценкам экспертов, экономия может составлять от 5 до 15%, по некоторым направлениям — до 25%. Так, «Росатом» в этом году сэкономил на открытых конкурентных закупках более 20,5 млрд рублей», — приводит данные министр по вопросам Открытого правительства Михаил Абызов.

«Заказчики на настоящий момент осторожничают. Основным способом определения поставщика являются аукционы. В 94-ФЗ эта форма была одной из наиболее критикуемых. На момент проведения мониторинга (до 12 февраля) двухэтапный конкурс не применялся заказчиками ни разу», — сказала представитель ВШЭ, член Экспертного совета Вероника Джужома.

Основная масса нарушений в крупных закупках пришлась на процедуры планирования.

Большинство планов-графиков размещены по-прежнему в нарушение законодательства в нечитаемом виде, — сетует эксперт.

Рабочая группа в ходе апробации закона 44-ФЗ в пилотных регионах выявила следующие трудности для субъектов: неоднозначность

толкования закона, использование взаимно не связанных классификаторов, закупки у единственного поставщика, сложности для небольших закупок учреждениями соцсферы, несоответствие небольших сумм по закупкам продуктов питания жёстким требованиям к процедуре и участникам, обязательность заключения контракта в письменной форме и другие.

По мнению экспертов, единая проблема и для заказчиков, и для общественных контролеров, и для поставщиков — сложности с пониманием нормативно-правовой базы. При этом государственные заказчики находятся под давлением ответственности, а контролирующие органы слишком загружены. «Люди, пройдя обучение по 44 закону, начинают уходить из профессии», — резюмирует гендиректор «ММВБ-Информационные технологии» Евгений Эллинский.

«На практике мы сталкиваемся с тем, что сотрудники просто не успевают качественно рассматривать наши жалобы... Необходимо популяризировать закон о контрактной системе, потому что многие заказчики к его новеллам не были готовы», — согласился координатор «Роспила» Анатолий Шашкин.

В работе по усовершенствованию 44-ФЗ руководитель агентства госзаказа Красноярского края Дмитрий Кипнис предложил сначала задуматься о том, какая система госзаказа должна быть построена.

«Не проблема нам прочитать вагон документации. Проблема, чтобы у нас было прецедентное право... У нас накопилась огромная коллекция взаимоисключающих решений [ФАС]. Считаю, что в законе не должно остаться мест для трактовки», — сокрушается Дмитрий Кипнис.

По его мнению, необходимо ставить вопрос об уменьшении числа контролирующих органов, обращающихся к заказчику напрямую. По словам чиновника, полиция и прокуратура могли бы работать только по материалам ФАС.

«У нас количество общественных организаций, контролеров в

сфере госзаказа вырастет кратно... Я думаю, что целесообразно подумать о формировании общей площадки, некоторого интегратора-методолога в сфере госрасходов не только на экспертном уровне, но и с участием общественных организаций», — считает Михаил Абызов.

«По результатам рассмотрения предложений экспертов Минэкономразвития подготовило пакет поправок. В частности, будут пересмотрены разделы о небольших по объёму заказах, закупках избирательных комиссий, сокращении случаев обязательной экспертизы, ускорении расчётов заказчиков с субъектами малого бизнеса.

«Роспил» предложил создать такую площадку в виде Координационного совета общественных контролёров. Такой совет мог бы готовить и выбирать контрактных контролёров. Они, по мнению представителей «Роспила», от имени общественности могли бы проверять закупки, контролировать закупочные комиссии и направлять запросы в контрольные и правоохранительные органы. Ещё одна инициатива — введение в России должности уполномоченного по контролю за закупками. «Роспил» предложил рассмотреть возможность реализации хотя бы одного из этих предложений.

«Мне кажется, предложенная «Роспилом» модель опасна. Опасность её заключается в бюрократизации процесса», — высказывает свою точку зрения первый проректор ВШЭ, координатор рабочей группы Экспертного совета Александр Шамрин.

Единой оказалась позиция экспертов относительно недостатков сайта госзакупок.

«Система автоматизации не успевает за изменением нормативной базы. Не работает интеграция с региональными системами вообще. В ручном режиме делать эти операции — огромные затраты», — отмечает Евгений Эллинский.

С этой же проблемой сопряжён вопрос о едином классификаторе товаров и услуг, он должен появиться к 2017 году. Эксперты сошлись во мнении о необходимости ускорения этой работы.

В свою очередь, представители регионов указывали на недостатки системы экспертной оценки на местах. Сейчас экспертиза обязательна для закупок с единственным поставщиком, в остальных случаях она может проводиться по желанию заказчика. Дмитрий Кипнис предложил создать общую экспертную площадку на федеральном уровне, на базе которой проводилась бы профессиональная оценка крупных проектов.

Подобный единый реестр экспертов уже создаётся на базе Торгово-промышленной палаты. По мнению её экспертов, независимая экспертиза должна быть обязательной. Но для введения этой нормы необходимо урегулировать несколько проблем.

«Сегодня не прописано, какие требования предъявляются к независимым экспертным организациям. Это должны быть профессиональные эксперты, которые получают зарплату. Их можно привлечь, но тогда надо определиться, где взять средства на эту работу», — спрашивает президент ТПП Сергей Катырин.

Выявленные проблемы и предложения экспертов будут проанализированы в Экспертном совете при Правительстве с привлечением заинтересованных ведомств и организаций, сказал Александр Шамрин. Он напомнил, что работа по подготовке кадров и по облегчению получения ими аттестатов уже ведётся совместно с Минобрнауки. В отношении общественного контроля необходимо продумать систему стимулирования и создания реально работающих институтов, отметил эксперт.

TransCon 2014

14-16 мая

МОСКВА, ВВЦ

**VI МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ
И СТРОИТЕЛЬСТВУ ТРАНСПОРТНЫХ ОБЪЕКТОВ: АВТОМОБИЛЬНЫХ И ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ
МОСТОВ ПОРТОВ И АЭРОПОРТОВ**

При поддержке:



Генеральный
информационный партнер:



**VI МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА
ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ И СТРОИТЕЛЬСТВУ
ТРАНСПОРТНЫХ ОБЪЕКТОВ: АВТОМОБИЛЬНЫХ
И ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ,
МОСТОВ, ПОРТОВ
И АЭРОПОРТОВ**

Разделы выставки:

- Проектные и технологические решения транспортных сооружений
- Строительство и реконструкция объектов транспортной инфраструктуры
- Строительная техника и оборудование
- Материалы и конструкции для строительства и реконструкции транспортных объектов
- Инженерное обеспечение, проектирование и прокладка инженерных сетей
- Оборудование и технологии бестраншейной прокладки коммуникаций
- Защитная одежда и спецодежда
- Информационные системы
- Диагностика и контроль качества дорожных работ
- Инвестиции и страхование объектов строительства и оборудования
- Лизинг строительной техники и оборудования
- Подготовка кадров и повышение квалификации

Специализированные разделы выставки:

- Дороги и мосты
- Аэропорты

В деловой программе выставки:

VI ТРАНСПОРТНЫЙ КОНГРЕСС - 2014

Организатор: **РЕСТЭК БРУКС**



Тел.: +7 (812) 320-8094
E-mail: transport2@restec.ru
www.trans-con.net



— Лариса Степановна, система технического регулирования выстроена. Каков следующий шаг?

— Необходимо продолжить актуализацию СНиПов добровольного применения. Всё строители и эксперты ждут новое распоряжение Правительства с утвержденным перечнем актуализированных в 2010–2012 гг. СНиПов взамен устаревших. Необходимо оперативно вносить изменения в актуализированные Своды правил, завершить разработку стандартов на правила производства работ, включённых в Перечень работ, влияющих на безопасность зданий и сооружений, создать условия для возможного использования международных и региональных нормативно-технических документов в качестве альтернативы национальным и многое другое.

Надо сказать, мы очень надеемся, что вновь созданное отраслевое Министерство строительства и ЖКХ Российской Федерации получит право координации по разработке нормативных технических документов в строительстве. От этого выиграют все субъекты строительного рынка. Сегодня Минстрой России имеет в лице Национального объединения строителей профессиональный экспертный орган, который охватывает территорию всей Российской Федерации и работает по принципу максимального учёта мнений на местах, их обобщения и подготовки для рассмотрения в органе исполнительной

ОРИЕНТИР

на преемственность стандартов

Российская структура нормативно-технических документов в строительстве, признанная международными экспертами лучшей в мировой практике, была разрушена. Семь лет переходного периода профессиональное сообщество боролось за то, чтобы в новых условиях попытаться заново выстроить структуру нормативных документов, систему оценки соответствия, обеспечить нормальные условия работы экспертных и надзорных органов, а главное, сохранить преемственность при переходе на новую систему. Сегодня мы беседуем с заместителем руководителя аппарата Национального объединения строителей Ларисой Степановной БАРИНОВОЙ о приоритетных направлениях деятельности НОСТРОЙ, а также о предпосылках создания и задачах нового технического комитета по стандартизации (ТК 400).

власти. Конечно, это относится не только к техническому регулированию, но и к некоторым другим направлениям.

Мы готовы инициировать и реализовать предложения по дальнейшему совершенствованию системы технического регулирования в интересах строительной отрасли, и нам, конечно, необходим проводник в лице органа исполнительной власти. С другой стороны, мы должны быть готовы к решению задач, поставленных министерством перед национальными объединениями. Тогда такой союз будет продуктивным и взаимовыгодным, а задачи по обеспечению безопасности и качества в строительстве и решению отраслевых проблем в интересах строителей будут реально осуществимы.

— Почему НОСТРОЙ своим приоритетом считает развитие технического регулирования?

— Наличие стандартов в строительных организациях для многих

заказчиков является гарантией качества. Их включают в ПОС и ППР, Перечни нормативных технических документов (строительные каталоги, региональные методические документы и т. д.), которые рекомендуются для применения при проектировании и строительстве объектов по госзаказу. Уже существует правоприменительная практика, когда строительные компании — члены СРО с помощью стандартов подтверждают свою правоту в ходе разрешения споров, в том числе в ходе судебных разбирательств.

Есть еще одна причина, по которой это направление стало приоритетным. Нормативно-техническая база, с одной стороны, является проводником инновационных технологий, потому что только после принятия стандартов любые инновационные технологии могут приобрести серийный характер. И такие стандарты мы тоже разрабатываем по заявкам наших СРО и с их финансовым и интеллектуальным участием.

Конечно, такие стандарты включают и требования, опережающие сегодняшний технический уровень. Однако в этом случае определяется переходный период. Это стимулирует предприятия и организации модернизировать производство к концу переходного периода, дабы сохранить конкурентоспособность. Поэтому стандартизация — это основной инструмент развития производства, повышения производительности труда, сокращения сроков строительства и снижения его себестоимости.

— Кто разрабатывает стандарты НОСТРОЙ?

— У нас собрана обширная картотека разработчиков и экспертов. Как правило, это люди с научными степенями, кандидаты, доктора наук, есть даже членкоры и академики. Наши разработчики — люди с большим производственным стажем, многие — авторы известных монографий или изобретений. Случайных людей здесь нет.

В работу над созданием стандартов также вовлечены и принимают в ней самое активное участие 11 комитетов Национального объединения строителей.

— Как проходит подготовка стандартов?

— Предложения поступают от СРО, НИИ, проектных институтов, отдельных строительных компаний. Предварительно сводятся по тематике в перечни, передаются в комитеты НОСТРОЙ и по итогам обсуждения на комитетах вносятся на рассмотрение Совета НОСТРОЙ на предмет включения в Программу стандартизации. Создание любого стандарта начинается с анализа существующей нормативной базы как отечественной, так и зарубежной.

Я уже говорила, что в процесс создания стандартов вовлечено большое число специалистов. Проект стандарта в обязательном порядке размещается на сайте для публичного обсуждения. Однако на этом этапе активность обсуждения очень неравномерная. По одним документам приходит несколько сотен замечаний, а по другим — единицы.

Стараясь обеспечить максимальную публичность, мы дополнительно рассылает проект стандарта в специализированные органы.

Бывает так, что замечания приходят, когда стандарт уже издан. В этом случае, если замечания, по мнению экспертов и разработчиков, заслуживают внимания, в изданные стандарты готовятся изменения и дополнения.

— Как оценивает сообщество качество разрабатываемых стандартов?

— Строго и даже очень. Критика, конечно, бывает разная. Конструктивная, профессиональная, заинтересованная. Бывает оголтелая, непрофессиональная и, отнюдь, не направленная на улучшение документа. Мы стараемся реагировать на все замечания. Даже в оголтелой критике бывает рациональное зерно. Абсолютно все, и даже непрофессиональные, комментарии и замечания по тексту документа или его структуре включаются в сводную таблицу замечаний и предложений, которые рассматриваются разработчиками, комментируются ими и вместе с очередной редакцией передаются экспертам. В ходе обсуждения мы всегда стараемся прийти к консенсусу. Бывает так, что некоторые критики, когда их приглашают на открытый разговор, отказываются от приглашения. Те же, кто заинтересован в создании качественных документов, сами организуют такие встречи и, как правило, они приносят пользу.

Недавно мы предложили немецкой организации TUV Rheinland провести экспертизу стандартов НОСТРОЙ по её выбору. Специалисты этой организации выбрали 5 стандартов. По трём из них мы уже получили официальные заключения, в которых говорится, что эти стандарты по техническому уровню соответствуют европейским аналогам, а в отдельных статьях требования изложены более подробно. Я считаю, что это ещё раз подтверждает компетентность наших разработчиков, экспертов, членов отраслевых комитетов НОСТРОЙ и специалистов СРО. Это наш общий результат.

— В конце прошлого года был создан Технический комитет по стандартизации «Производство работ в строительстве. Типовые технологические и организационные процессы» (ТК 400). Ведение секретариата поручено Национальному объединению строителей. Чем вызвана необходимость создания нового комитета?

— Комитет создан в целях повышения статуса стандартов НОСТРОЙ, поддержки российских строительных компаний при проведении работ в странах СНГ, а также в целях обеспечения доказательной базы технического регламента Таможенного союза «О безопасности зданий и сооружений, строительных материалов и изделий». На комитет возложены функции по национальной, межгосударственной и международной стандартизации по закреплённому за ним направлению.

Для нас это очень важно, потому что теперь НОСТРОЙ не нужно обращаться в другие технические комитеты, мы будем рассматривать стандарты на правила производства работ в своём ТК. Благодаря ТК 400 появляется возможность привлечь большее число организаций к финансированию этой работы. Кроме того, мы сможем более оперативно принимать стандарты на новые материалы и технологии. Ещё один плюс — экономия средств.

— Новый комитет будет пересматривать статус уже разработанных стандартов НОСТРОЙ?

— Да. Этот процесс будет проходить по результатам практической апробации стандартов НОСТРОЙ. Но и после принятия межгосударственных стандартов на основе наших стандартов они не будут отменяться, т.к. мы должны сохранить документы (стандарты организации), которые можно оперативно актуализировать, отрабатывать с их использованием новые технические решения. После такой отработки и практического применения эти решения можно будет вводить в документы более высокого уровня.

По информации
пресс-службы НОСТРОЙ

ТЕНДЕНЦИИ РЫНКА, ИЛИ ОСТАТЬСЯ В ЖИВЫХ

Ведущие российские компании, занимающиеся строительством мостов и дорог федерального и регионального уровней, сталкиваются сегодня с существенными изменениями условий работы на рынке, что, естественно, влияет на их бизнес-модели. Своим видением ключевых тенденций в развитии дорожно-транспортной инфраструктуры страны, а также способов адаптации к ним крупнейших игроков отрасли с нашим журналом поделился эксперт консалтинговой компании «КПМГ» Алексей НАЗАРОВ.



МОСТЫ И ДОРОГИ — В ОДИН ПРОЕКТ

Первой ключевой тенденцией рынка дорожной инфраструктуры является появление более крупных и комплексных проектов. Укрупнение происходит за счёт объединения в рамках одного проекта нескольких задач.

За последние несколько лет на рынке ежегодно наблюдается тенденция увеличения среднего размера договоров. Это объясняется как ростом числа реализуемых крупных проектов, в частности, по схеме государственно-частных партнёрств (ГЧП), так и изменением характера самих контрактов — всё чаще искусственные сооружения выносятся на тендер вместе со строительством дорог.

Комплексный характер проектов стимулирует мостостроительные компании наращивать опыт в строительстве дорог, чтобы получить возможность в максимальном объёме выполнять проекты за счёт собственных ресурсов, повысить контроль качества, а также увеличить прибыльность бизнеса.

В ряде случаев расширение сферы деятельности в автодорожном строительстве происходит за счёт



* Данные по топ-5 мостостроительных и топ 5 дорожно-строительных компаний на основе СПАРК.

приобретения других менее крупных игроков. Например, Группа компаний «Сибмост» в 2012 году приобрела 51% доли в компаниях ООО «Центрдорстрой» и ООО «Сибавтобан», осуществляющих строительство, ремонт и реконструкцию автомобильных дорог.

Ожидается, что данная тенденция сохранится и в будущем,

преимущественно в силу развития проектов в рамках ГЧП. Помимо российских строительных компаний сектор ГЧП также может представлять интерес для крупных международных игроков в силу большей прозрачности данных проектов, а также заинтересованности государства в привлечении новых технологий.

СТРОИТЬ ВСЁ НЕВЫГОДНЕЕ

Вторая тенденция — сокращение рентабельности инфраструктурных проектов, реализуемых мостостроительными и дорожно-строительными компаниями, которое в основном происходит из-за снижения цены контрактов.

Так, с 2009 по 2012 годы рентабельность по валовой прибыли мостостроительных компаний снизилась с 12% до 9%, дорожно-строительных компаний — с 9% до 6% в период с 2009 по 2011 год, но в 2012 году этот показатель вновь вырос до 9%.

Основной причиной сокращения рентабельности можно назвать снижение цены контрактов, которая обусловлена следующими факторами:

- введение в период экономического кризиса коэффициента 0,85, применяемого к общему объёму ассигнований федерального бюджета;
- давление на цену со стороны заказчика на этапе разработки проектной документации;
- рост ценовой конкуренции в ряде регионов.

Кроме того, стоит отметить и другие факторы, оказывающие влияние на снижение рентабельности проектов:

- рост затрат на субподрядные работы за счёт повышения их доли в выполняемых работах;
- увеличение стоимости субподрядных работ;

— рост затрат на строительные материалы.

Снижение прибыльности бизнеса — один из основных стимулов для сокращения расходов компаний за счёт внедрения систем нормирования и управления проектами, а также контроля основных затрат.

СТАВКА НА ГЧП

Третья тенденция — развитие новых форм реализации проектов дорожного строительства с целью разделения рисков и объёмов финансирования.

