# РАВНОДУШНЫХ НЕ БЫЛО

**В феврале Санкт-Петербург встречал участников Второй Всероссийской конференции «Актуальные проблемы проектирования автомобильных дорог и искусственных сооружений». На мероприятие съехались гости не только из центральной России, но и из самых далеких ее уголков, а также из стран СНГ, Финляндии, Италии.**

Конференция была организована НП «Ассоциация предприятий дорожного комплекса Северо-Запада» (АСДОР) совместно с Ассоциацией дорожных проектно-изыскательских организаций «РОДОС» при поддержке ФДА Минтранса РФ.

Первая конференция, прошедшая в Северной столице ровно год назад, вызвала широкий резонанс. По ее результатам была принята резолюция, часть положений которой рассмотрены на уровне государственной власти, выпущен сборник докладов… Было также принято решение сделать эту конференцию ежегодной.

В своем вступительном слове директор НП «АСДОР Северо-Запад» Юрий Агафонов сделал краткий отчет: «На 1-й Всероссийской конференции «Актуальные проблемы проектирования автомобильных дорог и искусственных сооружений» в феврале 2008 года нами была принята резолюция и направлена в Правительство РФ.

Из 24 пунктов Резолюции восемь осталось без ответа, на шесть получен ответ со ссылкой на нормативные акты, об устранении несоответствий которых реалиям и говорили эти пункты резолюции, на 10 получены положительные ответы.

Это значит, что результат нашей совместной работы есть – и он положительный!»

Несмотря на достаточно четко сформулированную тематику конференции, многие выступления охватывали куда более широкий круг проблем, нежели значившиеся в повестке дня вопросы технической направленности. Практически любой докладчик так или иначе коснулся темы финансового кризиса: непростая ситуация, в которой вместе со всем миром оказалась и Россия, наложила свой отпечаток на информационную наполненность петербургского форума. Так, статс-секретарь Федеральной антимонопольной службы (ФАС) Андрей Цариковский в своем докладе под названием «Новое в законодательстве о госзакупках. Практика применения» кратко оценил и нынешнее положение дел в экономике.

«Многое в этой ситуации сделать будет либо невозможно, либо крайне трудно, – сказал, в частности, заместитель руководителя ФАС. – О расчетах, заложенных в программы дорожного строительства, на ближайшие несколько лет можно забыть. Нагрузка на автодороги останется прежней. При этом автомобилей меньше не будет, больше будет старых. Снизятся темпы перевозки грузов, вместе с общим обьемом торговли уменьшится и грузооборот, а вместе с ним и обьем налоговых поступлений в бюджет – где-то на 50%. На 30% будут снижены расходы на содержание госаппарата. С одной стороны, это достаточно суровая реальность. С другой стороны, эти обстоятельства могут заставить многих работать лучше, искать новые пути. Нужны методы удешевления проектов, новые механизмы привлечения денег. Только так удастся сохранить дорожное строительство на приемлемом уровне и осваивать те же обьемы, что и раньше».

В контексте выступления статс-секретаря ФАС вполне закономерно прозвучало и похвальное слово известному закону № 94. Это, впрочем, неудивительно: ведь именно в недрах ФАС в свое время родилась идея разработки столь неоднозначного законодательного акта. Однако именно в положениях ФЗ-94 Федеральная антимонопольная служба ищет и находит пути выхода из кризиса.

«Вообще хочу сказать, что дорожное строительство само по себе для нас достаточно сложная отрасль, – говорит Андрей Цариковский. – Здесь мы наблюдаем некоторое единство противоположностей: надо как привлекать к работе компании с хорошей репутаци-

ей, так и обращаться к новым именам на рынке. И здесь нельзя не упомянуть о 94-м законе. Хочу заметить, что за три года непростой закон пришел в достаточно рабочее состояние. Он адаптировался к современной экономике, сохранив основные заложенные в нем плюсы. Подчеркну, что в этом прежде всего антикоррупционном документе присутствуют три основных пункта контроля качества. Это аукционы как основной путь доступа к государственным ресурсам, финансовые страховые гарантии и предквалификация, включающая сведения об опыте работы и ресурсах претендентов.

