



29 мая 2014 г.

№22(697)

РОССИЙСКИЙ ДОРОЖНИК

Если будут дороги,
Значит, будет и жизнь!

ГАЗЕТА РОССИЙСКОЙ АССОЦИАЦИИ ПОДРЯДНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ В ДОРОЖНОМ ХОЗЯЙСТВЕ (АСПОР)

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

Знай наших!

ПОЗДРАВЛЯЕМ С НАГРАДОЙ!



27 мая министр транспорта РФ Максим Соколов вручил нагрудный знак «Почетный дорожник России» Врежу Эдиковичу Аракелян – генеральному директору общества с ограниченной ответственностью «ДорЭнергоСтрой».

Вреж Эдикович является одним из активных членов Объединения «АСПОР», живет его заботами, оказывает содействие и поддержку во всех акциях и мероприятиях Объединения.

Вреж Эдикович! Сердечно поздравляем Вас с заслуженной наградой. Желаем Вам творческих удач, исполнения всех намеченных планов и большого человеческого счастья!

Совет Объединения «АСПОР»

Люди дела

ШТРИХИ К ПОРТРЕТУ НАГРАЖДЕННОГО

Редко встречаются люди, у которых умение красиво говорить сочетается со способностью претворять сказанное в дело. Вреж Эдикович Аракелян относится как раз к этой категории хозяйственников. Он за словом в карман не лезет, умеет остроумно и четко выразить мысль. Но лишний раз на трибуну не выходит. Зато люди уверены: если Аракелян сказал, то дело будет сделано.

Вреж Эдикович родился в селе Шишкерт Кафанского района Армянской ССР и после службы в рядах Советской армии поступил в Московский кооперативный институт на экономический факультет, выбрав специальность «Бухгалтерия и анализ народного хозяйства бухгалтерского учета». После окончания вуза в 1987 году по распределению попал в Шаховской район Московской области, где первым рабочим местом оказалась заготовительная организация при райпотребсоюзе, а уже через год стал директором небольшого хозрасчетного объединения.

В 1992 году Шаховскую администрацию возглавил Николай Травкин, назначенный на эту должность Указом Президента РФ. Он-то и пригласил Аракеляна на работу в свою команду. В основном, пришлось решать острые социальные вопросы, связанные с больницами, детскими садами, школами. Позднее те же вопросы пришлось решать в новой должности – директора первого муниципального предприятия в российском масштабе.

(Окончание на стр. 2)

Парадоксы

ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ КОДЕКС ТОРМОЗИТ СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ

Общероссийское общественное движение «НАРОДНЫЙ ФРОНТ «ЗА РОССИЮ» начинает наступление на Градостроительный кодекс.

Недавно под председательством Члена Центрального штаба Общероссийского общественного движения «НАРОДНЫЙ ФРОНТ «ЗА РОССИЮ» В.Б. Ефимова состоялась Всероссийская Конференция ОНФ по выработке комплекса мер, обеспечивающих повышение производительности труда и снижение издержек, а также по мониторингу инвестиционных проектов в транспортном комплексе.

В конференции приняли участие помощник Президента РФ – И.Е. Левитин, заместитель начальника управления Администрации Президента РФ А.Н. Недосеков, руководитель Исполкома ООД «НАРОДНЫЙ ФРОНТ «ЗА РОССИЮ» А.В. Анисимов, Заместитель Министра транспорта Российской Федерации В.М. Окулов, Председатель Комитета Государственной Думы по транспорту Е.С. Москвичев, вице-президент ТПП РФ В.П. Страшко, представители ассоциаций и предприятий и организаций транспорта и дорожного хозяйства.

На конференции с докладом на тему «Повышение производительности труда и снижение издержек в дорожном хозяйстве» выступил член президиума экспертного совета ОНФ по транспорту, Президент Ассоциации дорожных проектно-изыскательских организаций «РОДОС» Олег Вячеславович СКВОРЦОВ:



– Мы сегодня обсуждаем очень важный вопрос. Когда были подписаны майские указы, у нас появилась какая-то надежда, что дело сдвинется с места. Но это не так. И эти указы в части, касающейся

дорожного хозяйства, не будут выполнены.