Одна из таких форм — строительство и реконструкция объектов инфраструктуры в рамках ГЧП. На российском рынке уже реализовано несколько проектов и используется ряд схем на основе концессионных соглашений. По мере совершенствования действующих законов (например, Федеральный закон «О концессионных соглашениях») и принятия новых (включая новый Федеральный закон «Об основах государственно-частного партнёрства в Российской Федерации») мы ожидаем, что количество таких проектов возрастет.

Государственная компания «Российские автомобильные дороги» (ГК «Автодор») является одним из основных механизмов государства по привлечению частных инвестиций в

развитие транспортной инфраструктуры в России по схеме концессии в рамках ГЧП.

Ожидается, что финансирование деятельности ГК «Автодор», связанной со строительством и реконструкцией автомобильных дорог, вырастет к 2020 году на 25% по сравнению с 2012 годом. Рост затрат ГК «Автодор» будет связан с реализацией ряда крупных проектов, в частности с М-11 Москва — Санкт-Петербург.

ОАО «Мостотрест» — первая компания в сфере инфраструктурного строительства, вышедшая в сегмент концессии за счёт приобретения 50% в ООО «Северо-Западная концессионная компания». Также она владеет 60% в ЗАО «Национальная индустриально-торговая палата» и 84% в ООО «Объединённые системы сбора платы».

ПЕРЕБАЗИРОВАНИЕ В ЦФО

Следующая тенденция рынка — смещение географии реализации проектов из Южного федерального округа (ЮФО) в Центральный федеральный округ (ЦФО), в сторону городов проведения чемпионата мира по футболу в 2018 году и крупных проектов ГК «Автодор».

Краснодарский край долгое время был крупным рынком инфраструктурного строительства, на котором, в том числе, присутствовали

Регионы проведения чемпионата мира по футболу в 2018 году с планами по развитию инфраструктуры



Примеры реализации проектов ГК «Автодор»



основные игроки мостостроительного рынка в связи с крупными объемами вложений в рамках подготовки к Олимпиаде 2014 года.

Ряд регионов (в частности, Самарская область) уже объявили о планах по строительству инфраструктуры к чемпионату мира по футболу в 2018 году — сооружение большинства объектов начнется в 2014 году.

Согласно анализу Standard and Poor's, совокупный бюджет чемпионата мира по футболу в 2018 году составит от 22 до 43 млрд долл. Также в ближайшие годы ожидается увеличение финансирования строительства и реконструкции федеральных магистралей в рамках программы ГК «Автодор», которые преимущественно берут начало в московском регионе.

ГОСЗАКУПКИ ПО ЗАКОНУ

Действие нового закона о закупках 44-ФЗ «О контрактной системе» обозначит еще одну важную тенденцию — заказчик, с одной стороны, получит больше рычагов для обеспечения качества проектов, с другой — может появиться больше возможностей

для неформальных взаимодействий заказчика и подрядчика.

СЛИЯНИЯ РАДИ УСИЛЕНИЯ

Также наблюдается тенденция консолидации игроков за счет сделок по слияниям и поглощениям с целью географической экспансии в новые регионы, а также расширения в смежных отраслях и роста долей на рынке.

В течение последних нескольких лет акционеры основных игроков на рынке строительства нефтегазовой инфраструктуры активно приобретали доли в российских компаниях, специализирующихся на объектах инфраструктурного строительства, для создания крупных строительных холдингов:

— в 2010 году структуры Аркадия Роттенберга приобрели 50% Marc O'Polo Investments (владеющей 38,6% ОАО «Мостотрест»). Компания приобретает доли в ООО «Трансстроймеханизация» (50,1% в 2010 году, и в 2013 пакет увеличивается до 76%) и ООО «Северо-Западная концессионная компания» (конец 2012);

— в 2011–2012 гг. структуры

Геннадия Тимченко приобрели 25% Группы «АРКС» и ОАО «УСК Мост», в 2013 г. — 30% в ЗАО «Стройтрансгаз», также планируется приобретение 25% ЗАО «Стройпутыинвест».

Данная активность объясняется, прежде всего, существенной привлекательностью рынка строительства транспортной инфраструктуры в силу его объемов.

В ближайшие пять лет ожидается умеренный рост данного рынка — его среднегодовой темп на период с 2013 по 2018 годы составит 10%. Это значительно повышает вероятность сохранения активности в сфере слияний и поглощений со стороны акционеров, например, ОАО «Стройтрансгаз» и ОАО «Стройгазмонтаж» для увеличения совокупных долей их компаний на рынке.

Также в июне 2013 года стало известно о намерении акционера одной из крупнейших в РФ мостостроительных компаний ООО «НПО «Мостовик» Олега Шишова приобрести московскую строительную компанию ЗАО «Ингеоком» для усиления позиций на столичном рынке и увеличения доли на российском рынке.

Основные последствия изменений законодательства в части государственных закупок для строительных компаний

Эффект на деятельность строительных компаний	Соответствующие изменения в законодательстве
1. Рост необходимости обеспечения контроля качества и сроков работ	■ Появление у заказчика возможности в рамках запроса предложений устанавливать нерегламентированные законом критерии оценки. ■ Необходимость введения минимум одного дополнительного критерия оценки заявки помимо цены: либо специфические качественные характеристики объекта, либо требования к квалификации компании (наличие оборудования, трудовых, финансовых и прочих ресурсов) ■ Появление возможности в одностороннем внесудебном порядке отказать от исполнения контракта в случае, если это предусмотрено его условиями.
2. Рост возможностей строительных компаний по планированию объемов работ	■ С 2015 года появляется обязанность заказчика по составлению плана закупок (на срок действия закона о бюджете на очередной финансовый год и плановый период) и плана-графика (на финансовый год), учитывающих закупки услуг по строительству.
3. Ограничение возможностей для демпинга	■ Необходимость предоставления участником, идущим на снижение 25% и более от цены, полуторного обеспечения исполнения контракта, но не менее чем в размере аванса (если он предусмотрен контрактом).

ТАКТИКА ВЫЖИВАНИЯ

Чтобы адаптировать свои бизнес-модели к изменениям рынка, компании-лидеры принимают следующие меры:

1. В связи с развитием ГЧП как формы финансирования, компании начинают выходить в сегмент обслуживания и содержания объектов инфраструктуры:

— в 2012 году ОАО «Мостотрест» приобрело ЗАО «Национальная индустриально-торговая палата», которая специализируется на текущем и капитальном ремонтах автомобильных дорог и мостов, а также на их содержании (дорожная разметка, электроосвещение, светофорные объекты, пункты учёта интенсивности движения).

— В 2010 году ОАО «Волгомост» приобрело ООО «АВТ-Дорстрой», специализирующееся на строительстве, проведении текущего и капитального ремонтов, а также на содержании автомобильных дорог.

2. В связи с усилением конкуренции и ценовым давлением участники рынка стремятся эффективнее управлять ресурсами и контролировать издержки. Например, в ОАО «Мостотрест» были внедрены системы нормирования и управления проектами, что позволило достичь определённого снижения операционных издержек.

3. Консолидировать активы вокруг компаний, обладающих доступом к заказам, что позволяет обеспечить приобретаемые активы постоянным объёмом заказов. Так, структуры, подконтрольные Геннадия Тимченко, в последние несколько лет активно приобретали строительные активы: Группа «СК Мост», Группа «АРКС», также в ближайшее время планируется приобретение доли в ЗАО «Стройпутыинвест».

Существует высокая вероятность, что активность в сфере слияний и поглощений в части строительных инфраструктурных компаний будет сохраняться.

СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ

В условиях повышения конкуренции и снижения прибыльности проектов игрокам необходимо повы-

шать внутреннюю эффективность и сокращать издержки.

Лидерство на издержках является способом дифференциации отдельных компаний, которые могут осуществлять конкуренцию по цене с сохранением необходимого уровня рентабельности за счёт повышения эффективности внутренних процессов. Для достижения данного результата компании могут предпринять следующие шаги:

— повышение эффективности бизнес-процессов на всех уровнях

организации (УК, операционный уровень);

- полный контроль затрат;
- выполнение строительных работ с необходимым уровнем качества;
- возможное сокращение вспомогательных функций.

Основным преимуществом инициативы по сокращению издержек является возможность сохранения конкурентных преимуществ в рамках ценовой борьбы с прочими игроками рынка.

Основные инициативы по сокращению издержек для компаний в рамках строительства транспортной инфраструктуры

Область для улучшений	Автодорожные компании	Мостостроительные компании
Внедрение проектного управления на системной основе (включая систему управления проектами)	Проектное управление позволит сократить затраты за счёт лучшей организации работ.	Проектное управление позволит сократить затраты за счёт лучшей организации работ по каждому из этапов строительства.
Нормирование работ	■ Нормирование позволит осуществлять оценку необходимого объёма ресурсов для каждого из выполняемых видов работ.	
Учёт стоимости владения строительной техникой	■ Учёт и анализ удельной прибыли, приходящейся на единицу техники, исходя из сопоставления объёма выручки и затрат на обслуживание. ■ Сохранение баланса между покупкой и ремонтом техники для оптимизации затрат.	
Полный контроль затрат	■ Контроль затрат на всех уровнях организации: разработка рабочей документации по проекту, закупка материалов, хранение, строительство, выполнение субподрядных работ.	
Создание центра по предоставлению совмещённых услуг	■ Сокращение издержек за счёт создания центра по предоставлению совмещённых услуг между различными подразделениями компании (бухгалтерия, секретариат, водители).	
Внедрение системы планирования на всех уровнях организации	■ Планирование на всех уровнях организации позволит заранее планировать этапы выполняемых работ и сократить затраты за счёт своевременных закупок сырья и материалов.	
Синхронизация размера бизнеса с объёмом выполняемых работ	■ Выполнение собственными силами до 70–80% объёма работ и привлечение наёмного персонала, а также арендованной техники для выполнения работ в случае пиковых нагрузок.	



О РАЗВИТИИ улично-дорожной сети

Подход к проектированию системы движения общественного транспорта, существующий в Российской Федерации в рамках транспортной планировки городов, предусматривает возможность выделения отдельных полос движения для городского общественного транспорта (автобуса), создание обособленных линий трамвайного сообщения, считают екатеринбургские проектировщики Алексей ЗАХАРОВ и Дмитрий ДЕМИДОВ.



Дмитрий Демидов



Алексей Захаров

НЕСОВЕРШЕНСТВО СИСТЕМЫ

На скорость движения общественного городского транспорта влияет большое количество факторов. Однако стоит уделить внимание отдельным из них, которые в большей степени делают городской общественный транспорт неудобным и непривлекательным для населения.

К таким факторам можно отнести следующие:

- несоблюдение расписания движения общественного транспорта;
- сложность осуществления пересадок с одного вида общественного транспорта на другой;
- длительное время простоя общественного транспорта в пробках и заторах на городских улицах в часы пик и при сложных климатических условиях.

Таким образом, из-за несовершенства существующей транспортной системы и невозможности обеспечения беспрепятственного движения для общественного городского транспорта перевозчики (как муниципальные, так и частные) теряют большое количество средств и ресурсов.

СПАСИТЕЛЬНОЕ РЕШЕНИЕ

Создание совмещённых линий городского транспорта можно осуществить по следующей схеме — объединение в один поток трамвайного и автобусного городского транспорта с выделением по-

лосы движения для данных транспортных средств, отделённой от общего потока автомобильного транспорта.

Выделение таких линий позволит сделать общие остановочные комплексы для трамвайного и автобусного сообщения, обеспечив тем самым максимально безопасный для пассажиров пункт пересадки с одного вида общественного транспорта на другой. Также выделение таких линий на центральных и основных магистральных улицах позволит повысить среднюю скорость движения общественного транспорта, исключить конфликтные ситуации, сократить количество остановочных пунктов, расположенных на проезжих частях городских улиц, тем самым повысив их пропускную способность.

НОРМАТИВНЫЙ БАРЬЕР

Сложность проектирования данных линий общественного транспорта заключается в несовершенстве существующей нормативно-технической базы. Так, например, в СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений», а также в иных нормативных документах, регламентирующих проектирование, строительство и содержание улично-дорожной сети, такое совмещение не предусмотрено.

В то же время, согласно СНиП 2.05.09-90 «Трамвайные и троллейбусные линии», минимальная ширина земляного полотна на прямых перегонах, при размещении трамвайных путей в одном уровне с проезжей частью улицы при отсутствии опор контактной сети в междупутье, должна составлять не менее 7 м. Данного расстояния достаточно для создания двух полос шириной не менее 3,5 м. Такая ширина, согласно СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений», является минимально возможной для организации полосы общественного транспорта.

При переустройстве существующей улично-дорожной сети в сложившихся условиях развития городского общественного транспорта предусматриваются остановочные карманы, углублённые и отделённые от проезжей части разделительными островками шириной не менее 0,75 м, при этом ширина кармана должна составлять не менее 3,5 м. Остановочные карманы устраиваются за счёт уменьшения ширины тротуаров, газонов и сопутствующих зон. При этом согласно требованиям СП 42.13330.2011 ширина посадочной площадки должна составлять не менее 2,5 м. Однако для осуществления механизированной уборки ширина тротуара должна составлять не менее 3 м. Также при устройстве остановочных карманов транзитные тротуары должны быть вынесены за пределы посадочной площадки.

Таким образом, ширина, необходимая для создания полноценного остановочного кармана, от края проезжей части улицы должна составлять 11,75 м (0,75 м — разделительный островок, 3,5 м — полоса движения общественного транспорта, 3 м — посадочная площадка, предусматривающая возможность механизированной уборки тротуара, 1,5 м — минимальная ширина павильона ожидания, 3 м — транзитный тротуар с возможностью механизированной уборки). Данное пространство в большинстве случаев невозможно предусмотреть в условиях плотной застройки городских улиц.

Создание совмещённых линий городского общественного транспорта при организации автобусного

и трамвайного сообщения в одной полосе движения позволит расположить общие остановочные комплексы, это даст возможность сэкономить пространство и в то же время обеспечить достаточные условия по габаритам посадочных площадок.

Возможность движения по линии трамвайных путей используется в ряде городов Европы. Однако не стоит забывать о таких факторах, как нагрузки на трамвайное полотно. При условии совмещения необходимо будет укладывать трамвайные пути в уровень с проезжей частью для устранения препятствия для движения колёсного транспорта. Также необходимо будет предусматривать увеличение нагрузки на полотно пути.

Помимо технических факторов также необходимо учитывать использование водителями автотранспорта трамвайных путей для движения в часы пик, превращая их тем самым в дополнительную полосу движения. На сегодняшний день в ряде городов России по трамвайным путям проезжает часть коммерческого транспорта, перевозящего пассажиров, с совмещением остановок, что выполняется в нарушение правил дорожного движения.

УСИЛИЯ ДАДУТ РЕЗУЛЬТАТ

Для полноценной работы выделенных совмещённых линий общественного транспорта необходимо будет провести следующие мероприятия:

- изменение требований существующих нормативных документов, регламентирующих параметры полос движения городского транспорта;

- отделение совмещённой линии от общего потока автомобильного транспорта посредством устройства барьеров из бортового камня, разделительных полос, ограждений и иных средств разделения транспортных потоков;

- изменение правил движения автомобильного и общественного транспорта с целью исключения конфликтов на пересечениях и перекрёстках;

- изменение правил дорожного движения для предотвращения движения автомобильного транспорта по трамвайным путям и выделенным

совмещённым линиям общественного транспорта.

В целом создание совмещённых линий городского общественного транспорта позволит добиться следующих улучшений в существующей системе общественного транспорта:

- повышение средней скорости движения общественного транспорта;

- увеличение пропускной способности и средней скорости движения по городским улицам;

- экономия пространства для создания дополнительных полос движения автомобильного транспорта;

- соблюдение расписания движения общественного транспорта;

- повышение безопасности пассажиров при осуществлении пересадок с одного вида общественного транспорта на другой;

- увеличение возможности введения новых маршрутов;

- повышение доступности общественного транспорта и его привлекательности для пассажиров;

- снижение себестоимости поездок за счёт сокращения времени простоя общественного транспорта в пробках и заторах.

Однако проектирование и внедрение подобных совмещённых линий общественного транспорта потребуют следующих изменений в существующей законодательной и нормативной базе:

- внесение изменений в СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений»;

- внесение изменений в типовые конструкции путей для трамвайного сообщения;

- создание общих требований к данным линиям общественного транспорта и их габаритам с учётом всех технических параметров и параметров движения всех видов транспорта.

Кроме того, необходимы значительные финансовые вложения для переустройства и реконструкции существующих линий трамвайного движения.

Изложенное показывает, что в сложившихся условиях развития городов и улично-дорожной сети проектирование совмещённых линий городского общественного транспорта целесообразно и востребовано.

НЕОБЯЗАТЕЛЬНЫЙ НАЛОГ

По мнению редакции сайта <http://www.autonews.ru> налог на роскошь, вступивший в силу ещё 1 января 2014 года, до сих пор остаётся формальностью со странностями.

Список моделей стоимостью дороже 3 миллионов рублей, владельцам которых и придётся платить повышенный налог на транспорт, появился на сайте Минпромторга 1 марта. Перечень из 191 модели вызвал вопросы — ряд автомобилей, которые были туда включены, фактически либо имели пограничный ценник, либо продавались у дилеров дешевле обозначенной суммы.

Спустя несколько недель перечень исчез с сайта Минпромторга.

Туманное представление о налоге на роскошь и у сотрудников Федеральной налоговой службы. Закон, который фак-



тически вступил в силу, как оказалось, ещё не начал работать. «Мы транспортный налог по этим ставкам ещё ни разу не считали. Эта процедура пока никому не известна — как и что считать нам не объясняли», — говорят в московских налоговых инспекциях.

10 апреля был опубликован приказ Минпромторга об утверждении порядка расчёта средней стоимости легковых автомобилей. Для физических лиц повышенный транспортный налог будет рассчитываться по сроку его уплаты — в 2015 году.

Именинники апреля

в ОАО «КТЦ «Металлоконструкция»

Игнатьева Ирина Викторовна - бухгалтер

Изендеев Александр Викторович - мастер отдела логистики

Выгановский Виктор Юрьевич - инженер-программист

Зельвянская Венера Хамзовна - старший повар

Еговин Игорь Валерьевич - кладовщик

Барина Ольга Леонидовна - табельщица

Горбачёва Наталья Владимировна - начальник производства СМУ

Уважаемые именинники!

Вы родились в прекрасном месяце: весна, солнце, тепло.

**Так пусть же тепло родных, близких,
коллег по работе согревает вас всегда!**

Счастья вам, здоровья, удачи и успехов во всём!