О том, что закон работает, говорит, между прочим, и число жалоб по нему в ФАС: за 2008 год это более 20 тысяч обращений. При этом все больше и больше жалоб признается обоснованными, повышается их качество. Кроме того, есть один очень забавный эффект: порой, рассматривая жалобу на одно обстоятельство, мы попутно обнаруживаем нарушения совсем в другой сфере в конкурсной документации. Поэтому теперь мы проверяем не только жалобу, но и, параллельно, всю конкурсную документацию, находя ошибки и там».

По словам Андрея Цариковского, в целом за время действия 94-го закона удалось сэкономить для государства до 0,5 трлн рублей. «А впереди у нас – переход на систему электронных аукционов, что позволит бороться со сговорами, например, организаторов аукциона с его участниками. Электронная форма – не полная панацея, но степень угрозы сговора снижается очень сильно. Думаю, что с этими мерами мы сможем экономить до 400 млрд рублей ежегодно. И если они останутся в бюджете, то это даст возможность и дальше реализовывать очень многие дорожные программы. Не стоит забывать, что именно дорожное строительство когда-то помогло Америке справиться с Великой депрессией. Россия пережила многие кризисы, переживет и этот», – сказал в заключение заместитель руководителя ФАС.

Для оптимизации взаимодействия ФАС с дорожниками было признано целесообразным создать при Федеральной антимонопольной службе экспертный совет по дорожному строительству. Такое предложение поступило от Ассоциации предприятий дорожного комплекса Северо-Запада. Кстати, подобный же экспертный совет по жилищно-коммунальному хозяйству уже активно действует при ФАС. Как признается сам Андрей Цариковский, подобная структура будет востребована: для успешного решения вопросов, возникающих в сложной дорожной отрасли, присутствие экспертов соответствующего профиля при ФАС просто необходимо.

О новом подходе к работе дорожной отрасли, в том числе – к правилам определения затрат на дорожно-строительные работы, говорил и президент

Союза инженеров-сметчиков, директор департамента ценообразования в строительстве и экспертно-аналитической работы Ассоциации строителей России Павел Горячкин.

«Сметы на строительство дорог постоянно пересматриваются в сторону увеличения, зачастую в разы. В то же время достоверность определения сметной стоимости строительства автомобильных дорог в проектной документации вызывает сомнения. Во многих проектах (около 85%) стоимость существенно завышается», – сказал Павел Горячкин. В числе причин эксперт назвал несовершенство нормативно-правовой базы ценообразования в дорожном хозяйстве, в частности – иногда прямые приписки в сметах, завышение обьемов выполненных работ.

Вот, по мнению Павла Владимировича, лишь некоторые основные виды нарушений, приводящие к необоснованному завышению стоимости:

- производство работ без утвержденной рабочей документации;
- постоянная корректировка сметной стоимости за счет различного рода дополнительных работ;
- несоответствие показателей расхода материалов при списании и производственных норм расхода материалов (в особенности на скрытые работы);
- закупка материалов подрядчиками по заведомо завышенным ценам;
- несоответствие транспортных схем доставки материалов;
- неправильное применение норм и расценок на работы по новым технологиям дорожных работ, когда применяется импортная техника и современные дорожные материалы;
- учет затрат на эксплуатацию подержанной импортной дорожно-строительной техники, приобретенной подрядчиком, как новой;
- завышение затрат на подготовительные работы, трудно поддающиеся проверке;
- оплата выполненных ранее работ по текущим (более высоким) ценам;
- применение завышенных индивидуальных расценок и индексов пересчета сметной стоимости, согласуемых на основе сговора с отдельными чиновниками и государственными структурами, и т.п.

Кроме того, среди факторов, приводящих к увеличению стоимости дорожно-строительных работ, можно выделить следующие:

- существенные задержки с проведением конкурсов (аукционов) на выполнение дорожных работ, заключением государственных контрактов и открытием финансирования;
- частая смена подрядчиков, особенно на крупных обьектах, имеющих длительные сроки реализации проектов;
- применение некачественных материалов и устаревших технологий;
- неумение организовать эффективный производственный процесс линейного строительства.

Интересно, что по одному из пунктов своего выступления Павел Горячкин был готов поспорить с ФАС: как нетрудно догадаться, это касалось все того же 94-го закона. «Несовершенство положений Федерального закона № 94 позволяет допускать к производству дорожно-строительных работ сомнительных подрядчиков и фирмы-однодневки», – считает Павел Горячкин.