В нашей прессе очень часто звучит, что у нас производительность труда в разы меньше.

Если смотреть, от чего зависит производительность труда, есть два фактора, влияющие на этот показатель: внешние и внутренние. Внутренние, связанные с организацией работ, техническим оснащением, которое у нас на высоком уровне и квалификацией кадров. То, что наши дорожники умеют работать быстро, при создании соответствующих условий, доказано на практике, в том числе на объектах Сочинской олимпиады. Их техническое оснащение тоже на уровне мировых стандартов. Хуже с кадрами. С ликвидацией ПТУ возникли проблемы с рабочими и механизаторами высокой квалификации. Например, необученный грейдерист или сварщик выполняет работу в три и более раз медленнее, чем специалист с опытом высокой квалификации.

Но главное не в этом. Производительность труда в дорожном строительстве сдерживается внешними причинами и созданными административными барьерами.

Приведу примеры, как я это оценивал. Поскольку статистического учета производительности труда у нас в стране нет, давайте попробуем оценить и сопоставить с зарубежными аналогами производительность труда дорожников по темпам строительства дорог.

В 90-е годы мы строили ежегодно от 100 до 160 километров дороги Чита – Хабаровск, от 70 до 40 километров дороги М-4 Москва – Ростов, где-то около 30 – 50 километров автомагистралей М-3 Москва – Киев, М-2 Москва Симферополь, М-7 Москва – Нижний Новгород и т.д. Сейчас если

(Окончание на стр. 4)



Кредмаш

Производит и реализует асфальтобетонные заводы:

- стационарные;
- перемещаемые быстромонтируемые;
- башенные;
- в автогабарите;

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

Срок отгрузки заводов любых модификаций – от 5 до 30 дней

Украина, 39600, Полтавская обл., г. Кременчуг, ул. 60 лет Октября, 4
Тел.: +38 (05366) 22248, 20014, 22032;
+38 (0536) 765035, 765281;
Тел./Факс: +38 (0536) 765130, 765288;
+38 (0532) 501425
E-mail: market@kredmash.com
www.kredmash.com

(Окончание. Начало на стр. 1)

Парадоксы

Милосердие

ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ КОДЕКС ТОРМОЗИТ СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ

посмотреть на два всем известные дорожные объекта – головные участки платных дорог М-10 Москва – С.-Петербург км 15-58 протяженностью 43 км и М-1 Москва – Минск (обход Одинцова) – 18 км, то ежегодные темпы их строительства составляют 2 – 6 км в год.

Почему раньше было хорошо, а сейчас стало плохо? В чем секрет? Не в том, что наши подрядные организации не могут сегодня быстро строить. Дело в том, что в 2004 году был принят Градостроительный кодекс, который сломал сложившуюся десятилетиями систему подготовки документации для строительства дорог и создал массу новых административных процедур, включая новую – процедуру получения разрешения на строительство.

Согласно данным рейтинга Всемирного банка «Ведение бизнеса» (Doing Business), по получению разрешений на строительство наша страна находится на 178 месте из 185 стран. Эта законодательная новация требует 344 дня!

Но это еще не главное. Ни эксперты Всемирного банка, ни наши законодатели не принимают во внимание, что для получения разрешения на строительство необходимо предоставить «правоустанавливающие документы на земельный участок».

Я сейчас попробую объяснить популярно, что это за документ. Наверное, не надо быть специалистом, для того чтобы понимать: чтобы отвести землю под строительство дороги, нужно знать сколько её требуется, а для этого нужен чертеж. И для того чтобы узнать, сколько земли нужно отвести под дорогу, надо знать ее план, продольный профиль, высоту насыпи и заложение её откосов, проекция которой на поверхность земли определит контуры земельного участка, т.е. нужен проект. Но как решается этот вопрос в Градостроительном кодексе?