Администрация ОАО «КТЦ «Металлоконструкция»

СИБИРСКАЯ СТРОИТЕЛЬНАЯ НЕДЕЛЯ



Омск 2014
21-23 мая

В ОБЪЕДИНЕННОЙ ЭКСПОЗИЦИИ

СТРОЙПРОГРЕСС

ИНДУСТРИЯ ЖИЛИЩНОГО И КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА

ЭНЕРГОРЕСУРСОСБЕРЕЖЕНИЕ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ И ЖКХ

ПОЖАРНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ

ДЕРЕВО И МЕТАЛЛЫ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ

ДОРСТРОЙТЕХ. ДОРОГИ. МОСТЫ. СПЕЦАВТОТЕХНИКА

ЛИФТЫ

генеральный
информационный
спосор

**Промышленные
страницы Сибири**

При поддержке и участии:



Российский союз
промышленников и предпринимателей

Министерство строительства
и ЖКХ Омской области

Омская торгово-промышленная палата



Союз строителей Омской области

Организатор:



ИнтерСиб
МЕЖДУНАРОДНЫЙ ВЫСТАВОЧНО-ЭКСПОЗИЦИОННЫЙ ЦЕНТР



ЧЛЕН РСВЯ

Тел./факс:

(3812) 25-84-87, 23-23-30

E-mail: stroy@intersib.ru

www.intersib.ru

КРУГЛЫЙ СТОЛ



Елфимов В.И.



Полнов К. Б.



Садовников С.В.



Шушкин А.А.

БОРЬБА С ОБОСТРЕНИЯМИ: дорожная безопасность

Заместитель министра внутренних дел России Виктор Кирьянов недавно заявил, что за последние 10 лет смертность в ДТП в нашей стране сократилась более чем на 20%. «Гордиться нам нечем, смертность в авариях растёт», — тем не менее, разводят руки руководители многих региональных госструктур и отказываются обсуждать проблему в журнале. Принять участие в заочном круглом столе, посвящённом безопасности дорожного движения в субъектах РФ, согласились начальник Департамента дорожного хозяйства Ивановской области Андрей Анатольевич ШУШКИН, министр транспорта и дорожного хозяйства Амурской области Сергей Владимирович САДОВНИКОВ, начальник Управления дорог и транспорта Липецкой области Валерий Иванович ЕЛФИМОВ и председатель комитета по ЖКХ и транспорту Ленинградской области Константин ПОЛНОВ.

Вед.:

— Давайте начнём разговор с основных показателей и причин аварийности на дорогах вашего региона. Как они изменились за последние годы?

Андрей ШУШКИН:

— Ситуацию с аварийностью на автомобильных дорогах регионального и межмуниципального значения Ивановской области нельзя назвать стабильной. Мы проанализировали количество ДТП с 2012 года и сделали вывод, что данный показатель то растёт, то снижается. Так, например, в 2009 году он упал на 1,5% по сравнению с 2008 годом, а в 2011, наоборот,

вырос на 15,2% по сравнению с 2010 годом. В прошлом году количество ДТП оказалось на 11,7% меньше, чем в 2012-ом. В целом, за последние 5 лет количество происшествий на дорогах снизилось на 12%.

Основными причинами ДТП на протяжении нескольких лет являются: несоблюдение скоростного режима, выезд на встречную полосу движения, управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, неудовлетворительные дорожные условия.

Сергей САДОВНИКОВ:

— Важным фактором, влияющим на уровень аварийности Амурской

области, является увеличение количества транспортных средств на её территории.

За последние три года аварийность на дорогах региона заметно выросла. Если в 2011 году было зарегистрировано 1237, то в 2013-ом — 1494 ДТП. Необходимо отметить, что, несмотря на увеличение количества ДТП и числа раненых в них, удалось снизить количество погибших людей, что позволило сократить показатель тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий.

Основной причиной ДТП остаются:

Нарушение водителями правил дорожного движения, в том числе скоростного режима.

Если доля ДТП, причиной которых стало нарушение водителями правил дорожного движения, в 2011 году составляла 90,4 % (1119 из 1237), то в 2013 году она составила 92,1 % (1367 из 1484).

При этом скоростной режим водители нарушили в 2011 году в 517 случаях (46,2%), в 2013 году уже в 512 случаях (37,45%).

Несмотря на динамику роста ДТП в области, количество происшествий, связанных с неудовлетворительным состоянием улиц и дорог, снизилось со 366 в 2010 году до 270 в 2013 году или на 26,2 %.

Снижается и доля таких происшествий в общей структуре с 31,3 % в 2010 году до 18,2 % в 2013 году.

Валерий ЕЛФИМОВ:

— На региональных автомобильных дорогах Липецкой области за последние 3 года (2011-2013 гг.) наметилась тенденция улучшения показателей, связанных с аварийностью. По данным Госавтоинспекции, уменьшилось количество погибших и раненых в дорожно-транспортных происшествиях. В 2011 году произошло 448 ДТП, в которых 99 человек погибли, 640 получили ранения. В 2012 году общее количество ДТП — 421 (что меньше по сравнению с 2011 годом на 6%), при этом погибло 86 человек (меньше на 13% по сравнению с 2011 г.), ранено — 600 (на 6% меньше, чем в 2011 году). В 2013 году зарегистрировано 382 ДТП, что меньше по сравнению с 2011 годом

на 15%, 85 человек погибли (на 14% меньше по сравнению с 2011 г.), 560 человек ранены (на 12,5% меньше, чем в 2011 году).

Анализ ДТП выявил их основную причину — низкую культуру участников дорожного движения (нарушение правил обгона, превышение установленной скорости, выезд на полосу встречного движения).

Константин ПОЛНОВ:

— Проблема обеспечения безопасности дорожного движения на дорогах Ленинградской области сохраняет свою остроту на протяжении последних нескольких лет. К сожалению, за последние пять лет ключевой показатель — число дорожно-транспортных происшествий — увеличился почти на 15 процентов. По итогам 2013 года на территории Ленинградской области количество ДТП возросло на 6,1% к 2012 году (3793).

С 2008 по 2010 годы в Ленинградской области отмечалось устойчивое снижение основных показателей и индикаторов аварийности, однако с середины 2011 года начался рост количества и тяжести ДТП. Аналогичная ситуация сложилась в большинстве регионов Северо-Западного федерального округа и в целом по Российской Федерации.

Одну из причин сложившейся общероссийской ситуации эксперты связывают с тем, что потенциал ужесточения норм ответственности водителей за нарушение ПДД к 2011 году оказался исчерпанным. Росту аварийности также способствовало значительное сокращение штатной численности личного состава Государственной инспекции безопасности дорожного движения в рамках реформы МВД России, приведшее к снижению влияния на дорожно-транспортную обстановку контрольно-надзорных органов. В течение 2012 года усилиями всех вовлечённых организаций и ведомств удалось обеспечить снижение роста смертности в результате ДТП и тяжести их последствий до уровня 2010 года.

Основными видами дорожно-транспортных происшествий на территории Ленинградской области являются столкновения транспортных

средств; наезды на пешеходов; опрокидывания транспортных средств.

Доля происшествий из-за нарушений водителями правил дорожного движения в 2013 году составила 89,5%. Высокий уровень ДТП с пешеходами — наиболее насущная проблема городов, по которым проходят как автомагистрали федерального значения, так и крупные региональные автодороги. Основные причины совершения ДТП — отсутствие достаточного количества переходов в разных уровнях с дорогой, дорожных ограждений, а также наружного электроосвещения.

В пределах 50-километровой зоны от Санкт-Петербурга до 95 процентов транспортных средств, въезжающих в Ленинградскую область по федеральным и региональным автомобильным дорогам, имеют регистрацию в Санкт-Петербурге. При этом в Ленинградской области зарегистрировано в 4 раза меньше единиц автотранспорта, чем в Санкт-Петербурге.

Сложившаяся диспропорция между темпами развития улично-дорожной сети и темпами роста количества транспортных средств приводит к ухудшению условий движения, заторам, ухудшению экологической обстановки, социальному дискомфорту и, как следствие, к росту аварийности в городах.

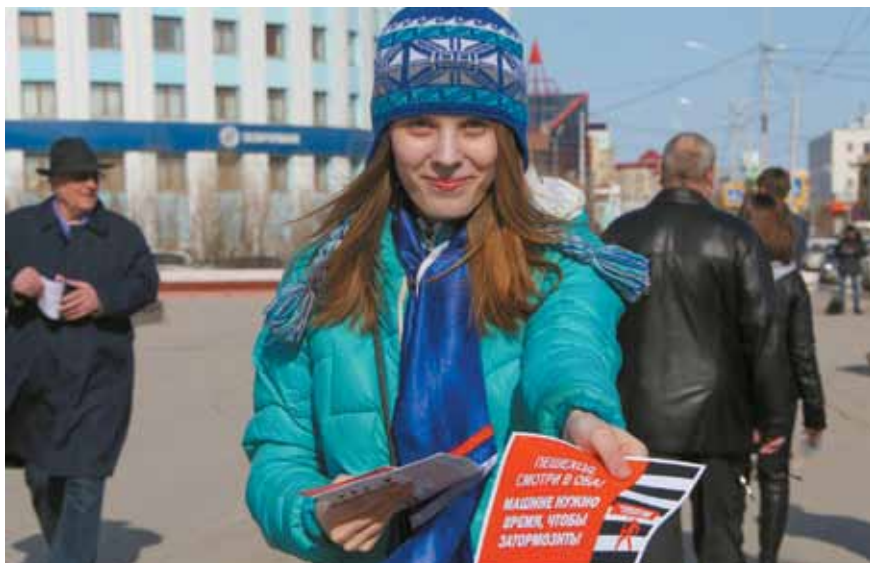
В течение 2010-2013 годов на федеральных автомобильных дорогах, проходящих по территории Ленинградской области, произошло около 30% от общего количества ДТП, в которых погибло до 50% и получили травмы более 30% от общего числа пострадавших. При этом с участием жителей Ленинградской области происходит около 60% от общего количества ДТП на федеральных автомобильных дорогах (около 70% погибших и получивших травмы).

Вед.:

— Насколько успешно действует у вас региональная программа безопасности дорожного движения? Как решается вопрос её финансирования?

Андрей ШУШКИН:

— В настоящее время в регионе разработана и проходит необходимые согласования программа «Повыше-



Участники акции «Притормози!» в столице Якутии пронесли по центру города 20-метровый «Пешеходный переход»

ние безопасности дорожного движения в Ивановской области на 2014–2017 годы». При её разработке учтены основные положения Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах».

В 2014 году на реализацию мероприятий в рамках региональной программы планируется направить 63,3 млн. рублей. На эти средства будет выполнена реконструкция пересечения автомобильных дорог Иваново – Родники и подъезд к городу Родники с увеличением ширины проезжей части дороги и устройством искусственного освещения. Также планируется выполнить устройство искусственного освещения участка автомобильной дороги Ростов – Иваново – Нижний Новгород, проходящего в границах населённого пункта Китово в Шуйском районе; строительство на участках улично-дорожной сети пешеходных ограждений; приобретение комплексов видео- и фотофиксации нарушений правил дорожного движения; проведение массовых мероприятий и конкурсов, направленных на пропаганду безопасности дорожного движения среди детей.

Сергей САДОВНИКОВ:

— Региональная программа обеспечения безопасности дорожного движения в Амурской области действует постоянно. В 2014 году запланировано выделить на её реали-

зацию 13,21 млн. рублей, в том числе 10 млн. рублей — на приобретение систем автоматического контроля и выявления нарушений правил дорожного движения, 3,21 млн. рублей — на обустройство наиболее опасных участков уличной сети дорожными ограждениями.

Основной приоритет дорожной деятельности министерства — развитие и улучшение состояния опорной сети дорог, обеспечение надёжности и безопасности их эксплуатации, а также безаварийного движения.

Данные задачи решались в рамках ведомственной целевой программы «Развитие и совершенствование сети автомобильных дорог общего пользования Амурской области на 2012–2014 годы», а с периода 2014 года их реализация продолжится в рамках утверждённой постановлением Правительства Амурской области от 25.09.2013 № 450 Государственной программы Амурской области «Развитие транспортной системы Амурской области на 2014–2020 годы».

На выполнение мероприятий по безопасности дорожного движения в период 2012 – 2014 года направлены средства в сумме 148 403,5 тыс. руб., в том числе по годам: 2012 г. — 38 298,4 тыс. руб., 2013 г. — 38 435,1 тыс. руб.

В мероприятия по безопасности дорожного движения и сохранности автомобильных дорог на 2014 год входит разметка дорожной линии, установка дорожных знаков, ба-

рьерного ограждения, освещения. В 2014 году на данные виды работ планируется направить средства областного бюджета в сумме 71 670,0 тыс. рублей.

Увеличены расходы на выполнение мероприятий по безопасности дорожного движения, объём работ по ямочному ремонту асфальтобетонных покрытий, цикличность работ по планировке проезжей части гравийных автомобильных дорог.

В целях повышения безопасности дорожного движения в 2012 году отремонтировано 175 км автодорог, по которым проходят школьные и муниципальные автобусные маршруты, в 2013 году — 25,6 км.

Также в целях обеспечения безопасности движения в рамках мероприятий по содержанию и ремонту автомобильных дорог общего пользования на региональных автодорогах в 2012 году установлено 4,6 тыс. п. м., в 2013 году 4,8 тыс. п. м. барьерного ограждения.

Учитывая непростой период прошедшего 2013 года, когда область оказалась в сложной паводковой ситуации, организациями дорожной отрасли восстановлено 258,312 км повреждённых дорог.

Валерий ЕЛФИМОВ:

— В 2013 году управлением дорог и транспорта разработана программа «Развитие транспортной системы Липецкой области». В 2014 году на её реализацию планируется направить 3,26 млрд рублей. Программные мероприятия будут способствовать улучшению потребительских свойств существующих автодорог, решать приоритетные задачи по строительству и реконструкции опорной сети автодорог, снижению количества ДТП с сопутствующими дорожными условиями.

В рамках программы предусмотрен ряд мероприятий по безопасности дорожного движения. Существенной мерой, направленной на снижение аварийности по причине наезда автотранспорта на пешеходов в ночное время, является устройство наружного освещения вдоль автомобильных дорог в населённых пунктах. По состоянию на начало 2014 года освещено 82,6 км автодорог. В

прошедшем году построено 28,1 км линий наружного освещения, в 2014 году планируется строительство 26,5 км линий наружного освещения.

В 2013 году на региональных автодорогах области установлено 36,69 км барьерного ограждения, остановочные пункты обустроены 37 автопавильонами, 45 посадочными, 38 остановочными и 8 разворотными площадками, построено 2,9 км пешеходных дорожек, заменено и установлено вновь 2,06 тыс. дорожных знаков, 5,8 тыс. сигнальных столбиков, нанесена дорожная разметка на 1200 км региональных дорог.

В текущем году планируется обустроить автобусные остановки 75 посадочными, 62 остановочными, 20 разворотными площадками, установить 69 автопавильонов, установить 20 км барьерного ограждения, построить 14,8 км пешеходных дорожек, 36 шт. съездов.

Возрастающие нагрузки от тяжеловесного транспорта, увеличение интенсивности движения, несоблюдение межремонтных сроков приводят к необратимым разрушительным процессам конструкции дорожной одежды: появлению сплошной сетки трещин, повышению ямочности, образованию колеи, пучинообразованию.

Недостаточное финансирование ремонтных работ прошлых лет привело к тому, что более 2000 км автодорог находятся в состоянии, требующем безотлагательного ремонта. В последние 2 года с созданием дорожных фондов и увеличением объёмов финансирования ремонтных работ наметилась тенденция к улучшению ситуации в отрасли. Если в период 2008-2011 годов в среднем в год ремонтировалось 40,4 км автодорог, то в 2012 году было отремонтировано 117,63 км автодорог, а в 2013 году — 174,07 км. Всего в прошедшем году на ремонт автодорог были направлены средства в размере 792,57 млн. руб.

Сложные климатические условия в зимний период с температурными колебаниями и осадками в виде дождя и снега привели к переувлажнению конструкций земляного полотна и как следствие, к пучинообразованию и интенсивному разрушению дорожного покрытия. Дорожные службы в сложившихся условиях были вынуждены



в зимний период проводить ямочный ремонт. Это стало возможным благодаря тому, что дорожные организации приобрели рециклеры асфальтобетона. Для заделки выбоин используются заготовленные в осенний период прошедшего года брикеты литого асфальта.

Константин ПОЛНОВ:

— В рамках долгосрочной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в Ленинградской области на 2013 — 2016 годы» в 2013 году финансирование составило 763,5 млн. рублей, в том числе: федеральный бюджет — 422,9 млн. рублей, областной бюджет — 340,6 млн. рублей.

Основные средства направлялись на приобретение комплексов фото-, видеофиксации нарушений ПДД для оснащения стационарных рубежей. Создан специальный «Центр безопасности дорожного движения», государственное учреждение, которое будет заниматься работой по видеофиксации нарушений и обработкой данных. В 2014 году планируется приобрести 60 комплексов автоматической фиксации нарушений ПДД. Они, вместе с уже имеющимися сорока, будут установлены на основных автомагистралях региона и покроют основные аварийно-опасные участки региональных дорог.

«Регион находится на первом месте в России по интенсивности дорожного движения в расчёте на одного жителя, — отмечает губернатор Ленинградской области Александр Дрозденко. — Как показывает практика, наказание рублём является наиболее действенной мерой воздей-

ствия на недобросовестных водителей. Поэтому мы и дальше будем развивать действующую у нас систему фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения».

Значительные федеральные средства были привлечены на приобретение медицинских модулей для оснащения противошоковых операционных для 12 центральных районных больниц.

Ленинградская область является одним из пилотных регионов внедрения новых форм санитарной авиации. Принципиальное решение о развитии санитарной авиации на территории РФ принято министерством здравоохранения. В 47-м регионе проект в настоящее время базируется на деятельности компании «Хели-Драйв», которая проявила социальную ответственность, построила две пробные вертолётные площадки (в Гатчине и Луге) и предоставила в пользование администрации Ленинградской области вертолёт. В случае успешной реализации проекта ожидается, что впоследствии подобными вертолётными площадками будут связаны все районы области.

С 2014 года эта работа будет вестись по государственной программе «Безопасность Ленинградской области», в рамках которой утверждена подпрограмма «Повышение безопасности дорожного движения в Ленинградской области на 2013—2016 годы». Объём финансирования составляет порядка 50 млн. рублей в год.

В другую государственную программу «Развитие автомобильных дорог Ленинградской области (2013-

2016 годы)» с лимитом финансирования около 130 млн. рублей в год включены мероприятия по улучшению состояния автодорог. В том числе обустройство пешеходных переходов, дорожек и барьерных ограждений; освещения региональных дорог; строительство (реконструкция) светофоров, автобусных остановок; установка дорожных знаков.

Вед.:

— Расскажите об инициативах, которые предлагает руководство региона для решения задачи повышения безопасности ДД. Почувствовали ли вы эффект от принятых действий?