Серьезной проблемой Павел Владимирович назвал отсутствие единой государственной политики и единого органа по вопросам ценообразования в дорожном хозяйстве. Так, вопросы ценообразования в бюджетном строительстве находятся в ведении Минрегионразвития, экспертизу проектной документации, в том числе и сметной стоимости, на основные федеральные обьекты проводит Главгосэкспертиза, также находящаяся в ведении Минрегионразвития. Однако системной работы в этой сфере не проводится. С другой стороны, Минтранс и Росавтодор также не могут самостоятельно формировать государственную ценовую политику в дорожно-строительной сфере.

Между тем, действующие нормы и расценки устарели и не учитывают применение высококачественных и высокопроизводительных специализированных дорожных машин и механизмов, технологий и материалов. На практике дорожные организации при их применении вынуждены закладывать в сметы устаревшие расценки с явно завышенными и неадекватными показателями затрат. Таким образом, государство само создает условия для завышения стоимости дорожных работ.

Тем временем в дорожном хозяйстве постоянно внедряются новые техноло-

гии, освоены соответствующие уровню международных стандартов технологии укладки асфальтобетонных смесей, позволяющие обеспечить высокое качество и долговечность покрытий. Поэтому, если срочно не принять меры по разработке правил, норм и расценок для определения затрат на дорожно-строительные работы, стоимость реализации проектов будет и дальше необоснованно расти.

Говоря о перспективах развития дорожной сети России и финансировании дорожного хозяйства, генеральный директор Научно-исследовательского проектного института территориального развития и транспортной инфраструктуры (НИПИ ТРТИ) Александр Солодкий отметил недостаточные темпы строительства дорог. «Дорога у нас по-прежнему отстает от колеса», – сказал Александр Солодкий. Между тем прогнозы специалистов неутешительны: грузоперевозки к 2015 г. вырастут на 60%, только легковой парк – на 50%. Так, в 2006 г. объем продаж автотранспортных средств достиг 1039,4 млрд рублей, что впятеро превышает объем финансирования и реконструкции автомобильных дорог федерального, регионального и межмуниципального значения. Уже сегодня половина федеральных трасс работает в режиме перегрузки. Доля протяженности таких автодорог в 2007 г. достигла 27,3%. Связью по дорогам с твердым покрытием не обеспечено 40 373 населенных пункта.

Этот печальный список проблем можно было бы продолжить, однако наиболее конструктивным представляется поиск их решений. Одним из путей Александр Солодкий видит реализацию мероприятий, перечисленных в Федеральной целевой программе (ФЦП) «Развитие транспортной сети России на период 2010–2015 гг.». Подпрограмма «Автомобильные дороги» содержит ряд развернутых предложений по модернизации российской дорожной сети. В их числе – строительство системы скоростных дорог, совершенствование подъездов к портам и транспортным узлам, устранение разрывов в магистральной дорожной сети, создание платных автотрасс. В числе последних – Западный скоростной диаметр, автодороги Москва – Санкт-Петербург, «Дон», М-1 (выход на Белоруссию).

Важность документа, по мнению Александра Солодкого, трудно переоценить. Так, в случае отказа от реализации подпрограммы протяженность автодорог федерального значения, работающих в режиме перегрузки, составит в 2015 г. 20 тыс. км. На отдельных федеральных автодорогах, входящих в состав международных транспортных коридоров, доля протяженности дорожной сети, работающей с перегрузкой, достигнет 70–95%. Поэтому совсем не случайно в выступлениях предыдущих докладчиков были подняты темы экономии средств – как за счет конструктивной политики ценообразования, так и благодаря законодательному регулированию процессов распределения подрядов, исполнению и подрядчиком, и заказчиком взятых на себя обязательств.

Кстати, в качестве положительного примера Александр Солодкий также привел американскую практику, только уже периода новейшей истории: правительство Барака Обамы уже выделило на финансирование дорожной отрасли 48 млрд долларов. Всего же с начала 50-х гг. прошлого века в Штатах было построено 66 тыс. км скоростных автодорог. Деятельность нашего соседа Китая также заслуживает всяческого внимания, заметил Александр Иванович. За последние 18 лет в этой стране было построено 130 тыс. км дорог, 53 тысячи из них – скоростные.