Статья 48 гласит, что «проектирование осуществляется путем подготовки проектной документации применительно к объектам капитального строительства, строящимся, реконструируемым в границах принадлежащего застройщику или иному правообладателю участка».

Но никто не знает и не может ответить на вопрос, на каком этапе разработки градостроительной документации образовался у застройщика этот участок, когда и на каком этапе был произведен его землеотвод и выкуп, а так же все предшествующие этому работы, связанные с выбором, согласованием принятого варианта трассы проектируемой дороги, сносом и переносом инженерных коммуникаций и строений, попадающих в зону строительства, выплата компенсаций их владельцам.

Поэтому на практике работы по проектированию и строительству производятся параллельно с работами по отводу земель и периодически останавливаются надзорными органами. При этом процесс оформления землеотвода для автодорог регламентируется 49-ю ведомственными нормативными актами и плюс шестью пунктами закона. В итоге мы имеем то, что имеем. Причем надежды на то, что что-то сдвинется, нет.

В статью 48 за последний год было внесено три поправки, которые в принципе ничего не изменили. Но в результате этих поправок появилась запись о том, что если документацией по планировке территории предусмотрено размещение объекта транспортной инфраструктуры, архитектурно-строительное проектирование осуществляется путем подготовки проектной документации в границах не принадлежащего застройщику земельного участка. Теперь смешали все в кучу и проектирование и землеотвод, не изменив сроков выполнения работ.

На практике соотношение между временем проектирования дороги, процедурами согласований, оформления отвода и выкупа земель составляет 1:3-1:4. В итоге срыв сроков, за которые исполнители расплачиваются штрафными санкциями. При этом выбора у дорожников нет. Работает государственный монополизм. Или участвуй в торгах на таких условиях или сиди без работы. Да и у заказчика здесь нет другой инициативы.

Выход здесь один – внести поправки в Градостроительный кодекс и четко определить, на какой стадии решаются вопросы, связанные с выбором трассы, отводом земли и дальнейшим проектированием. Без этого ничего не получится.

Второй аспект, связанный с производительностью труда автомобилистов, так же упирается в Градостроительный кодекс. У нас вся дорожная сеть построена по советскому принципу. Этот принцип гласил: «Строй от колхоза до райкома, от райкома до обкома, от обкома до ЦК». В итоге для того, чтобы например, проехать из Варшавы в Ростов, мы должны сначала проехать Москву и потеряв массу времени в пробках в районе московского транспортного узла с большим перепробегом двигаться к конеч-

средств. Но все эти вопросы, к сожалению, остаются без внимания со стороны органов стандартизации.

Мы ничего не можем понять. Кому выгодны эти актуализированные нормы! На всех их имеются отрицательные заключения Минтранса России, «Росавтодора», ведущих дорожных научных и проектных организаций, но, несмотря на это, их утверждают с нарушением установленного порядка. Сейчас Минстрой России подготовил проект распоряжения Правительства, согласно которому эти нормы будут обязательными для применения.

Мы постоянно ставим эти вопросы, последнее наше коллективное обращение в Минстрой России было направлено через администрацию Президента России. Но у Минстроя одинаковый ответ на все обращения. Создается впечатление, что они их просто не читают, и пишут шаблонный ответ, в котором нам разъясняют положения Градостроительного кодекса.

Если сейчас будет принято подготовленное Минстроем России решение, которое сделает актуализированные дорожные нормы обязательными к применению, начнет работать механизм удушения научно-технического прогресса через государственную экспертизу.

Если мы сделали современный проект, а экспертиза, все равно, согласно действующему положению, приведет его в соответствие с нормами полувекковой давности.

Уже давно во всем мире оценку эффективности дорожных проектов делают, исходя из затрат за период жизненного цикла. У нас, дорожников, первоначальные капитальные затраты составляют 25, иногда 30 процентов, остальное 75-70 процентов это затраты на ремонт и содержание. У нас экспертиза главной целью ставит снижение стоимости строительства, без учета последующих затрат. Это полнейшая экономическая безграмотность.