Андрей ШУШКИН:

— По инициативе правительства Ивановской области Департамент дорожного движения разработал эскиз информационного аншлага «Внимание! Аварийно-опасный участок», который устанавливается на участках автомобильных дорог или пересечениях автомобильных дорог, где фиксируется место концентрации ДТП. Данный аншлаг изготавливается с применением плёнки с повышенным коэффициентом световозвращения.

Также в 2013 году проведены работы по установке дорожных знаков «Направление опасного поворота», которые устанавливаются по радиусу кривой в плане с интервалом 10-20 м. Проведение данных мероприятий позволило ликвидировать места концентрации ДТП на 6 участках региональных дорог.

Сергей САДОВНИКОВ:

— Правительством Амурской области принято решение по установке комплексов фото-, видеофиксации нарушений ПДД, работающих в автоматическом режиме. В настоящее время в Благовещенске установлено 24 таких прибора, с помощью которых оформлено 19 912 постановлений о нарушениях правил дорожного движения. Анализ эффективности применения данных комплексов показал, что в основных местах их

выставления число ДТП снизилось в среднем на 53%. Считаю, что дальнейшее развитие системы фото- и видеофиксации будет способствовать снижению аварийности.

Константин ПОЛНОВ:

— Совместно с представительством Президента РФ в Северо-Западном федеральном округе разрабатывается программа первоочередных мероприятий по стабилизации дорожно-транспортной обстановки на территории Ленинградской области. Программа помимо инженерно-технических включает меры организационного характера, в том числе: усиление нарядов строевых подразделений УГИБДД для дежурств в местах концентрации ДТП, массового пребывания граждан; проведение рейдов по массо-

является гармонизация принципов обеспечения безопасности ДД на трансграничных автомобильных дорогах, проходящих через населённые пункты Ленинградской области и Юго-Восточной Финляндии.

Финскими экспертами для Ленинградской области разработаны и реализуются мероприятия на «пилотных» участках улично-дорожной сети для снижения аварийности в местах концентрации дорожно-транспортных происшествий.

В рамках региональной программы БДД проводится аудит дорожной безопасности региональных дорог, выявление опасных участков концентрации ДТП. Традиционно организуются ежегодные конкурсы профессионального мастерства водителей автобусов, экспертов пунктов технического осмотра транспортных средств.

Для наведения порядка на рынке пассажирских перевозок регион намерен выйти с законодательной инициативой об ужесточении требований к частным предпринимателям, которые перевозят более трёх пассажиров.

Комитет по ЖКХ и транспорту Ленинградской области предлагает вернуться к системе лицензионных карточек на транспортные

средства, что может стать действенной мерой предотвращения ДТП, возникающих из-за технических неисправностей автобусов. Для этого на федеральном уровне нужно вернуть в положение о лицензировании перевозок пассажиров автомобильным транспортом норму, действовавшую до апреля 2012 года. Она предполагала, что компания-перевозчик осуществляла свою деятельность только на тех транспортных средствах, которые были заявлены при подаче документов на соискание лицензии.

Создана специальная межведомственная транспортная комиссия во главе с областным комитетом по ЖКХ и транспорту. Она совместно с подведомственным ГКУ «Леноблтранс», правоохранительными, лицензирующими, миграционными органами, при поддержке ОМОН проводит регулярные комплексные проверки,

САМЫЕ АВАРИЙНЫЕ РЕГИОНЫ РОССИИ
(число пострадавших в ДТП на 100 тыс. населения)

	2013 год	2012 год
1	Республика Калмыкия (394,5)	Республика Калмыкия (395,4)
2	Калужская область (374,3)	Тюменская область (379,5)
3	Тюменская область (345,4)	Псковская область (365,3)
4	Псковская область (335,4)	Магаданская область (330,2)
5	Ленинградская область (330,1)	Рязанская область (330,2)
6	Рязанская область (326,9)	Республика Хакасия (328,3)
7	Республика Алтай (320,4)	Новгородская область (327,9)
8	Владимирская область (313,1)	Владимирская область (325,6)
9	Новгородская область (307,6)	Калужская область (319,6)
10	Республика Хакасия (296,8)	Приморский край (317,9)

*Таблица опубликована на сайте издания «Коммерсантъ»

вой проверке водителей на предмет управления транспортом в состоянии опьянения и т.д. Информационные и пропагандистские мероприятия, направленные на снижение детского дорожно-транспортного травматизма; трансляция видеороликов по БДД в пассажирском транспорте, в крупных гипермаркетах также будут играть заметную роль в этой работе.

На протяжении нескольких лет комитетом по жилищно-коммунальному хозяйству и транспорту Ленинградской области ведётся реализация проекта «Безопасность трансграничного дорожного движения». Проект осуществляется в рамках программы приграничного сотрудничества Европейского инструмента соседства и партнёрства «Юго-Восточная Финляндия — Россия: Санкт-Петербург и Ленинградская область 2007–2013». Целью проекта

пресекает деятельность нелегальных перевозчиков пассажиров.

Валерий ЕЛФИМОВ:

— В Липецкой области на особом контроле находятся вопросы эффективного оказания помощи пострадавшим в ДТП участникам дорожного движения. Помимо 82 бригад скорой медицинской помощи в области развёрнуто 40 пожарно-спасательных постов, сотрудники которых также готовы к оказанию всесторонней помощи людям, попавшим в беду. В 2014 году жителей области и, прежде всего, водителей автобусов и большегрузных автомобилей, работников дорожной инфраструктуры продолжат обучать приёмам и методам оказания первой помощи.

Также предполагается усиление контроля над участниками дорожного движения, в том числе, с помощью технических средств фото- и видеофиксации нарушений. Изучается возможность создания сети стационарных приборов на территории всей области. Кроме этого, используется 4 прибора фиксации нарушений правил парковки автомобилей «Паркон».

Большое внимание в текущем году будет уделено проведению массовых мероприятий, направленных на повышение дисциплины на автомобильных дорогах. В районах с высоким уровнем аварийности (Грязинский, Задонский, Липецкий и др.) планируется проводить беседы, семинары, тренинги с водителями и пассажирами, просветительскую работу среди школьников и их родителей по вопросам использования ремней безопасности и детских удерживающих устройств.

Среди основных достижений в вопросе обеспечения БДД необходимо отметить работу, проведённую нашим управлением совместно с администрациями муниципальных образований и перевозчиками по обновлению пассажирского парка области. По итогам 2013 года социально значимый парк области обновился на 59 новых автобусов общей стоимостью 156,3 млн. рублей.

Кроме того, в целях обеспечения безопасности при осуществлении перевозок организованных групп детей в период летнего отдыха мы

совместно с УГИБДД УМВД России по Липецкой области организовали и осуществили сбор сведений о количестве запланированных перевозок детей, видах транспорта для перевозок, дате и времени выезда в оздоровительные учреждения и возвращения обратно, маршрутах движения. До руководителей автотранспортных предприятий доведены соответствующие методические рекомендации.

Несоблюдение водителями скоростного режима является одной из основных причин возникновения ДТП. В связи с этим стоит отметить положительный опыт Липецкой области в сфере оперативного управления маршрутизированным движением транспортных средств посредством использования систем навигации. В настоящее время на территории области весь подвижной состав, задействованный на перевозках по регулярным маршрутам, оснащён навигационно-связным оборудованием на базе технологий ГЛОНАСС.

Вед.:

— Выйдёт ли ваш регион в ФЦП «Повышение безопасности дорожного движения» в этом году? Поможет ли федеральная программа устранить существующие проблемы?

Сергей САДОВНИКОВ:

— Регион в программу вошёл. Благодаря этому в текущем году в Амурскую область поступит 8 систем автоматического контроля и выявления нарушений правил дорожного движения улично-дорожной сети городов и населённых пунктов, а также дорог регионального и муниципального значений. Цена вопроса — 47,9 млн. рублей.

Валерий ЕЛФИМОВ:

— Липецкая область направила в дирекцию ФЦП заявку на выделение в этом году из федерального бюджета на условиях софинансирования средств в размере 3,9 млн. рублей на устройство стационарных приборов фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения. Если мы получим эти деньги, мы сможем значительно снизить аварийность в нашем регионе. В этом смысле программа нам очень поможет.

Константин ПОЛНОВ:

— Администрация Ленинградской области ежегодно направляет в дирекцию по управлению федеральной целевой программой «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годы» бюджетные заявки для реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения. В том числе в конце 2013 года была направлена заявка на софинансирование выполнения отдельных мероприятий в области безопасности дорожного движения. Пока объём средств из бюджета РФ в рамках ФЦП не утверждён.

Основной задачей ФЦП было и остаётся сохранение жизни и здоровья участников дорожного движения (за счёт повышения дисциплины на дорогах, качества дорожной инфраструктуры, организации дорожного движения, повышения качества и оперативности медицинской помощи пострадавшим и др.) и, как следствие, сокращения демографического и социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

Андрей ШУШКИН:

— По информации Дирекции ФЦП «Повышение безопасности дорожного движения» Ивановская область в 2014 году получит субсидии из федерального бюджета на реализацию следующих мероприятий:

- приобретение 39 передвижных комплексов видео- и фотофиксации КРИС;
- строительство 4 650 п. м. пешеходного ограждения;
- модернизация 8 пешеходных переходов;
- приобретение 135 световозвращающих жилетов, 303 световозвращающих брелоков, 175 световозвращающих браслетов.

Ивановская область готова участвовать в реализации данных мероприятий с 50% финансированием. Надеемся, что в ходе реализации федеральной и региональной программ повышения безопасности дорожного движения значительно вырастет культура поведения на дорогах, что будет способствовать снижению количества ДТП и тяжести последствий от них.



МЕЖДУ УКРАИНОЙ И РОССИЕЙ

Вопрос о скоростном сообщении Москва — Киев пока остаётся открытым. Реализация проекта будет зависеть от позиции официальных властей (в первую очередь, Украины). Как сообщают на сайте <http://railwayz.info>, после заявления руководства компании «Укрзализниця» о том, что с 27 мая прекратится продажа билетов в Крым, под вопросом стоит само железнодорожное сообщение между государствами.

Пока же РЖД предлагают проложить железнодорожную ветку на границе Воронежской и Ростовской областей для сообщения с югом России без захода на территорию Украины. Сейчас на участке Журовка — Чертковое поезда дважды пересекают государственную границу. Расходы на строительство могут составить от 45 до 60 млрд рублей.

И заканчивая тему: Железные дороги Крыма могут быть переведены в собственность ОАО «Российские железные дороги» не ранее 2015 года. До этих пор в инвестиционной программе РЖД никаких средств на новое предприятие не предусмотрено.



«» ДЛЯ УВЕЛИЧЕНИЯ СКОРОСТИ ДВИЖЕНИЯ

На Московской железной дороге определены объёмы работ во время летней ремонтной кампании в 2014 году. По сообщению службы корпоративных коммуникаций МЖД, у столичных железнодорожников в планах отремонтировать 594,1 км пути, из них модернизация верхнего строения пути составит 348,1 км, капитальный ремонт — 100 км, средний — 146 км. Также в планах произвести укладку 312 комплектов стрелочных переводов.

Наибольший объём работ будет сконцентрирован в Московско—Курском, Смоленском, Московско—Рязанском и Брянском регионах МЖД. Особенно масштабные ремонтно-путевые работы в этом году сосредоточены на тех направлениях, где подготавливается инфраструктура для увеличения скоростей движения пассажирских поездов: на Киевском направлении на участке Москва — Брянск — Суземка (ремонт 125,57 км пути), на Белорусском направлении на участке Москва — Красное (90 км). Также большую работу железнодорожникам предстоит выполнить на Казанском направлении на участке Москва — Рязань (ремонт 86,47 км пути) и на Большом кольце Московской железной дороги (69,16 км).

Учитывая специфику и особенность столичной магистрали как главной пассажирской железной дороги, с целью сохранения графика движения пассажирских и пригородных поездов сезон ремонтной кампании планируется разделить на 3 этапа:

- апрель—май (запланировано выполнить 263,2 км ремонта);
- июнь—август (234,2 км);
- сентябрь—ноябрь (96,7 км пути).



НОВЫЕ ВАГОНЫ

30 вагонов производства Тверского вагоностроительного завода (ТВЗ) пополнили в марте парк подвижного состава ОАО «Федеральная пассажирская компания».

9 плацкартных вагонов модели 61-4447 отправлены 18 марта в адрес Горьковского филиала Федеральной пассажирской компании, а 25 марта 13 купейных вагонов модели 61-4440 переданы Куйбышевскому филиалу компании.

Помимо этого в марте заказчику передано 8 вагонов габарита RIC, предназначенных для эксплуатации как на российских, так и на европейских железных дорогах.

С начала года ТВЗ отправил Федеральной пассажирской компании 63 пассажирских вагона.

ЭФФЕКТ РАЦИОНАЛИЗАТОРСТВА

На Свердловской магистрали подведены итоги изобретательской и рационализаторской работы за 2013 год. Внедрено 4186 рационализаторских предложений с экономическим эффектом 32,19 млн рублей. Как сообщила служба корпоративных коммуникаций СвЖД, всего по итогам года в рационализаторской деятельности приняли участие 3173 автора, подано 4638 рацпредложений, проведено 1100 мероприятий по техническому творчеству. Активное участие в работе принимают молодые специалисты магистрали: они внедрили 604 рационализаторских предложения; экономический эффект составил почти 8 млн рублей.

Параллельно на СвЖД подвели итоги конкурса на лучшее рационализаторское предложение, поданное в 2013 году. Из 89 работ, участвовавших в конкурсе, были отмечены 18 лучших технических решений. Первое место было присуждено Дорожному конструкторско-технологическому бюро, второе — Свердловской дирекции по ремонту пути. В число победителей конкурса также вошла Свердловская дирекция по эксплуатации зданий и сооружений.

Сейчас дорожная комиссия выбирает лучшие работы, которые будут представлять Свердловскую магистраль на смотре-конкурсе изобретений и рационализаторских предложений «Идея ОАО «РЖД-2013» в Москве.



ПОЛЕЗНЫЙ ОБМЕН

11 апреля в Москве состоялась видеоконференция с участием старшего вице-президента компании Валентина Гапановича, представителей инфраструктурного блока ОАО «РЖД» и французской железнодорожной компании SNCF.

Цель конференции — обмен опытом по вопросам текущего содержания, диагностики и ремонта железнодорожного пути.

В. Гапанович представил французским коллегам презентацию последних инновационных достижений компании. Он напомнил, что ОАО «РЖД» успешно справилось с задачей организации транспортного обслуживания Зимних Олимпийских игр в Сочи. Так, за время их проведения было перевезено 4,5 млн пассажиров. При этом график движения поездов был обеспечен на уровне 99,65%, что является высочайшим показателем в мире.

По словам руководителя проектов в России и СНГ SNCF Фредерика Парде, SNCF продолжает совершенствовать систему высокоскоростного движения, а сотрудничество с ОАО «РЖД» может идти по различным аспектам.

Одной из важных тем обсуждения стало развитие технологий укладки и сварки бесстыкового железнодорожного пути.

По словам представителей SNCF, на высокоскоростных железных дорогах Франции активно применяется технология индукционной сварки рельсов, которая позволяет обеспечить большую надёжность и высокие допустимые скорости движения поездов.

По словам главного инженера Управления пути и сооружений ОАО «РЖД» Вячеслава Ермакова, бесстыковая путь составляет 69% от общей протяжённости главных путей ОАО «РЖД», и этот показатель продолжает расти. Компания накопила свой солидный опыт по эксплуатации и ремонту такого пути.

СТАВРОПОЛЬСКИЕ УЗЛЫ

Начальник Дирекции железнодорожных вокзалов ОАО «РЖД» Сергей Абрамов и временно исполняющий обязанности губернатора Ставропольского края Владимир Владимиров подписали соглашение по созданию транспортно-пересадочных узлов (ТПУ) в регионе на базе железнодорожных вокзалов.

Уже подготовлены архитектурно-планировочные материалы для организации ТПУ на базе следующих железнодорожных вокзалов: Ставрополь, Пятигорск, Невинномысск, Ессентуки, Кисловодск, Минеральные Воды, Бештау. Запланировано строительство нового железнодорожного терминала аэропорта Минвод, сообщила пресс-служба РЖД.

«Мероприятия по созданию ТПУ с общественно-деловой функцией, включённые в государственную программу «Развитие Северо-Кавказского федерального округа на период до 2025 года», позволят решить задачи по модернизации транспортной системы городов региона. Планируемый объём инвестиций составит около 27 млрд рублей (с учётом внебюджетных источников). При этом средства планируется направить не только на создание самих ТПУ, но и на реконструкцию инженерной и улично-дорожной инфраструктуры», — пояснили в компании.

ЗАПАД – ВОСТОК:

объединяя страны и континенты



ОАО «Уралгипротранс» — одна из крупнейших проектных организаций Уральского региона, имеющая 77-летний опыт выполнения инженерных изысканий и комплексного проектирования объектов транспортной инфраструктуры. О перспективах развития железнодорожного транспорта в Урало-Сибирском регионе России, его роли в подъёме экономической жизни государства нашему журналу рассказали главный инженер Пётр Анатольевич ЕВДОКИМОВ и главный специалист технического отдела Виктор Тимофеевич БЕДА.



ВМЕСТО ПРЕДИСЛОВИЯ

С возрастом появляется ощущение некоторой предопределённости бытия, а вместе с ним и потребность к обобщениям и выводам, обращённым как к себе самому, так и к окружающему миру, к своей профессии. Последними нам хотелось бы поделиться с читателями журнала. Кризис современного мироустройства — в том числе «западной модели» мировой экономики, обусловленный во многом спекулятивным характером её валютно-финансовой системы, обязательно пройдёт. В основу новой модели экономического развития может быть положено только реальное производство (с соответствующей материальной базой и

адекватной валютно-финансовой системой). Принимая во внимание глобализацию мировой экономики, для организации такого производства необходима развитая транспортная инфраструктура.

Выгодное географическое положение России на стыке Европы и Азии может предопределить её особую роль — *геоэкономического интегратора* — в новом мировом экономическом порядке. Развитие проектов транспортных коридоров, помимо поставки российского сырья на экспорт, может стать основой стратегии России как мирового экономического и финансового центра.*

* Реконфигурация финансово-экономической карты мира, вклад текущего кризиса и возможности России. Якунин В.И., 2009

Осознание этого факта влиятельными представителями российских политических и экономических кругов подтверждается, например, активной позицией руководства крупнейшей государственной транспортной монополии — ОАО «РЖД». Компания не только оказывает всестороннюю информационную поддержку проекту «Трансевразийский пояс RAZVITIE» на многих российских и международных экономических форумах (представители ОАО «РЖД» принимают в них самое деятельное участие), но и уже в течение нескольких лет ведёт большую работу по модернизации и развитию объектов железнодорожной инфраструктуры широтных транспортных коридоров. Принятие *Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года* (утверждена распоряжением Правительства РФ от 22.11.2008 №1734р), включающей *Стратегию развития железнодорожного транспорта*, придаёт этой работе статус государственного заказа.