Здесь разработана и реализуется единая транспортная стратегия «большого скачка» на период до 2020 г., предусматривающая за счет строительства скоростных железных и автомобильных дорог, структурной модернизации транспортного комплекса, повышения скорости перевозок, комплексного развития аэропортов, морских и речных портов, улучшения уровня сервиса и управления на всех видах транспорта к 2010 г. полностью устранить препятствия для экономического развития Китая и к 2020 г. сформировать эффективную транспортную систему страны, соответствующую потребностям устойчивого экономического роста.

Китай стремится развивать хорошо интегрированную транспортную сеть, которая усилит связи западных районов с восточными и центральными регионами страны, протянется в глубь Центральной и Юго-Восточной Азии, в Россию и Европу с целью выхода на новые рынки,

повышения конкурентоспособности на глобальном уровне и создания возможности для устойчивого развития.

В условиях финансового кризиса в КНР разработана и принята программа из 10 шагов, направленная на стимулирование внутреннего спроса и поддержание экономического роста в течение двух ближайших лет за счет увеличения объема заказов для государственных нужд. В течение двух лет общий объем средств на реализацию программы достигнет 586 млрд долларов. Около 25% этой суммы будет выделено из федерального бюджета, а остальные средства предоставят местные власти, государственные компании и банки. По своим обьемам эта программа на сегодняшний день не имеет аналогов в мире. Как ожидается, эти 10 шагов, помимо бума инфраструктурных инвестиций, окажут позитивное влияние на рост занятости, увеличение обьемов производства цемента, железа и стали.

В ходе конференции делились своими разработками и решениями многочисленные ее участники. С опытом проектирования автодорог в Финляндии гостей форума познакомили представители крупнейшего подрядного предприятия «Дестия», осуществляющего содержание и ремонт автодорог в своем округе.

На вопрос из зала о том, сокращает ли правительство Финляндии в связи с кризисом финансирование дорожной отрасли, менеджер по проектам Тапио Раукола ответил, что средств, напротив, выделено больше – как на строительство, так и на реконструкцию дорог. При этом, говоря о своем опыте работы в России, представители компании «Дестия» рассказали, как в свое время были удивлены следующим фактом: себестоимость строительства дорог в России на порядок выше, чем в Финляндии.

Такое несоответствие сказывается не только на состоянии дорог и искусственных сооружений – это несоответствие сказывается на уровне организации безопасности дорожного движения.

А как расценить такие меры, как замораживание строительства или временную его приостановку? Так, например, приостановлено строительство проектируемого ОАО «Трансмост» моста через реку Оку с обходом города Мурома. Этот мост стратегически необходим трем областям – Владимирской, Нижегородской и Рязанской. Он должен был связать эти области и разгрузить город Муром от транзитного движения.

Строительство должно быть закончено в текущем 2009 г. – большая часть работ уже проведена. Насколько оправданна экономически такая приостановка строительства? Сколько средств потребуется потом, когда работы возобновят?..

В Санкт-Петербурге, например, печальный опыт замораживания строительства дамбы показал, что финансовые потери были очень и очень значительными…

А подсчитывался ли когда-нибудь в России ущерб от дорожно-транспортных происшествий? Или каждый из нас надеется, что все изменится к лучшему само по себе?

«Стране требуется не только дорога с твердым покрытием, – сказал Юрий Агафонов, – но и все элементы безопасности. А все, что касается безопасности на дороге, финансируется по остаточному принципу.

Почти треть федеральных автомобильных дорог работает в режиме хронической перегрузки. Это не только прямые экономические потери, но и одна из причин высокого уровня аварийности.
У нас дорога – это арена боевых действий! Погибших в ДТП – около 30 тысяч человек за год!»

Директор Ассоциации дорожных проектно-изыскательских организаций «РОДОС» Дмитрий Немчинов, говоря о стратегии развития проектирования автомобильных дорог, сделал акцент на ответственности за безопасность дорожного движения, обусловленную принимаемыми проектными решениями. «Пользователю автомобильной дорогой (водителю транспортного средства) должно быть предоставлено право на ошибку. При проектировании автомобильной дороги должны закладываться

решения в части безопасности движения, снижающие вероятность ошибки водителя и минимизирующие последствия такой ошибки», – отметил Дмитрий Михайлович.