Поэтому следует пересмотреть функции и задачи государственной экспертизы и не допустить принятия решения об обязательном применении устаревших норм.

Это очень серьезная проблема. И то, что появился Общероссийский Народный Фронт, это надежда на то, что этот вопрос каким-то образом сдвинется с места.

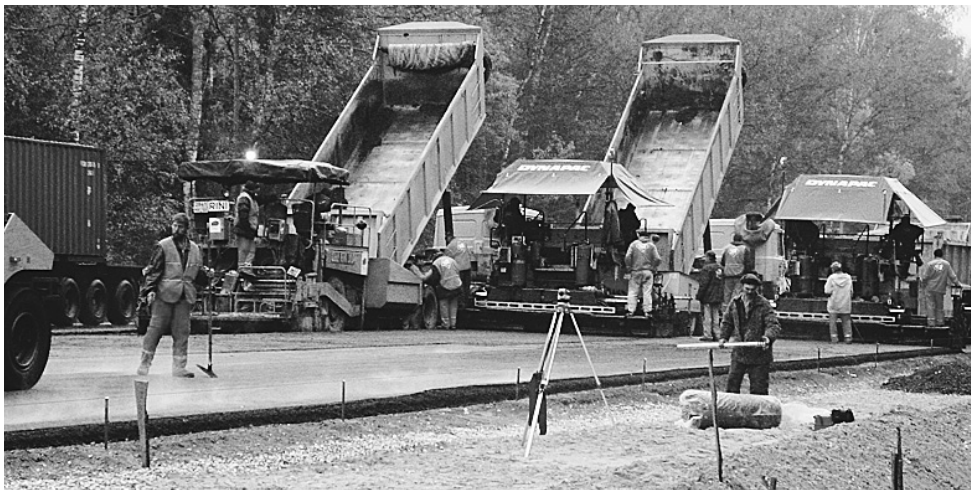
Реплика заместителя начальника управления администрации Президента России А. Недосекова:

– Спасибо большое, Олег Вячеславович. Тема очень важная. Много раз мы ее с Вами обсуждали. Я могу сказать, что даже на таких объектах, какие мы строили, допустим, дорогу на аэродром во Владивостоке, подключали всех, начиная с И.И. Шувалова, ничего собрать не могли. И в конечном итоге закончилось тем, что собрали всех на совещание, закрыли на ключ и сидели 3,5 часа, пока они все не подписали.

Я бы хотел посоветоваться, может быть, тут надо вводить уведомительный порядок, электронное уведомление о том, чтобы нам подписывали это чиновники, которые фактически к стройке не имеют никакого отношения?

Второе. Очень важный момент, о котором вы сказали, про строительные нормы и правила. Тема очень важная. Поручения Президента есть, они, в самом деле, не выполняются. И как раз тот документ, о котором вы говорите, что он вернулся. Я с вами полностью согласен и хотел бы с вами поговорить, как нам его реформировать. Игорь Евгеньевич Левитин принял решение – подписанный документ с контролем не снимать. Мы с вами реформируем тот вопрос, который был вами поставлен, чтобы он стал более понятен.

Подготовил Игорь ЛУЧНИКОВ



ной цели. И тут опять виноват Градостроительный кодекс, который исключил стадию планирования транспортных потоков.

И последний вопрос. Мы проектируем наши дороги по нормам, по которым я, уже преклонный старик, еще в ВУЗе учился. Это нормы 1972 и 1985 годов.

Например, утвержденные чуть больше года назад Минрегионразвития России, так называемые актуализированные нормы проектирования дорог, из 321 приведенных в них значений нормируемых показателей, 311 взяты из старых норм, из них 160 из норм 1985 года и 151 из норм 1972 года! А это не только ежегодные миллиардные убытки, это жизни десятков тысяч наших соотечественников, которые погибают на дорогах из-за несовершенства норм, не приспособленных к современным условиям движения и служат по заключению экспертов причиной каждого третьего ДТП.