Нельзя не сказать о важнейшей особенности проекта «Трансевразийский пояс RAZVITIE»**, отличающей его от ранее предлагаемых. Помимо создания кратчайших сухопутных транспортных путей для транзитных перевозок грузов между Европой и Центральной Азией, Китаем и странами Азиатско-Тихоокеанского региона проект ориентирован на обеспечение устойчивых межрегиональных транспортно-экономических связей центральных, западных и северо-западных регионов России с её сибирскими и дальневосточными областями, а также на освоение, заселение и развитие новых территорий, обладающих значительными природными ресурсами и расположенных в зонах с климатическими условиями, пригодными (в отличие от районов Крайнего Севера) для достаточно комфортного проживания. **И именно эта часть может сделать предлагаемый проект главной национальной российской экономической задачей**

(идеей) на ближайшие два-три десятилетия.

ОСОБЕННОСТИ МОДЕРНИЗАЦИИ

Как известно, Правительством Российской Федерации уже принято решение о модернизации существующей железнодорожной инфраструктуры Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей в пределах Восточно-Сибирской, Забайкальской и Дальневосточной железных дорог в качестве первоочередного этапа.

Модернизация будет осуществляться с учётом специализации широтных ходов — на самом Транссибе останется, преимущественно, пассажирское (транзитное и местное) и ускоренное грузовое движение (контейнерные маршруты), организованное по твёрдым маршрутным ниткам, на БАМе — остальное грузовое движение и частично пассажирское сообщение. При этом загрузка обеих магистралей не будет превышать оптимальной, установленной для двухпутных электрифицированных грузонапряжённых линий. Реализация намеченного позволит значительно поднять пропускную и провозную способности указанных магистралей и обеспечит транспортировку экспортных (в первые годы преимущественно сырьевых) грузов из Восточной Сибири в направлении портов Приморья и станций на границе с Китаем.

Учитывая, что территория европейской части России (западнее рек Волги и Камы) обладает развитой сетью железных дорог, для обеспечения пропуска транзитного грузопотока в Европу достаточно будет выполнить специализацию некоторых из существующих широтных ходов — с разделением по видам движения (грузовое, пассажирское — обычное и ускоренное) — без какого-либо нового масштабного строительства.

Однако, по мнению специалистов Уралгипротранса, предложенные в *Стратегии развития железнодорожного транспорта Российской Федерации до 2030 года* на стыке названных выше восточной и за-

падной частей трансевразийского маршрута решения по созданию опорного транспортного каркаса в районе Урала и Западной Сибири (в зоне ответственности Свердловской железной дороги) во многом не отвечают требованиям этого проекта, а некоторые из них нуждаются в пересмотре и по другим причинам.

СЛАБЫЕ МЕСТА ОПОРНОГО КАРКАСА

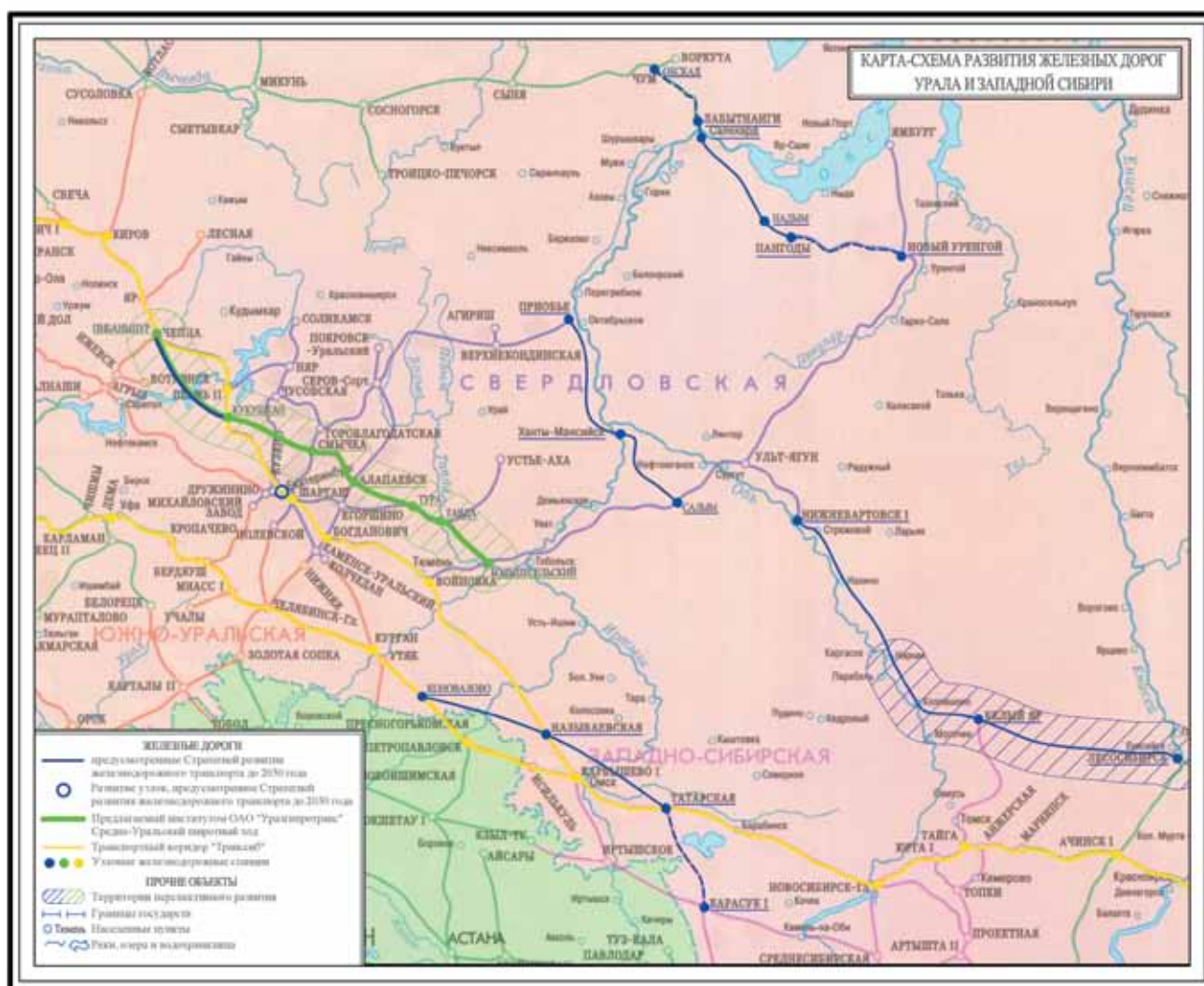
Если мы посмотрим на карту железных дорог Урала и Западной Сибири, то увидим: огромные пространства Российской Федерации, разделенные Уральским хребтом на европейскую и азиатскую части, соединяются между собой всего лишь двумя железнодорожными линиями, расположенными на российской территории практически в одном транспортном коридоре. Одна из них проходит через Екатеринбург (главный ход Транссибирской магистрали), другая — через Челябинск (её южный ход). Причём на участке от Омска до Новосибирска они сливаются, и Транссиб представлен лишь одной ветвью. **Для такой огромной территории этого явно недостаточно.**

Нельзя не отметить некоторые разночтения в программных документах, подготовленных Министерством транспорта России и ОАО «РЖД». Так, часть работ по усилению инфраструктуры существующих ходов Транссиба не упомянута в *Стратегии Минтранса*, а учтена только в ведомственной *Генеральной схеме развития железнодорожного транспорта на 2015-2030 годы* (ОАО «ИЭРТ», актуализация, 2013), в том числе: развитие Тюменского узла, строительство третьего пути на участке Косулино — Богданович — Тюмень.

Помимо мероприятий по усилению и развитию существующего Транссибирского коридора, *Стратегией развития железнодорожного транспорта* для развития и обслуживания промышленной зоны в Нижнем Приангарье предлагается строительство новой железнодорож-

** Трансевразийский пояс RAZVITIE, М., изд. Проникс, 2012

КАРТА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ УРАЛА И ЗАПАДНОЙ СИБИРИ



ной линии Нижневартовск — Белый Яр — Усть-Илимск. Указанная линия будет одним из звеньев Северо-Сибирской магистрали — нового широтного хода, обеспечивающего выход с Байкало-Амурской магистрали в районы Западной Сибири и дублирующего Транссиб на значительном протяжении.

Дальнейшее продвижение грузов из района Сургута через Урал в европейскую часть России (и обратно) теоретически возможно по трём маршрутам (направлениям):

- **по северному:** Ульт-Ягун — Новый Уренгой — Обская (после строительства однопутной линии Новый Уренгой — Надым — Салехард — Обская с мостом через р. Обь в районе Салехарда);

- **по центральному:** Ульт-Ягун — Сургут — Салым — Приобье — Го-

роблагодатская — Пермь (после строительства линии Салым — Ханты-Мансийск — Приобье);

- **по южному:** Ульт-Ягун — Сургут — Тобольск — Тюмень (по завершению развития железнодорожной инфраструктуры участка Тобольск — Сургут, включая строительство сплошного второго пути).

Однако Северный маршрут, учитывая значительный перепробег грузов по сравнению со следовани-ем по основному ходу Транссиба и отсутствие свободных пропускных способностей, не может составить ему конкуренцию даже теоретически. Это сложный, трудоёмкий и очень дорогой региональный проект, ориентированный не столько на развитие прилегающих к намечаемой линии территорий ЯНАО, сколько на вывоз нефти и газа за рубеж. События по-

следнего времени (вхождение Крыма и Севастополя в состав Российской Федерации и угроза введения в связи с этим экономических санкций), характеризующиеся резким ухудшением политических и экономических взаимоотношений России с Западным миром, по всей видимости, существенно отодвинут намечаемые сроки реализации данного проекта.

Пропуск грузов Севсиба по центральному маршруту предполагает усиление самой первой железной дороги на Урале — линии Горблагодатская — Чусовская — Пермь, целесообразность реконструкции которой весьма сомнительна. Данный вариант предполагает выход в Пермский железнодорожный узел, не имеющий на сегодня каких-либо резервов пропускной и перерабатывающей способностей.

С учётом завершения строительства сплошного второго пути на всём протяжении участка Тобольск — Сургут (за исключением внеклассных мостов через реки Обь и Юганская Обь) в рамках комплексного проекта «Развитие железнодорожной инфраструктуры участка Тобольск — Сургут Свердловской железной дороги» к 2018 году, наиболее оптимальным представляется отклонение транзитных грузов, следующих по Севсибу на южный маршрут.

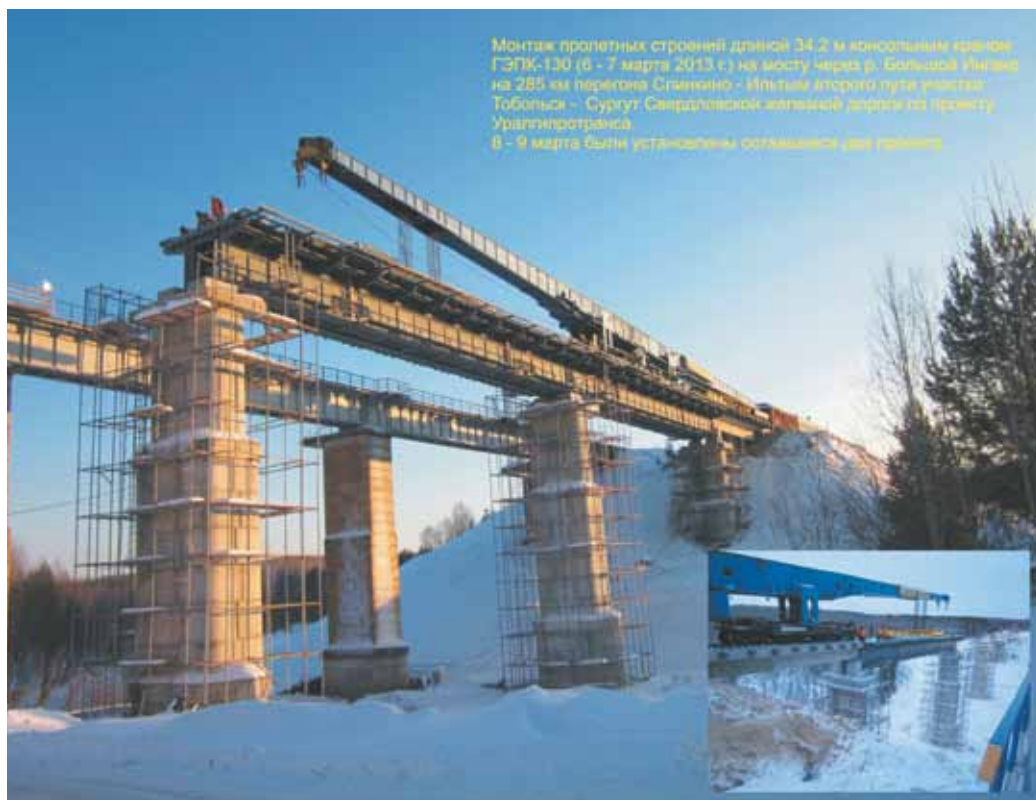
Основным (определяющим) минусом этого маршрута является отсутствие прямого выхода в европейскую часть России — сегодня предлагается выйти на перегруженный, не имеющий никаких резервов пропускной способности основной ход Транссиба в одном из наиболее проблемных его узлов — Тюменском.

РАЗГРУЗОЧНАЯ МАГИСТРАЛЬ

В данной ситуации необходимо разгрузить существующие широтные железнодорожные магистрали и создать новые транспортные коридоры в Урало-Сибирском регионе. Чтобы определиться с выбором решений данной задачи, по мнению специалистов, важно учитывать следующие факторы:

1. Продолжающиеся процессы создания международных транспортных коридоров. В первую очередь речь идёт о продлении Международного транспортного коридора №2 Берлин — Варшава — Минск — Москва — Нижний Новгород — Екатеринбург и далее на восток, к Тихоокеанскому побережью. При этом будет полностью использована пропускная способность существующих широтных ходов Транссиба.

2. Дальнейшее наращивание мощностей существующих ходов Транссиба (строительство третьего и четвертого путей, развитие крупных железнодорожных узлов и станций) в условиях сложившейся застройки населённых пунктов затруднительно, а часто, при практически полном отсутствии свободных территорий, просто невозможно и очень затратно. Поэтому более эффективно создать новую (в



Строительство моста через реку Ингаир на перегоне Ингаир — Слинкино участка Тобольск — Сургут

перспективе двухпутную электрифицированную) линию.

Такой магистралью может быть **дополнительный широтный ход в качестве продолжения Севсиба в западном направлении — с выходом из района Тобольска через Тавду, Туринск, Алапавск и Смычку, и далее — в обход Перми по направлению Кукуштан — Пибаньшур**. Создание этого направления (с использованием существующих железнодорожных линий) не только снизит нагрузку на особо напряжённые участки и крупнейшие железнодорожные узлы Транссиба — Тюменский, Екатеринбургский и Пермский, но и позволит развиваться территории, по которой пройдёт новая магистраль. Необходимо отметить, что это строительство должно быть осуществлено до создания Севсиба на его восточном участке, поскольку не только обеспечит пропуск дополнительных грузов с тюменского Севера, но и позволит отказаться от строительства третьего пути на участке Богданович — Тюмень.

ИМПУЛЬС

ДЛЯ РАЗВИТИЯ РЕГИОНОВ

Прокладка нового транспортного коридора даст мощнейший импульс для развития значительной части Тюменской и Свердловской областей и Пермского края. Как показывает опыт строительства железных дорог, в хозяйственный оборот будет включена как минимум 100-километровая полоса вдоль новой железной и расположенной рядом с ней автомобильной дорог.

Основой экономического развития этой территории могут быть индустриальные наукоёмкие кластеры, подготовку квалифицированных кадров для которых обеспечат университетские центры Перми, Екатеринбурга, Новосибирска и Томска. В результате на юге Сибири и на Урале появятся новые малые и средние города и поселенческие зоны между ними, ориентированные не только на добычу и глубокую переработку минерального сырья и биоресурсов, сельское и лесное хозяйство, но и на создание новых технологий для других отраслей экономики. Значительную долю за

нятости населения этих территорий обеспечат объекты транспортной, в первую очередь, железнодорожной инфраструктуры нового широтного коридора — их создание, содержание и обеспечение бесперебойных перевозок грузов и пассажиров.

Сегодня необходимо говорить о второй волне заселения и освоения районов Урала, Западной и Восточной Сибири, расположенных в 100–300 км к северу от основной ветви Транссибирской магистрали.

Оглядываясь назад, можно без какого-либо преувеличения говорить о том, что решение о строительстве транссибирской железнодорожной магистрали, принятое в самом конце XIX века, явилось судьбоносным для России и во многом определило развитие её экономики, становление и реальное укрепление государственности в условиях надвигающегося империалистического передела мира. Эта задача не потеряла своей актуальности и сегодня — в момент преодоления кризисных явлений и выбора новой экономической политики.

Ведь не зря великий русский ученый Михаил Васильевич Ломоносов еще в XVIII веке утверждал, что «...богатство России Сибирью прирастать будет!»

СРЕДСТВА

ОТ «БОЛЕВОГО СИНДРОМА»

Сегодня на транспорте активно внедряются логистические процессы и системы, развиваются интермодальные перевозки грузов и пассажиров. Изменяется характер взаимодействия между видами транспорта, повышаются требования к уровню удовлетворения транспортных потребностей предприятий и населения. Постоянно совершенствуется перевозочный процесс (пропуск тяжеловесных и длиннооставных поездов, внедрение скоростного движения пассажирских поездов, контейнеризация грузовых перевозок и др.). Это серьёзно меняет требования к технологии работы и к инфраструктуре железных дорог, ориентируя их на современный уровень науки и техники.

Как уже отмечалось, основные проблемы железнодорожного транспорта и пути их решения

озвучены в *Стратегии развития железнодорожного транспорта на период до 2030 года*. Однако для воплощения этих идей (и их уточнения) должны быть разработаны документы следующих уровней: генеральные схемы развития регионов, дорог и крупнейших железнодорожных узлов, а затем — обоснования инвестиций, проектная и рабочая документация для отдельных участков и объектов железнодорожной инфраструктуры.