«Ждать перспектив – дело неблагодарное. Перспективы надо готовить, и начинать необходимо с самих себя», – так начал свое выступление начальник 3-го отдела Управления ГИБДД по Санкт-Петербургу и Ленинградской области Александр Ионков, чей доклад был посвящен вопросам безопасности при проектировании и строительстве дорог.

«Нельзя, чтобы в проектной документации мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения закладывались в последнюю очередь, как это делается сейчас. Безопасность – высший приоритет! Давайте жить по этому закону», – призвал Александр Павлович. Специалисты Группы предприятий «ДОРСЕРВИС» поддержали выступление Александра Ионкова, предложив включить в резолюцию конференции предложение, связанное с обязательным участием органов ГИБДД в процессе проектирования автотранспортных сооружений.

Говоря о требованиях к геометрическим параметрам дорог, председатель совета директоров группы компаний «Индор», заведующий кафедрой «Геоинформатика и кадастр» Томского ГАСУ Владимир Бойков в своем докладе обратил внимание на новые подходы и решения в области безопасности дорожного движения.
«Ранее меры по обеспечению безопасности дорожного движения были направлены главным образом на предотвращение аварий, – сказал во время своего выступления Владимир Николаевич.–Послепринятияконцепциинулевой смертности целью стало предотвращение тяжких телесных повреждений.

Новое направление привело также к изменениям в подходе к безопасности дорожного движения и поиску новых решений. Для иллюстрации различий часто приводится пример выбора между традиционным перекрестком со светофором и перекрестком с круговым движением. Так, если целью является снижение количества аварий, наилучшим решением будет светофор (количество аварий снизится, однако те аварии, которые произойдут, вероятно, приведут к тяжким телесным повреждениям). Если же целью является предотвращение тяжких телесных повреждений, наилучший результат позволит получить перекресток с круговым движением (вероятно, количество аварий увеличится, но телесные повреждения в большинстве случаев будут не тяжелыми)…»
Доклад Владимира Бойкова, отразивший конфликт СНиПов и САПРов, вызвал живой интерес участников, которые поддержали высказанные докладчиком замечания в адрес существующей нормативно-правовой базы.

Еще об одном конфликте – ФЕРов и ТЕРов – говорилось в выступлении почетного дорожника России Игоря Мельникова, в котором вовсе не было сатирической подоплеки – были лишь имеющиеся факты…

Участники конференции, все как один, обеспокоены не только уменьшением финансирования отрасли – выросли процентные ставки по кредитам, а сами кредиты сегодня получить практически невозможно. Имеют тенденцию к удорожанию и строительные материалы… Как в этих условиях выживут дорожники – остается только догадываться! А вот что будет с экономикой страны, легко прогнозируется, ведь развитие транспортной инфраструктуры – это антикризисная мера (во всяком случае, так считают в большинстве развитых стран). Сокращение же средств на развитие дорог – это дальнейшее усугубление экономического кризиса в стране. Подтверждением этому являются слова председателя Правительства Российской Федерации В.В. Путина:

«Мы с вами прекрасно понимаем, что без развития инфраструктуры нет и не будет развития экономики! Это значит, что у страны не будет будущего. Это значит, что мы будем нести потери, в том числе будут увеличиваться человеческие жертвы на дорогах и в транспортных происшествиях. Если мы не будем развивать инфраструктуру, это значит, что у нас не будет будущего, по большому счету. Это важнейшая задача именно государства – развитие инфраструктуры. Если во многих других отраслях мы можем просто поддержать бизнес и рассчитывать на успех, то здесь этого совершенно недостаточно. Это прямая обязанность государства – развитие инфраструктуры…».

*Участники конференции – кто-то с юмором, кто-то с болью или негодованием, а кто-то и с надеждой – говорили о состоянии дорожного хозяйства в России. И самое главное – среди них не было равнодушных…*

***К сведению:***

** По результатам работы данной конференции была принята резолюция, которая будет направлена в Правительство РФ, Совет Федерации и Государственную Думу, а также в ряд министерств.*
*Резолюция конференции после согласования в Росавтодоре будет выложена на сайте* ***www.dorvest.ru***

*** Телевизионную сьемку конференции можно просмотреть, зайдя на сайт* ***www.dorvest.ru*** *и щелкнув на ссылку*
***http://www.tv100.ru/video/view/ca3e7a092dc1b980f0995a4ba661cf91/***
*(от 26 февраля – «Как строить качественные дороги в условиях финансового кризиса»).*