Президент поставил задачу: в два раза увеличить темпы строительства дорог. А как это сделать? Вот один из возможных путей решения этой задачи. Приведу такие цифры. Если у нас в России дорог с твердым покрытием 84%, то в США их всего 49% или 3 миллиона километров дорог, не имеющих твердого покрытия, но проезжаемых ежегодно. Это дороги с так называемым «переходным покрытием» – т.е. покрытием из гравия, щебня, песка, которые при низкой интенсивности движения отлично справляются со своими функциями. В настоящее время во всех странах мира есть понятие «дороги низкой интенсивности движения» – это местные дороги для связи с мелкими населенными пунктами, которых у нас катастрофически не хватает. Они гораздо дешевле и делаются по специальным нормам, которых у нас нет.

Есть в новых нормах еще одна крайность. Мосты к любой деревне должны быть рассчитаны на нагрузку с массой 120 тонн. Такого нет ни в одной стране мира. Найдите мне такую машину, которая бы ездила в каждую деревню. А это миллиарды выброшенных не ветер бюджетных

Ветеран труда с 45-летним трудовым стажем Михаил Иванович ФИЛИН проработал в Кольчугинском дорожном ремонтно-строительном управлении Владимирской области 20 лет, 15 из них – главным инженером.

ПОМОЖЕМ ВETERАНУ

Под его техническим руководством было проложено в области 180 км автомобильных дорог с твердым покрытием. Хозяйственным способом построено более 30 квартир для работников предприятия. Почти с нуля была возведена производственная база с отопляемыми гаражами для легкового транспорта и дорожно-строительной техники на 30 машино-мест, с общежитием для молодых специалистов, двухэтажное административное здание. Под его руководством был построен асфальтобетонный завод производительностью 25 тонн смеси в час, подведен природный газ.

Михаил Иванович имеет многочисленные грамоты, награжден медалями «За доблестный труд» и «Ветеран труда».

Сейчас он тяжело болен. Перенес три хирургических операции, два курса лучевой терапии. Для продолжения лечения требуется 120 тыс. рублей. При пенсии в 11500 руб. собрать ему требуемую сумму не представляется возможным.

Редакция газеты «Российский дорожник» надеется, что найдутся добрые и отзывчивые читатели, готовые помочь ветерану в его беде.

Адрес Михаила Ивановича Филина:
Владимирская обл.,
Кольчугинский р-н, поселок Раздолье,
ул. Новоселов, д. 7, кв. 8.
Р/с 42306810910122988691/34
в Кольчугинском отделении № 2484
Сберегательного банка России.

Строительство

МОСКВА ПРИВЛЕКАЕТ ИНВЕСТИТОРОВ

Мэр Москвы Сергей Собянин встретился с членами столичного клуба инвесторов. На встрече градоначальник подчеркнул, что в 2013 году был установлен рекорд по объему инвестиций в Москве. Это отметили и за границей. В частности, в рейтинге «Город возможностей», который провела консалтинговая компания PricewaterhouseCoopers (PwC). В соответствии с ним российская столица вошла в десятку лидеров среди мегаполисов мира по объемам средств, вложенных в экономику города иностранными бизнесменами. – Оцениваются в основном иностранные инвестиции, инвестиции в строительство. Если взять объемы строительства, то, я думаю, мы войдем в тройку-четверку городов мира, – добавил Сергей Собянин.

Из полутора триллионов рублей, которые город получил в качестве прямых инвестиций, половина была направлена в недвижимость. Это также позволило установить рекорд и построить в прошлом году 8,6 миллиона квадратных метров недвижимости.

– В этом году в силу разных политических и экономических причин есть определенное напряжение у вас, у инвесторов, в целом у экономики, – заметил мэр. – Но тем не менее итоги последних четырех месяцев позитивны, вы прекрасно знаете, что по вводу недвижимости, по объему инвестиций мы идем даже успешнее, чем в прошлом году. Кстати, Москва опережает мировых лидеров стройки – Пекин и Шанхай – по объему выданных разрешений на строительство.