Наш институт в последние годы работал над большими комплексными проектами, которые определяют перспективы развития основного хода Транссибирской магистрали, в том числе и трёх крупнейших узлов Свердловской железной дороги: Тюменского, Екатеринбургского и Пермского. Несколько лет назад специалисты Уралгипротранса завершили работу по обоснованию инвестиций в развитие Тюменского узла. Буквально два-три года назад по заказу администрации Пермского края рассмотрена возможность строительства Южного узлового обхода, потребность в котором назрела давно. В 2010–2011 годах наши специалисты совместно с коллегами из ОАО «ИЭРТ» и Уралжелдорпроекта разработали генеральную схему развития Екатеринбургского железнодорожного узла, учитывающую не только потребности по развитию инфраструктуры узла, но и интересы развития агломерации Екатеринбурга и способствующую решению природоохранных задач.

Разрабатывается проектная документация по развитию крупнейшей сортировочной станции Екатеринбург-Сортировочный, а также строительству третьего пути на участках Косулино — Баженово и Курья — Оверята основного хода Транссибирской магистрали.

К сожалению, эти работы востребованы сегодня не в полной мере — последние два года объёмы инвестиций ОАО «РЖД» сокращаются и многие из проектов кладутся «на полку». Пока, в условиях всеобщего кризиса и значительного падения объёмов грузовых и пассажирских перевозок, это не столь критично для работы железнодорожного транспорта.

БЛИЖАЙШИЕ ЗАДАЧИ

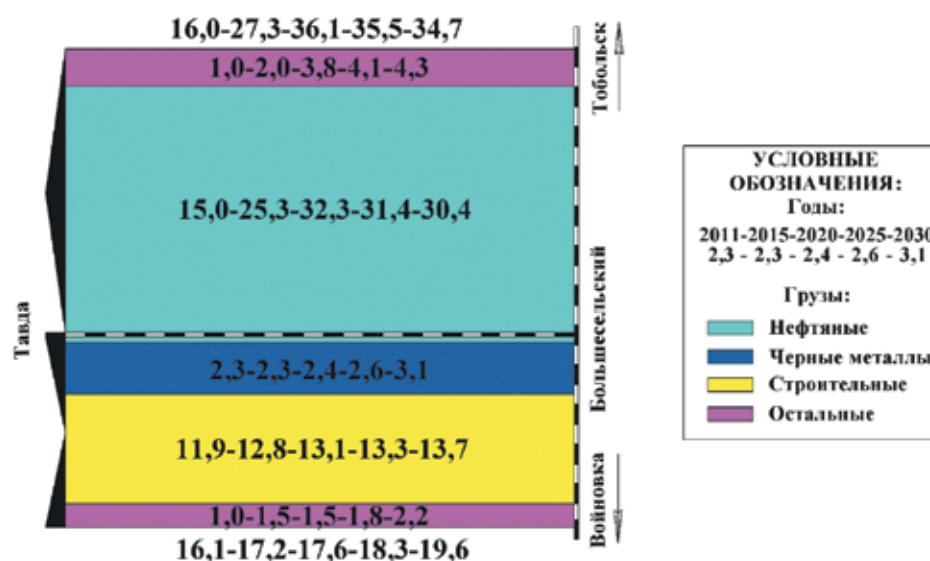
Один из немногих успешно реализуемых проектов государственно-частного партнёрства — «Развитие железнодорожной инфраструктуры участка Тобольск — Сургут Свердловской железной дороги», благодаря заключённому в 2012 году соглашению между ОАО «РЖД» и компанией «Новатэк», набирает обороты. И по завершению строительства второго пути пропускная способность участка к 2018 году возрастёт до 69 пар поездов параллельного графика в сутки по сравнению с сегодняшним показателем — 35–38 пар. Весь дополнительный поездопоток пойдёт через Тюменский узел, не подготовленный к его приёму.

До этого момента остаётся всего три-четыре года — выполнить разработку проектной и рабочей документации и осуществить необходимое развитие основного хода Транссиба и Тюменского узла в эти сроки уже невозможно. Немаловажным фактором является и значительная стоимость предстоящих работ. Так, только строительство III пути на участке Косулино — Баженово протяжённостью 22 км, с развитием станций и объектов инфраструктуры, потребует более 7 млрд рублей в текущих ценах. К тому же любые работы на действующих участках магистрали приведут к существенным ограничениям перевозочного процесса.

По нашему мнению, сегодня именно завершение работ по развитию инфраструктуры участка Тобольск — Сургут фактически предопределило, пожалуй, единственно возможную последовательность действий, способную существенно снизить остроту надвигающейся проблемы:

1. Необходимо принять принципиальное решение (с включением в Стратегию развития железнодорожного транспорта до 2030 года) о создании **дополнительного Средне-Уральского широтного хода, связывающего Западную Сибирь с Центром и Северо-Западом России — с выходом из района Тобольска через Тавду, Туринск, Алапаевск и Смычку, и далее — в обход**

ДИАГРАММА ГРУЗОПОТОКОВ, ОТКЛОНЯЕМЫХ НА НОВУЮ ЛИНИЮ
БОЛЬШЕСЕЛЬСКИЙ – ТАВДА С УЧАСТКА ТЮМЕНЬ – ТОБОЛЬСК



Перми по направлению Кукуштан — Пибаньшур с разделением строительства на следующие этапы:

I этап — строительство новой линии Большесельский — Тавда;

II этап — обход Пермского узла (Кукуштан — Пибаньшур);

III этап — новый ход Смычка — Кукуштан;

IV этап (перспектива) — участок Туринск — Алапаевск.

2. Приступить к практической реализации работ по I этапу: строительству нового участка Большесельский — Тавда протяженностью около 120 км и усилению существующих ходов Тавда — Туринск — Егоршино — Богданович (возможно, и Аппаратная).

В настоящее время Уралгипротрансом совместно со Свердловской железной дорогой разрабатывается Концепция создания Средне-Уральского широтного хода (в границах полигона Свердловской железной дороги). Законченная во втором квартале текущего года работа будет направлена на рассмотрение и одобрение в правительство Свердловской и Тюменской областей, Пермского края и далее — в Экспертный совет ОАО «РЖД», а по одобрению работы — в Инвестиционный комитет компании для принятия решения о необходимости разработки обоснования инвестиций

для первоочередного этапа строительства.

Параллельно с разработкой в течение второго полугодия обоснования инвестиций необходимо в летне-осенний период 2014 года выполнить изыскания и обследования существующих линий для разработки проектной документации. Это позволит, после одобрения обоснования, незамедлительно приступить к разработке проектной документации в I квартале 2015 года. К началу летнего строительного сезона 2016 года можно завершить согласование проектной документации, её экспертизу, получить разрешение на строительство новой однопутной линии Большесельский — Тавда. Для ускорения рабочая документация на объёмы первого года строительства может разрабатываться параллельно с проектной.

Ввод объекта в эксплуатацию к началу 2018 года и переключение на новый маршрут около 20 пар поездов (в северном направлении — преимущественно строительные грузы и оборудование для нефте- и газодобычи, обратно — нефть и продукты переработки газа) позволят:

- значительно снизить нагрузку на Тюменский узел, существенно уменьшив при этом объём инвестиций, необходимых для его развития;

- отказаться от строительства дополнительных мостов через реки

Тура и Тавда на участке Тюмень — Tobolsk, а также от строительства III пути на участке от Тюмени до Богдановича.

КАЧЕСТВЕННЫЕ РЕШЕНИЯ — ДЛЯ КОМПЛЕКСНЫХ ПРОЕКТОВ

Уралгипротранс — это, в первую очередь, коллектив единомышленников, проявивших стойкость в кризисные 1990-е и 2010-е годы, сохранивших преданность своему делу, умеющих и желающих учиться новому. Институт сохранил все основные специальности, что позволяет ему предлагать качественные решения для больших комплексных проектов, устанавливая достаточно сжатые сроки разработки документации.

И немаловажная деталь — эти решения принимаются в интересах развития бизнеса заказчика, а в процессе их реализации проектная организация способствует объединению усилий всех сторон, участвующих в строительстве.

Именно поэтому, несмотря на очень сложные условия работы для отечественной большой комплексной проектной организации, не входящей в состав какого-либо крупного ведомственного холдинга, мы продолжаем смотреть в будущее с надеждой и сдержанным оптимизмом!



Реконструкция
мостового перехода
через р. Сакмара

ТВЁРДАЯ ДОРОГА К ДОМУ

В этом году Оренбургская область отмечает своё 80-летие. Опыту эффективного развития дорожной отрасли региона мы посвятили серию материалов. Открывает её отчёт пресс-службы губернатора Оренбуржья Юрия Берга.

Приоритетными задачами дорожной отрасли Оренбургской области являются поэтапное приведение региональных автомобильных дорог общего пользования в нормативное состояние, сохранность существующей сети автомобильных дорог, обеспечение безопасного проезда по ним, внедрение инноваций.

Протяжённость региональных дорог Оренбургской области 12,7 тыс. км, на которых расположено 674 моста и путепровода (31254 п.м.), 8913 водопропускных труб. Более 5,3 тыс. км (41,7%) автодорог имеют асфальтобетонное покрытие, 7,0 тыс. км (55%) — гравийное, 0,4 тыс. км (3,3%) — грунтовые дороги. Плотность региональных автомобильных дорог в Оренбуржье составляет 103 км на одну тысячу квадратных километров территории.

Сдерживающим фактором в развитии дорожной отрасли являлось

нестабильное финансирование в годы отсутствия областного дорожного фонда. С 1 января 2012 года вступил в силу областной закон «О дорожном фонде Оренбургской области», который закрепил источники доходов и обеспечивает стабильное финансирование дорожной отрасли.

Создание дорожного фонда Оренбургской области позволило в 2013 году направить на региональные дороги области более 5 млрд рублей и 1 млрд рублей на софинансирование расходов муниципальных районов (городских округов) по муниципальным дорогам и ремонт дворовых территорий, проездов к дворовым территориям многоквартирных домов населённых пунктов.

В рамках реализации областной целевой программы «Обеспечение подъезда к населённым пунктам Оренбургской области по автомобильным дорогам с твёрдым покрытием на 2010-2020 годы» за три

года с привлечением субсидий из федерального бюджета (800,6 млн. рублей) обеспечены дорогами с твёрдым покрытием 20 тыс. человек из 58 населённых пунктов области.

В текущем году областной целевой программой предусмотрено строительство и реконструкция автомобильных дорог с твёрдым покрытием к 10 населённым пунктам (11,7 км; 205,5 млн. рублей). Введено в эксплуатацию 7,2 км. Обеспечено 7 населённых пунктов дорогами с твёрдым покрытием, освоено 160,1 млн. рублей.

По областной целевой программе «Развитие сети автомобильных дорог Оренбургской области на 2010-2015 годы» в 2013 году были предусмотрены мероприятия в объёме 1856,3 млн. рублей. Отремонтировано 57 км автомобильных дорог с асфальтобетонным покрытием, 410 км гравийных дорог, проведён капитальный ремонт 42 км дорог с асфальтобетонным покрытием.

Согласно постановлению правительства Оренбургской области о заключении долгосрочных государственных контрактов на выполнение работ с длительным производственным циклом ведутся работы по реконструкции автомобильной дороги в Ташлинском и Первомайском районах Илек — Ташла — Соболево (27,9 млн. рублей). Завершение реконструкции позволит соединить 3 районных центра между собой, сократив расстояние до Оренбурга на 90 км, обеспечив кратчайший путь транзитного транспорта из Самарской области и Республики Татарстан в Республику Казахстан и Среднюю Азию.

Кроме того, велась реконструкция мостового перехода через р. Сакмара на автодороге Подъезд к г. Оренбургу от автодороги Казань — Оренбург (у села Татарская Каргала) в Сакмарском районе, моста через р. Урал на автодороге Кувандык — Новоуральск в Кувандыкском районе и моста через суходол на автомобильной дороге Оренбург — Орск — Шильда — граница Челябинской области.



ПРИОРИТЕТНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ – строительство и ремонт дорог

Своими мыслями, проблемами, планами на будущее поделился начальник управления строительства и дорожного хозяйства города Оренбурга Михаил Юрьевич СЕРЁГИН.

ОСОБЕННОСТИ ТЕРРИТОРИИ

Дороги сегодня испытывают колоссальные нагрузки, и, как бы бережно они не эксплуатировались, ремонт дорог нужно вести регулярно.

Дорожное строительство в Оренбурге — тема особенная. Наши дороги очень сильно отличаются, в зависимости от качества материалов, которые были использованы при устройстве основания, асфальтировании, от нагрузки, а также от того, в какое время года велось строительство дорог. Выбоины, канавы и ямы возникают ежегодно.

Свои особенности накладывает наш климат. Трещины, появляющиеся в новом дорожном полотне — совсем не обязательно результат плохого качества строительства дорог. Большое влияние оказывает климат — снежно-ледяные зимы с оттепелями. Даже самая маленькая трещинка на асфальте, образовавшаяся осенью, к весне станет ощутимой трещиной. И всё из-за физических свойств воды, которая при замерзании резко расширяется в объёме, тем самым расширяя трещины и портя

недавно гладкое дорожное полотно. Конечно, ремонт и строительство дорог в Оренбурге должны проводиться с учётом этих особенностей, но такие разрушения всё равно неизбежны.

В связи с тем, что основная улично-дорожная сеть закладывалась в 50-60 годы, а срок эксплуатации дорог составляет 15 лет, понятно, что наши дороги простояли без капитального ремонта уже 3,5 срока. Для того, чтобы привести улично-дорожную сеть в соответствие, необходимы большие денежные вложения (порядка 3,5 млрд рублей).

В целях повышения безопасности дорожного движения, эффективности развития транспортной инфраструктуры города мероприятия по капитальному строительству и ремонту автомобильных дорог являются приоритетным направлением в деятельности управления строительства и дорожного хозяйства администрации г. Оренбурга.

Общая протяжённость автомобильных дорог города Оренбурга составляет 701,8 км, в том числе с усовершенствованным покрытием — 494,2 км.



Рост автомобильного парка и повышение интенсивности дорожного движения привели к снижению скоростей движения, возникновению задержек в транспортных узлах, ухудшению условий движения. Существующая улично-дорожная сеть не может обеспечить оптимальные условия движения автотранспорта на участках дорог по пр. Победы, Нежинскому шоссе, ул. Театральная, ул. Транспортная, ул. Родимцева.

В связи со стабильным увеличением количества автотранспорта (особенно легкового) и при отсутствии резервов технических параметров улиц, для обеспечения движения транспортных потоков в городе создавалась негативная ситуация по безопасности дорожного движения.

В связи с чем администрацией города подготовлен ряд проектов по модернизации и развитию дорожной сети на плановый период 2013-2016 гг.

РАЗГРУЗИТЬ ТРАНСПОРТНУЮ СЕТЬ

Для снижения очагов повышенной аварийности и мест концентрации дорожно-транспортных происшествий, основными причинами которых является перегруженность движением автомобильных дорог, в 2013 году выполнены работы по расширению автомобильной дороги по пр. Победы на участке от ул. Шевченко до ул. 8 Марта.

Расширение автомобильной дороги предусматривает уширение проезжей части на 1 полосу с переносом опор освещения контактной сети, что позволило максимально улучшить транспортное движение по данной магистрали, являющейся на сегодняшний день одной из самых востребованных и используемых жителями нашего города для транспортной доступности СВЖР. Максимальная загруженность проспекта Победы также обусловлена большим количеством студентов, которые учатся в ОГУ.

Кроме того, проспект Победы является одной из двух основных магистралей, соединяющих северную часть города с центральной, и постоянно используется с максимальной мощностью. Увеличение ее пропуск-

ной способности — стратегически важное решение для всего города.

Протяжённость расширяемого участка 3,6 км.

Выполнение данных работ стало возможным благодаря подписанию соглашения о предоставлении субсидий из областного бюджета бюджету муниципального образования на софинансирование капитального ремонта и ремонта автомобильных дорог общего пользования населенных пунктов в 2013 году на сумму 181 579,900 тыс.руб.

В прошлом году начато строительство ул. Совхозной (участок от ул. Транспортная до пр. Автоматики) — 0,9 км, стоимость строительства 189 млн. руб.

Строительство данной автомобильной дороги позволит избежать транспортных коллапсов по ул. Монтажников и пр. Победы, а также станет основной артерией, соединяющей северо-восточный жилой район с восточным районом города Оренбурга. Кроме того, по данной магистрали будет осуществлена возможность движения с Загородного шоссе через ул. Монтажников до пр. Победы, что существенно сократит время проезда жителей нашего города и даст возможность беспрепятственного движения по городу в западном направлении минуя северо-восточный жилой район.

Срок завершения работ — октябрь 2014 года.

В целях обеспечения транспортной связи активно застраивающегося северо-восточного жилого района планируется строительство проезда Северного в СВЖР г. Оренбурга (участок дороги от ул. Автомобилистов до ул. Театральной).

Данная магистраль предусмотрена генеральным планом города как магистраль общегородского значения регулируемого движения, которая позволит существенно разгрузить ул. Транспортная и ул. Родимцева, поскольку основные транспортные потоки этой части города направлены в новые перспективные и активно застраивающиеся микрорайоны (16, 17, 19, 20).

Численность населения данных микрорайонов составит около 80-100 тыс. человек, что ещё в большей степени скажется на формировании и загруженности существующих и перспективных автомобильных дорог. Окончание строительства проезда Северный позволит избежать загруженности смежных улиц и перенаправит движение транспорта без объезда сложившейся застройки Степного посёлка. В настоящее время проект находится в Государственной экспертизе.

Стоимость строительства объекта составляет 410 млн. руб., строительство данного объекта предполагается осуществить в 2015-2016 годах.

Реконструкция автомобильной дороги по Нежинскому шоссе в городе Оренбурге.

Расширение магистрали с 4 до 6 полос на данном участке существенно облегчит движение транспорта во всех направлениях.

Протяжённость реконструируемого участка составляет 1,7 км (от Загородного шоссе до автозаправочной станции «Лукойл»).

Стоимость работ по расширению — 81,2 млн. руб.

Строительство ул. Есимова (от ул. Салмышская до ул. Транспортная) – 0,33 км, стоимость строительства 24 млн. руб.

Строительство данной автодороги обеспечит соблюдение градостроительных норм и необходимый уровень комфортного проживания жителей 18 и 20 микрорайонов СВЖР, поскольку в настоящее время индивидуальный транспорт, которым так насыщены новые микрорайоны, вынужден проезжать до ул. Салмышская и Загородного шоссе по дворовым территориям, а в связи с тем, что в новых микрорайонах проживают преимущественно молодые семьи с детьми, то это создает определённый уровень опасности. Поэтому строительство данной дороги позволит обеспечить не только необходимый комфорт, но и безопасность населения данных микрорайонов.

ЗАДАЧИ НА ПЕРИОД ДО 2016 ГОДА...

Строительство транспортных развязок по ул. Театральная – Родимцева – Победы – Конституции и по ул. Родимцева – Салмышская поможет эффективно распределить транспортные потоки наиболее проблемных магистралей, а именно – пр. Победы, переходящего в ул. Театральная, Березка, Конституции и Родимцева. В настоящий момент времени движение в час пик в этой части города останавливается, и жители тратят колоссальное количество времени, чтобы пересечь пр. Победы и попасть в Северо-восточный жилой район.

Кроме того, после завершения строительства пр. Северный нагрузка от транспортных потоков из новых микрорайонов также ляжет на данную развязку. Строительство транспортной развязки в данном месте обеспечит беспрепятственный проезд жителей в направлении пос. Кушкуль, СВЖР и центральную часть города. Данная развязка станет одной из самых необходимых и востребованных для нашего города.

...И ТЕКУЩИЙ ПЕРИОД

В настоящее время ограничено движение большегрузных транспортных средств по съездам транспортной развязки по ул. Донгузская, съезды транспортной развязки находятся в предаварийном состоянии. В связи с этим разработан проект Ремонт эстакады № 1 (съезд) и эстакады № 2 (въезд) автодорожной путепроводной развязки по ул. Донгузская в створе Илекского шоссе в г. Оренбурге.

На сегодняшний день ул. Донгузская является практически единственной используемой транспортной связью между основным ядром города и его южной зауральной частью, а Илекское шоссе в свою очередь – единственной транспортной связью с сельскими населёнными пунктами, входящими в состав муниципального образования «город Оренбург» и расположенными в западной части от административного центра, а также населёнными пунктами, входящими в состав Оренбургского района данного направления, в связи с этим приведение эстакад путепроводной развязки по ул. Донгузская в створе Илекского шоссе в надлежащее состояние для безопасной эксплуатации является необходимым и первоочередным мероприятием.

Стоимость ремонтно-восстановительных работ составляет 120 млн. руб.

В связи с износом дорожного покрытия более 70 % по ул. Терешковой на участке от ул. 8 Марта до ул. Хабаровской необходима его замена. Стоимость ремонтных работ составит ориентировочно 131 млн. руб.

На ремонт путепроводов через ж/д пути в городе Оренбурге потребуется – 270 млн. рублей.

Стоимость работ по реконструкции следующего участка пр. Победы (от ул. Шевченко до ул. Театральная) ориентировочно составит – 360 млн. рублей.





ЛЮДИ – НАШ ЗОЛОТОЙ ЗАПАС



Директор Саракташского дорожного управления Оренбургской области, почётный строитель России Юрий Дмитриевич Сивоконь рассказал нашему журналу о трудностях, с которыми сегодня сталкиваются районные дорожные управления, а также о масштабах работ, к которым они готовы.

СТРОИЛИ, СТОИЛИ И ЕЩЁ ПОСТРОИМ

В 2014 году дорожная отрасль Оренбуржья отмечает 80-летний юбилей. Приказом Главного дорожно-транспортного управления РСФСР от 21 декабря 1934 года в Оренбургской области организован дорожно-транспортный отдел («Облдортранс») при Оренбургском облисполкоме. Тогда в области насчитывалось 1818,3 км дорог, из них гравийных и шоссе 184,7 км, булыжных мостовых 60 км, остальные грунтовые.

Сеть автомобильных дорог как Оренбуржья в целом, так и Саракташского района в частности, начала

развиваться в 50-60-е годы с началом освоения целинных земель, и окончательно сложилась в 70-80-е, когда были выполнены основные объёмы строительных работ.

За годы своего существования Саракташское дорожное управление пережило не одну реорганизацию: были ДЭУ, дорожным участком, линейным управлением автомобильных дорог, ДРСУ.

В настоящее время Оренбургская область по протяжённости автомобильных дорог занимает четвёртое место в Приволжском федеральном округе и седьмое – в целом по России. 98% дорог находится на содержании ГУП «Оренбурггремдортстрой».

Саракташское дорожное управление обслуживает 431,6 км автодорог, 37 мостов общей длиной 1971,19 п. м., 357 водопропускных труб общей длиной 6657,12 п. м. Из общего количества дорог 135,9 км имеют асфальтобетонное покрытие, 295,7 гравийное. Ежегодно на ремонт и содержание автомобильных дорог осваивается от 70 до 126 млн. руб.

Из 37 мостов за последние 15 лет вновь построены 16 и капитально отремонтированы 3 моста, в том числе в 2008 году построен новый мост на а/д Чёрный Отрог – 2-ая Александровка длиной 71 п. м. и путепровод через железную дорогу у с. Чёрный Отрог на а/д Каменноозёрное – Медногорск. Ежегодно ве-



Дорога к животноводческому комплексу у с.Чёрный Отрог

дётся текущий и плановый ремонт железобетонных и металлических конструкций после паводка.

ИЗНОС ДОРОГ РАСТЁТ

Все населённые пункты района связаны с районным центром дорогами с твёрдым покрытием — гравийным и асфальтобетонным. Большое внимание уделяется ремонту и содержанию участков, по которым проходят автобусные маршруты, особенно школьные. С конца октября и до середины апреля ежегодно ведётся круглосуточное дежурство инженерно-технических работников для принятия оперативных решений по обеспечению бесперебойного и безопасного движения на автомобильных дорогах. Зимой из-за обильных снегопадов бывают перебои в движении автотранспорта, но в основном на отдалённых участках, так как необходимо время, чтобы снегоуборочная техника дошла до них. В период непогоды трактористы, водители и машинисты автогрейдеров выезжают на линию в 3-5 часов утра.

По оценкам специалистов, износ дорог по Саракташскому району составляет 80-85%. И дело не в том, что мы не умеем работать, или у нас

нет хороших специалистов, проблема заключается в недостаточном финансировании, в недоремонте, т.е. больших межремонтных сроках. То есть дороги, что строились в 70-е годы, требуют капитального ремонта.

Последние несколько лет мы сталкиваемся с проблемой разрушения асфальтобетонного покрытия на 57-84 км а/д Каменноозёрное — Медногорск, некоторых участках а/д Саракташ — Новочеркасск. Весной при таянии снегов происходит насыщение земляного полотна влагой, образуются пучины, асфальт ломается. Причин этому несколько. Тут и недостаточное уплотнение земляного полотна при строительстве, и качество асфальта, и влияние грунтовых вод, и опять же очень большие межремонтные сроки.

На автодороге Саракташ — Бурунча — Новомихайловка идёт разрушение асфальтобетонного покрытия по другой причине — увеличился транзитный поток большегрузного транспорта, перевозящий различные грузы из соседней Башкирии. В основном это строительный лес. Жители села Бурунча, через который проходит дорога, несколько лет просят сделать объездную дорогу, так как происходит постепенное

разрушение фундаментов домов, появляются трещины на стенах.

В последнее время большое беспокойство вызывают гравийные дороги. Отсыпанная 20 лет назад гравием дорога грейдируется. Верхний слой (гравий, щебень) в 20-30 см истончается. На некоторых дорогах осталось одно лишь земляное полотно, которое в распустье имеет свойство разъезжаться, что делает невозможным проезд. Эти дороги требуют серьёзных финансовых вложений и рачительного отношения к себе.

НАША ОБЩАЯ ПРОБЛЕМА

Сокращение финансирования — проблема не сугубо орунбургская, она касается всех дорожников России. Понижение вложений, соответственно, привело к уменьшению объёмов по ремонту, строительству и реконструкции полотна — это общероссийская тенденция. В Оренбургской области ситуация ничуть не хуже и не лучше других регионов — мы наравне со всеми.

Руководство ГУП «Оренбургремдорстрой» и ГУ «Главное дорожное управление Оренбургской области» в курсе наших проблем и предпринимает определённые шаги для улучшения ситуации. Про-



Строительство дороги к животноводческому комплексу у с. Чёрный Отрог

ведены инженерно-изыскательские работы для реконструкции участка дороги Саракташ — Бурунча — ови-михайловка на границе с Башкортостаном, запланирован капитальный ремонт асфальтобетонного покрытия а/д Каменноозёрное — Медногорск с 60 по 65 км.

Кое-что на этой дороге уже сделано. В 2013 году, юбилейном для нашего посёлка, образованного в 1913 году, отремонтировано асфальтобетонное покрытие на участке с 41 по 57 км. Годом ранее на участке с 31 по 40 км.

К сожалению, не все объекты выполнялись силами Саракташского ДУ. Наше управление работало всего лишь на субподряде у ООО «Регион». Но таковы современные реалии, все объекты проходят процедуру торгов, и не всегда в них лидирует та организация, которая обслуживает данный участок.

МЫ СПОСОБНЫ НА БОЛЬШЕЕ

Материально-техническая база Саракташского ДУ позволяет выполнять ремонтно-строительные работы гораздо большего масштаба. На базе в п. Саракташ имеются тёплые стоянки для автомобилей и специализированной дорожной техники, ремонтные мастерские, сварочный и лесопильный цеха.

На асфальтобетонном заводе на ст. Чёрный Отрог построено здание весовой, имеются гаражи, мастерские, современный блок служебно-бытовых помещений, включающий лабораторию, комнаты отдыха, душевые, баню. Асфальтобетонный завод способен выпускать до 400 тонн асфальтобетонной смеси в смену.

Мы работаем в тесном контакте с администрацией п. Саракташ, с районной администрацией. Ежегодно проводим ремонт части муниципальных дорог, хотя и здесь большая конкуренция со стороны других строительных организаций, участвующих в торгах.

Главной задачей текущего года для нашего управления является содержание действующей сети автомобильных дорог — это профилирование гравийных дорог, ямочный ремонт асфальтобетонных дорог, планировка обочин.

На 2014 год пусковых объектов нет, пока доведены объёмы по текущему зимнему и летнему содержанию, но при любой возможности мы будем участвовать в торгах на ремонт дорог или улиц в муниципальных образованиях нашего района.

ГОРДОСТЬ ОТРАСЛИ

Численность работников Саракташского дорожного управления

колеблется от 90 до 110–120 человек. Это связано с сезонным характером работ, летом принимаются временные дорожные рабочие. Костяк рабочего коллектива составляют рабочие и специалисты со стажем 15 и более лет, ветераны дорожной отрасли. Все инженерно-технические работники имеют высшее и средне-специальное образование по профильным специальностям.

Несколько человек имеют звания «Почётный дорожник». Это водители Коломак Владимир Михайлович, Худайгулов Файзулла Шарифуллович, дорожный рабочий Писмарёв Михаил Николаевич.

Вообще, люди это «золотой запас» любого коллектива. Хотелось бы отметить Яшкову Ларису Ивановну, 17 лет возглавлявшую производственно-технический отдел, Кичигина Владимира Ивановича, работающего главным инженером с 1983 года по настоящее время, Высочина Андрея Анатольевича нынешнего начальника производственно-технического отдела, прошедшего первоначально школу мастеров, Костяк Галину Николаевну главного бухгалтера, Писмарёва Михаила Николаевича дорожного рабочего, имеющего трудовой стаж на нашем предприятии более 40 лет, трактористов Берестова Сергея Петровича, Сирик Алексея Ивановича, Труханова Владимира Андреевича, водителей Жумагалиева Абата Муратбиковича, Гарнастаева Василия Анатольевича.

На протяжении существования организации в ней работали и продолжают трудиться династии: Шконда, Писмарёвы, Яшковы, Берестовы, Жумагалиевы, Третьяковы, Сосницкие, Гарнастаевы и другие. Ежегодно инженерно-технические работники проходят переподготовку по технике безопасности при работе с кранами, с газовым оборудованием, бывают на курсах повышения квалификации. Рабочие получают новые специальности или проходят переподготовку в учебно-производственном комбинате в г. Оренбурге.

Наши побитые чемоданы снова
громоздились на тротуаре;
нам было еще ехать и ехать.
Но какая разница, дорога – это жизнь.
Джек Керуак «В дороге»

ЛЮДИ



Ефим БАСИН: «Я привык работать открыто и честно»

В конце марта генеральный директор ООО «Корпорация «Инжтрансстрой» Ефим БАСИН провёл пресс-конференцию, на которой объявил о ликвидации компании и объяснил, почему ему пришлось принять это непростое решение. Мы публикуем заявление героя социалистического труда, кавалера ордена «За заслуги перед Отечеством» II и III степеней, а также комментарий эксперта дорожной отрасли по данному поводу.



Ефим БАСИН, генеральный директор ООО «Корпорация «Инжтрансстрой»:

— Уважаемые коллеги, ООО «Корпорация «Инжтрансстрой» было организовано в 2007 году практически с нуля, когда нам пришлось выйти из состава

корпорации «Трансстрой» после продажи её Олегу Дерипаске.

Со мной из компании ушли люди, которые были преданы своему делу. Буквально за год мы организовали структуру, получили все необходимые лицензии, допуски, разрешения. Уже через год мы достигли высоких позиций в ранге строительных организаций. В течение последних 5 лет наша компания занимала первые места в России и странах СНГ и по объёмам работ, и по количеству введённых объектов.

Объёмы работ доходили до 60 млрд рублей в год. В последние два года этот показатель стал уменьшаться и в 2013 году составил 27 млрд рублей. Этому были причины. Какие? Мы приняли активное участие во многих стратегических стройках России. Прежде всего, речь идёт о подготовке к саммиту АТЭС на Дальнем Востоке, к Олимпиаде в Сочи.

Мы выиграли тендеры на создание 14 олимпийских объектов. С гордостью хочу заявить, что они были введены в эксплуатацию в срок. Мы не получили по ним ни одного замечания.

К сожалению, выполняя свои функции, мы оказались в тяжелейшей ситуации, которая притормозила наше движение вперёд. С чем это связано?

Во-первых, в начале работы над объектами нам приходилось заключать контракты с заказчиками без необходимой документации, без чёткой стоимости объекта, без чёткого задания, без сроков. При этом над нами, как дамоклов меч, висела приближающаяся Олимпиада, сроки которой, как вы понимаете, нельзя было изменить. Приходилось идти на компромиссы — заключать договоры, рассчитывая на порядочность заказчика и взаимную ответственность.

К сожалению, руководители компаний-заказчиков менялись. Только в одном «Олимпстрой» за время подготовки к соревнованиям сменилось 4 президента и несколько десятков вице-президентов. В результате, многие условия, допсоглашения, которые были заключены, отвергались, расценки снижались. Причём делалось это после выполнения работы. А вы знаете, что оказанная услуга цены не имеет.

Процесс подготовки строительной документации необходимо совершенствовать, ведь нашей стране предстоит осуществить огромные объёмы работ — это и подготовка к чемпионату мира по футболу, и реконструкция Транссиба, и строительство высокоскоростных магистралей. Сегодня документация рождается в процессе строительства. Госэкспертиза тоже всегда отстаёт — проводится уже ближе к моменту сдачи объекта в эксплуатацию. Неопределённость влияет, прежде всего, на судьбу подрядчиков.

К сожалению, мы не успели добиться внедрения условий чёткого подписания договоров подряда. Однако в НОСТРОЕ ведётся работа в данном направлении.

Третий момент, который тормозит сегодня реализацию проектов, — это, конечно, необходимость освобождения строительных площадок. Мы часто слышим, что российские компании дорого строят, а ведь дороговизна складывается из огромных затрат, которые несут заказчик или подрядчик при освобождении площадок: отводе участков, земель, сносе лесов. На западе этого нет. Площадки перед заключением контрактов уже освобождены, документация выдана. Поэтому можно чётко определить стоимость того или иного объекта.

Другая трудность, с которой мы столкнулись при строительстве объектов Олимпиады — результат перехода к рыночным отношениям. Многие местные материалы оказались в руках локальных монополистов, которые в условиях повышения спроса могли диктовать цены.

Приведу пример. Когда мы начинали олимпийские объекты в 2010 году, цемент с соседнего Новороссийского цементного завода стоил 2800 рублей за тонну. Когда мы завершали строительство, в 2012–2013 годах, эта цена достигла 5000 рублей за тонну. То же самое можно сказать о бетоне, о растворе — цена на них выросла в 1,5–2 раза.

Также постоянно росли цены за питание, за проживание наших рабочих на местах. Это естественно. Это рынок. Спрос определяет предложение. Другое дело, что, к сожалению, все эти затраты не были компенсированы заказчиками, так как не были учтены в соответствующих договорах.

Несмотря на трудности, на срывы финансирования (а часто заказчик не имел необходимых средств, чтобы вовремя расплатиться), мы делали всё, чтобы обеспечить своевременную сдачу объектов в эксплуатацию. Я считал это своим долгом. Чтобы не подвести Россию, не сорвать Олимпиаду.

Если бы я рассуждал как предприниматель, я должен был бы просто потребовать разрыва контракта.

Но мы этого не сделали. Мы брали кредиты и строили объекты. Сегодня я горжусь тем, что мы ввели в строй здание медиа-центра, два морских порта, реконструированный аэропорт Сочи, трассу Формулы 1, автомобильную дорогу на север с 12 мостами и двумя тоннелями, которая обеспечила создание практически всей инфраструктуры горного кластера, круглогодичную трассу двоеборья, ливневую канализацию, построенную в условиях болот.

Есть ещё одно обстоятельство, которое повлияло на необходимость ликвидации корпорации. Мы получили иски со стороны некоторых заказчиков за якобы срыв сроков строительства объектов, введённых в эксплуатацию в 2011–2012 годах. То есть спустя два года.

Где же принципиальность заказчиков, которые при наличии таких срывов позволяли нам выигрывать новые тендеры? А спустя два года после начала эксплуатации наших объектов, того же морского грузового порта в устье реки Мзымта, без которого была бы невозможной доставка материалов на объекты Олимпиады, нас обвиняют в недобросовестности?

К таким великим стройкам, а занято на сочинских объектах было около 800 тысяч человек, надо готовиться более тщательно. Невозможность расплатиться с субподрядчиками, угроза удовлетворения исков и как следствие отказ банков выдавать кредиты лишают подрядчиков шансов участвовать в новых тендерах. Нашу компанию все эти факторы вынудили принять решение о самоликвидации. Это, конечно, удар и по нашему коллективу и по моему имиджу. Я думаю, государство потеряет одного из ведущих подрядчиков, который вводил все объекты федерального значения вовремя.

Я привык работать открыто и честно. Я мог бы продолжать строить. Сегодня многие организации оказались в такой же ситуации, как «Корпорация «Инжтрансстрой» — у них миллиардные долги. Одни пытаются как-то выкрутиться, оттянуть момент самоликвидации. Я посчитал, что поступлю нечестно, если открыто не скажу коллективу и стране о том, что случилось.



Леонид ХВОИНСКИЙ, заместитель председателя Координационного совета Общественного совета при Росавтодоре, генеральный директор СРО НП МОД «СОЮЗДОРСТРОЙ»:

— Мы пристально следим за ситуацией вокруг «Корпорации Инжтрансстрой». Необходимо детальное разбирательство, но уже сегодня можно сказать, что «Инжтрансстрой» стал жертвой внутренних разногласий и проблем в руководстве Олимпстроя. Однако неоспоримым является тот факт, что нельзя оставлять строителей один на один с этими проблемами. Нельзя просто забыть про работников, чьими руками был совершён настоящий подвиг — в короткие сроки были построены сложнейшие объекты, во многом обеспечившие успех Олимпиады. Общественный совет будет продолжать разбираться в сложившейся ситуации. Думаю, в ближайшее время мы предложим наиболее оптимальные пути выхода из неё.

НОВЫЙ ВИТОК ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ ПРЕОБРАЗОВАНИЙ



В современных экономических условиях начался новый виток преобразований в сфере подготовки кадров. Меняются подходы к высшему образованию, меняется структура средних специальных учебных заведений. Новых подходов требует подготовка рабочих кадров. Об особенностях этих процессов мы беседуем с председателем Комитета по транспортному строительству Национального объединения строителей, генеральным директором СРО НП МОД «СОЮЗДОРСТРОЙ» Леонидом ХВОИНСКИМ.

— Леонид Адамович, как вы сегодня оцениваете кадровый потенциал дорожной отрасли?

— В дорожной отрасли, как и в целом в сфере транспортного строительства, много толковых, грамотных высокопрофессиональных специалистов на всех уровнях — от рабочих до руководителей. Благодаря этому успешно выполняются приоритетные для экономики России задачи. Среди важнейших строек последних лет — строительство моста-рекордсмена через пролив Босфор Восточный на остров Русский и других объектов саммита

АТЭС, возведение автомобильных и железнодорожных олимпийских объектов в Сочи. В ближайшем будущем предстоят новые большие стройки, такие как мост через реку Лену в Якутии, мостовой переход через Керченский пролив, реконструкция федеральных дорог в ходе подготовки к чемпионату мира по футболу в 2018 году.

Итоги мониторинга ситуации с кадрами показывают, что в современной России есть базы для обучения по различным профессиональным направлениям деятельности. В стране действует несколько

десятков высших и средних учебных заведений, которые ежегодно выпускают тысячи специалистов для дорожно-транспортного строительства. Так что недостатка в людях с дипломами не наблюдается. Вопрос упирается в их трудоустройство. Системы распределения выпускников, которая работала в советские времена, не стало. Получив теоретические знания и начальные навыки, молодой специалист часто не может устроиться по профессии. В сложившихся экономических условиях руководители предприятий не хотят, а иногда, при отсутствии стабильной

загрузки, и не могут обеспечить необходимые на первых порах условия для работы выпускника.

Свою лепту в этот процесс внёс появившийся пять лет назад институт саморегулирования в строительстве, устанавливающий определённый стаж работы по профессии для специалистов, заявленных для получения свидетельства о допуске. Поэтому в большинстве объявлений о вакансиях работодатели, как правило, указывают, что им нужны люди с опытом работы 3-5 лет.

То же самое происходит с подбором рабочих кадров. Приоритет отдаётся людям, имеющим опыт выполнения определённых работ. Можно быстро научиться двигать отвалами грейдера, но не каждый грейдерист сможет выполнить устройство слоя дорожной одежды в соответствии с заданными отметками.

Это логично, что каждое предприятие стремится привлечь профессионально подготовленных специалистов с практическим опытом, но чтобы такие кадры появились, требуется обеспечить работой вчерашних выпускников, а также вести работу по своевременному ознакомлению специалистов с современными технологиями и новинками техники.

— Что делается в этом направлении?

— Наша организация, в соответствии с правилами саморегулирования, российским законодательством и пожеланиями предприятий, входящих в партнёрство, ведёт работу по контролю ситуации с обеспечением подрядных предприятий профессиональными специалистами. Мы взаимодействуем с учебными заведениями Российской Федерации в области подготовки и переподготовки кадров, в разработке и согласовании учебных программ по повышению квалификации. Наши представители входят в состав Государственных экзаменационных комиссий, участвуют в работе аттестационных комиссий. У нас заключены договоры по повышению



квалификации и аттестации специалистов с 39 профильными вузами России. Подготовка рабочих кадров для предприятий СРО НП МОД «СОЮЗДОРСТРОЙ» осуществляется по договорам с 29 учебными центрами, расположенными во всех регионах Российской Федерации.

В прошлом году Федеральное дорожное агентство (Росавтодор) Министерства транспорта Российской Федерации предложило нам принять участие в формировании «Системы непрерывного дополнительного профессионального образования работников дорожного хозяйства, ориентированной на организацию отрасли и инновационность развития». В рамках этой работы предстоит охватить широкий спектр проблем, связанных как с разработкой образовательных и профессиональных стандартов, учитывающих современный уровень развития техники и технологий, так и с организацией обучения профессиональных рабочих кадров и с созданием программы социальной адаптации и закрепления молодых специалистов на предприятиях дорожного хозяйства.

— Что можно сказать о региональном аспекте кадровой проблемы? В каких субъектах РФ решение этого вопроса продвигается быстрее, в каких — медленнее? Почему?

— Региональные особенности, конечно, есть. В крупных промышленных центрах нет проблем с поиском специалистов. Причём, в условиях безработицы появилась возможность выбирать лучших. Посредством высокой оплаты решаются вопросы подбора кадров для работы вахтовым методом. Сложнее обстоит дело на базовых предприятиях в труднодоступных регионах, таких, например, как Чукотский автономный округ. Мы ежегодно проверяем соблюдение требований саморегулирования в строительстве в отношении профессиональных кадров у работающих там подрядных предприятий, входящих в СРО НП МОД «СОЮЗДОРСТРОЙ», и хорошо знаем, как непросто в том малонаселённом регионе найти или подготовить необходимых специалистов. Поэтому в задачи партнёрства мы включили не только работу по повышению квалификации и аттестации инженерных кадров, но и организацию подготовки рабочих. В частности, централизацию обучения таких узкопрофильных специалистов, как машинисты автогрейдера, асфальтоукладчика, оператора асфальтобетонных заводов и других.

— Какие специалисты нужны дорожной отрасли в первую очередь?

— Перед началом разработки профессиональных стандартов



дорожной отрасли мы провели опрос руководителей предприятий, входящих в СРО НП МОД «СОЮЗДОРСТРОЙ». По результатам сформирован перечень из 85 дорожно-строительных рабочих специальностей. Все они нужны для качественного и безопасного выполнения работ. Сейчас начата разработка пяти профессиональных стандартов: «Машинист автогрейдера», «Машинист бульдозера», «Машинист экскаватора», «Машинист укладчика асфальтобетона» и «Асфальтобетонщик».

Ответственным разработчиком определён Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ), но для качественной подготовки, учёта всех профессиональных особенностей и оценки профстандартов к этой работе привлечена группа экспертов из предприятий — членов нашего партнёрства. Главный итог разработки профессиональных стандартов заключается в установлении современного уровня требований к знаниям, умениям и навыкам работника, позволяющим ему качественно выполнять конкретные трудовые функции по определённой профессии. Этому уровню должны будут в полной мере соответствовать образовательные стандарты и программы обучения кадров.

— Что ещё необходимо сделать для укрепления кадрового звена в дорожно-транспортном строительстве, кроме уже названных вариантов — стабильной загрузки предприятий и разработки профессиональных стандартов?

— Если говорить о нашей работе, то вместе с Федеральным дорожным агентством нам предстоит участвовать в разработке отраслевой рамки квалификаций, в соответствии с национальной рамкой квалификаций Российской Федерации, утверждённой Министерством труда и социальной защиты. Благодаря этому будут упорядочены вопросы соответствия образования и занимаемой должности специалиста. В последнее время появляются новые технологии, новая техника, новые способы и формы организации производства, и, соответственно, нужны хорошо подготовленные специалисты, умеющие адекватно воспринимать и использовать инновации в трудовом процессе. С помощью отраслевой рамки можно будет соотнести уровень квалификации с позицией специалиста в рабочем процессе. Она, например, регламентирует, кем на конкретном производстве сможет работать бакалавр или магистр, которых сейчас начали выпускать наши вузы. Такого определения до сих пор нет в Едином тарифно-квалификационном справочнике.

Ещё одним важным шагом для укрепления кадрового звена станет укрепление престижа профессии дорожно-транспортного строителя. Этому способствуют профессиональные конкурсы, которые проводятся как региональными дорожными управлениями, так и федеральными структурами и общественными объединениями, такими, например, как Национальное объединение строителей (НОСТРОЙ).

Очень важную роль должна играть пропаганда профессии. Важно не только информировать общество о введённых объектах и потребности в новом строительстве, но и рассказывать больше о том, как меняются дорожные и строительные профессии с приходом новых технологий и техники. Как уходят в далёкое прошлое замасленные спецовки экскаваторщиков и трактористов. Как в современных дорожно-строительных машинах создаются комфортные условия для работы машинистов. Так, в целях повышения качества выполнения различных операций на строительных объектах успешно применяются 3D технологии.

То, что совсем недавно было фантастикой, воплощается в жизнь и, к примеру, движение бульдозерных отвалов и ковшей экскаваторов регулируются спутниковой системой слежения. Быть может, скоро придёт время, когда все механизмы на стройке будут управляться с дистанционного автоматизированного командного пункта. Для обслуживания и работы на такой технике нужны хорошо обученные люди, владеющие основами программирования. Соответственно, хорошие знания предполагают и высокий уровень заработной платы. Так что, если шире показывать возможности современной техники и результаты её применения, то строительная специальность станет достаточно престижной. А если последовательно реализовывать потребности экономики страны в создании современных автомобильных дорог, то в кадровом обеспечении дорожно-транспортного строительства проблем не останется.

Олеся ВИНОГРАДОВА

«ВНИКАЮ В КАЖДУЮ МЕЛОЧЬ»

Инженер-проектировщик ОАО «КТЦ «Металлоконструкция» Вячеслав Витальевич КУЗНЕЦОВ говорит, что считает себя лишь частью серьёзного производственного процесса. Он разрабатывает для заказчиков чертежи дорожного барьерного ограждения, согласовывает с ними проекты, которые потом попадают в руки технологов и дальше, по цепочке. В результате получается продукт — необходимый, востребованный, качественный. «Испытываю ли я гордость за свою работу? Нет, я — рядовой специалист, — говорит Вячеслав Витальевич. — Мне просто интересно видеть итог своего труда».



Вячеслав Кузнецов рассказывает о своей работе неохотно — чувствуется, что тратить время на разговоры о себе он не любит. Честно и без лишнего шума выполнять свои обязанности — вот его главный принцип.

Вячеслав Витальевич решил стать проектировщиком не сразу. Сначала окончил Ашхабадский гидротехникум, получив специальность техника-строителя автомобильных дорог. Потом поступил в Туркменский политехнический институт, где учился на кафедре «Строительство и эксплуатация автомобильных дорог». Получив диплом инженера-строителя, он с выбранного пути уже не свернул.

Много лет трудился в строительных и проектных организациях Ашхабада. В 2000 году с семьёй переехал в Ульяновск, где занимался проекти-

рованием барьерных конструкций.

Последние два года работает в ОАО «КТЦ «Металлоконструкция». «Здесь для меня всё внове, — говорит он. — Раньше я создавал чертежи объектов, но никогда не видел, как они изготавливаются. Сегодня я могу сказать: «Мы производим барьерное ограждение». Второе принципиально важное новшество — здесь я, пусть редко, но делаю чертежи изделий, то есть выполняю работу технолога. Это требует знания многих тонкостей изготовления элементов металлоконструкций. Кроме того, перед нами регулярно ставятся новые задачи, появляется новая продукция в производственной линейке, а также современные материалы — на рынке, изменяются технические нормативы. Сложно, но я учусь. Вникаю в каждую мелочь — что собой представляет изделие, как

оно будет использоваться, где будет устанавливаться».

Быть частью производственного процесса — для кого-то роль небольшая. «А мне интересно работать на общий результат, — признаётся Вячеслав Кузнецов. — Мы в нашем проектно-отделе разрабатываем, как правило, чертежи небольших объектов, например, мостов. В основном, это индивидуальные заказы».

Один проект обрабатываю в среднем за 2-3 дня — делаю чертёж и спецификацию. Затем отправляю его заказчику, созваниваюсь, интересуюсь, будем ли двигаться дальше. Когда заказ согласован, мы заключаем контракт и запускаем проект в производство. Потом я вижу продукт деятельности нашего предприятия на дорогах Ульяновской области. Это приятно — понимаешь, что твои старания не напрасны».

Елена АЗАНОВА



Андрей ШЕРБИНА, генеральный директор ОАО «КТЦ «Металлоконструкция»:

— Раньше мы нередко обращались со своими заказами в проектные институты. Однако далеко не каждый институт знает особенности проектных решений по изготовлению дорожных и мостовых ограждений барьерного типа, световых опор, конструкций из гофротрубы и прочего. Также нас не устраивали удлиненные сроки подготовки проектов и цена. Наши проектанты-умельцы вскоре делом доказали, что поставленные им задачи они решают оперативнее, качественнее и дешевле.

Например, сегодня конструкции из гофротрубы пользуются повышенным спросом. Но хорошего проекта, отвечающего требованиям сегодняшнего дня по их изготовлению, нам увидеть не удалось. Сделали его своими силами. На наш взгляд, проект получился эксклюзивный. По нему и работаем. То же самое могу сказать и о «барьерке». У конкурентов — своя конструкция, у нас — своя. Ничуть не принижая успехов коллег-конкурентов в их творческом поиске, мы, тем не менее, идём своим путём. На шаг-два впереди остальных. Такова наша философия.

В проектной группе у нас три человека. «Генератором идей» мы по праву называем Вячеслава Витальевича Кузнецова. Это грамотный, ответственный, коммуникабельный специалист. В его проектах вы никогда не найдёте ошибок. Всё просчитано и выверено. Есть чему поучиться молодым проектантам у своего наставника.

В минуты отдыха

Впереди майские праздники, День Победы. Оренбуржец Алексей Нихаёв прислал нам свои стихи, посвящённые воинам той страшной войны, памяти павших на полях сражений с фашизмом. Май 45-го «смеялся и рыдал, в руках сжимая крестики сирени», — пишет автор.



Алексей Васильевич НИХАЁВ родился в 1962 году в селе Богдановка Тоцкого района Оренбургской области. Выпускник факультета иностранных языков (ОГПИ, 1984 год). Его стихи и рассказы печатались в газетах «Авангард», «Южный Урал», «Оренбуржье», «Вечерний Оренбург». Отдельные стихотворения и подборки произведений вошли в альманахи «Гостинный Двор», «Башня», а также в коллективные сборники тоцких авторов «Обережный круг», «По тебе, село, слава добрая», «О чём поведала дубрава», «Степь да степь — любимый Тоцкий край». Лауреат областной литературной премии имени С.Т.Аксакова, регионального фестиваля авторской песни «Эпицентр добра». Автор поэтического сборника «Лоскутное одеяло».

Дороги и люди / № 4(57) 2014

ВЕСНОЙ СОРОК ПЯТОГО

Туда, где ранят землю взрывы,
Шагают brave полки.
А принаряженные ивы
Им шепчут что-то у реки.
Привал, коснулись клавиш пальцы.
То гарь, то пыль войны кругом.
А баянист выводит вальсы.
А в небе — тучи в голубом.
Эй, тучи, тучи грозовые,
Вы слышите? — победе — быть!
В цветах поля прифронтовые.
Нас никому не победить!

МАРШ-БРОСОК

Дрожала жаркая земля,
Вращались бешено колёса.
Ночь, на войну и мир деля,
Луны дымилась папираса.
Прикрыть собой хрустальный мир
Колонны двигались стальные.
Не по уставу командир
Просил: «Сынки - вперёд, родные».
В степи, привыкшей к тишине,
Тревожно вскрикивала птица.
И всё родней казались мне
Бойцов мелькающие лица.
Вдаль, краем поля, у берёз,
Из пыли, рокота и дыма
Такое бурей пронеслось,
Что искони непобедимо.

САЛЮТ ПОБЕДЫ

Салют Победы звёздами сиял
Моей стране, не вставшей на колени.
А светлый май смеялся и рыдал,
В руках сжимая крестики сирени.

В Салюте было всё: восторг и боль,
«Ура!», объятья, перелив баяна,
И пыль дорог, и щёк сиротских соль,
Разрывы бомб и голос Левитана.

Горят мемориальные огни,
Как свечи поминальные мерцают.
Они — я это с детства знаю —
Салют, упавший с неба на гранит.

В СЕНТЯБРЕ 54-ГО

Вызов стоглавому змею
Бросил бесстрашный Иван.
«Фрицу» свернувшее шею,
Вышло «ура» на уран.

Спят полигонные дали,
Смерч рукотворный затих.
Там, чтоб чужие боялись,
Били (учили) своих.

Жизнь, без привалов на марше,
Годы сложила в стога.
Там, где отряхивал Маршал
Тоцкую пыль с сапога.





НП «АСДОР» совместно с Государственной компанией «Автодор»
объявляют об открытии

III ВСЕРОССИЙСКОГО КОНКУРСА «ЛИДЕР ОСВОЕНИЯ ИННОВАЦИЙ В ДОРОЖНОМ ХОЗЯЙСТВЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ 2014 ГОДА»



ЕЖЕГОДНЫЙ КОНКУРС ПРОВОДИТСЯ В ЦЕЛЯХ
СТИМУЛИРОВАНИЯ ВНЕДРЕНИЯ В ДОРОЖНОМ ХОЗЯЙСТВЕ
ПЕРЕДОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ И МАТЕРИАЛОВ.

К участию в конкурсе приглашаются:

- учреждения и управления заказчиков, осуществляющие контроль за внедрением инновационных продуктов в дорожном комплексе;
- подрядные строительные и проектные организации дорожного комплекса страны, освоившие инновации в инженерных изысканиях и проектировании, строительстве, ремонте и содержании дорожных объектов.

Подробную информацию о конкурсе можно получить на сайтах: www.russianhighways.ru, www.asdor-np.ru. Организация-участник может представлять до 01 сентября 2014 года на конкурс не более 2-х заявок с описанием одной инновации в каждой из заявок.

Оргкомитет конкурса: тел. (812) 332-031-48;
факс (812) 332-01-50; e-mail: acc@rba-spb.ru



ПРОЕКТИРОВАНИЕ, ПРОИЗВОДСТВО И УСТАНОВКА БАРЬЕРНОГО ОГРАЖДЕНИЯ



ОТДЕЛЫ ПРОДАЖ:

Москва:

8(495)737-65-31
office@ktc.ru,

Санкт-Петербург:

8(812)603-03-69
info@ktc-nw.ru,

Новосибирск:

8(923)125-46-00
nsk@ktc.ru,

Иркутск:

8(924)544-02-22
ktc-vs@mail.ru,

Хабаровск:

8(4212)54-45-36
ktc-dv@mail.ru,

Екатеринбург:

8(343)369-90-64
ktc-ural@bk.ru.