

**19-22**  
**Я Н В А Р Я**



**ТЕХСТРОЙ**  
**ЭКСПО**  
**ДОРОГИ** '16

**Организаторы:** Министерство транспорта Красноярского края, Управление автомобильных дорог по Красноярскому краю, Ассоциация «Дорожники Красноярья», ЗАО ВК «Красноярская ярмарка».

**Место проведения:** Конференц-зал № 2, Grand Hall Siberia (г. Красноярск, ул. Авиаторов, 19, МВДЦ «Сибирь»).

**20 января, 10:00 – 11:50**

**09:30 – 10:00** Регистрация участников круглого стола.  
1.5 этаж, фойе, Grand Hall Siberia.

### **«ПАРАДОКСЫ ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ»**

Системные сбои, присущие отдельным направлениям дорожно-хозяйственной деятельности, а также возникающие при межведомственном взаимодействии по вопросам, касающимся автомобильных дорог.

*Министр транспорта Красноярского края Еремин СВ. (5 мин.).*

Вступление с обзорным сообщением по ключевым проблемам, возникающим при взаимодействии с другими ведомствами. «Цель одна – решения разные».

#### **Проблема №1. Парадокс «любви к природе». (35 мин.)**

*1. Руководитель КГКУ «КрУДор» Цышук В.В. (10 мин.)*

Описание проблемы.

Лес.

Срок строительства дороги от момента принятия решения до момента ввода в большинстве случаев на 75-80 процентов состоит из подготовки необходимых документов для получения разрешения, и лишь одна пятая этого срока – собственно строительно-монтажные работы.

Продолжительный фактический срок перевода земель лесного фонда в земли промышленности.

Способ перевода – исключительно через Распоряжение Правительства РФ

«Первоначальная презумпция виновности» дорожников в покушении на экологическое равновесие.

Государство доказывает, что строительство дороги действительно экономически обоснованно и жизненно необходимо, но сталкивает инстанции, бюрократизирует и затягивает процесс, зачастую делает его бессмысленным и не основанным на реальной нужде.

Есть первоначально все документы: проект, учитывающий все особенности влияния новой дороги на экологию местности; экспертное заключение определяющее допустимость негативного влияния дороги на экологические характеристики среды. Этого должно быть достаточно для автоматического перевода из одной государственной категории в другую. Но по факту это является лишь началом длинного бюрократического пути самоугаваривания, межинстанционных битв, рассмотрений абсолютно локальных вопросов на высшем уровне.

В итоге сроки начала затягиваются, а, следовательно, только на одной инфляции за этот период теряем тридцать процентов стоимости.

Можно «притвориться» лесозаготовителями.

Но и здесь долгая процедура. Сроки оформления по этому варианту составляют около 1 года.

Однако и этот путь продолжает нашу галерею парадоксов.

Требуется охранять древесину, в том числе и от пожаров, ежегодно подавать декларации по использованию лесного участка, даже когда на нем уже и нет леса, а проложена дорога.

Вместо того, чтобы заниматься заявленной в уставе деятельностью дорожники вынуждены мимикрировать в лесников.

Главные вопросы:

Почему перевод земель лесного фонда в земли транспорта под нужды строительства дорог необходимо утверждать на таком высоком уровне – Правительство РФ?

Почему одна государственная структура (Правительство РФ) так не доверяет другой государственной структуре (региональная власть)?

Неужели региональная власть самостоятельно не может определить необходимость перевода земель и проконтролировать эффективность использования лесных ресурсов?

Неужели высокий уровень экологической позиции не может быть проявлен на региональном уровне?

Откуда недоверие в части компетентности и сознательности региональной власти?

### Карьеры

Вопрос стоимости инертных дорожно-строительных материалов и дальности их транспортировки на 70-75 процентов определяет стоимость строительства новой дороги.

Снижения стоимости дороги можно добиться путем:

1. Уменьшения дальности транспортировки материала.
2. Исключения из структуры стоимости отпускной цены.

Включение в состав проекта разведанного и изученного карьера в максимальной близости от объекта.

Предельно простая схема – в рамках проекта, прошедшего все виды государственных экспертиз, в том числе и экологическую подрядчик разрабатывает исследованный карьер, использует его и по окончании работ рекультивирует.

Государство существенно экономит на исключении из стоимости транспорта и отпускных коммерческих затратах поставщиков.

Однако законодательство разделяет процесс строительства дороги и процесс эксплуатации ОПИ.

Победитель в конкурсе на строительство автомобильной дороги должен победить еще в одном конкурсе – на право использование карьера.

Во-первых, проведение подобного конкурса сроками работ на строительство дороги не учтено, таким образом провести его невозможно.

Во-вторых, не факт, что подрядчик на строительство дороги станет победителем этого конкурса.

И в-третьих, если выиграет не подрядчик, то в составе стоимости работ появится маржа поставщика, которая не учтена в стоимости дорожного проекта

### *2. Министерство природных ресурсов и экологии Красноярского края (5 мин.)*

Взгляд на суть проблемы. Действующие требования к переводу и использованию лесных участков, разработки месторождений полезных ископаемых под нужды транспортной инфраструктуры.

### *3. Федеральное агентство лесного хозяйства. Федеральное агентство по недропользованию (5 мин.)*

Мнение федеральных органов. Проекты законодательных актов. Что в них, когда выйдут в свет.

### *4. Заказчики соседних регионов, муниципальные заказчики (10 мин.)*

Дискуссия. Есть ли такие проблемы? Как решаются? Что нужно изменить. Предложения.

5. *Председатель комитета по природным ресурсам и экологии ЗС КК Симановский А.А. (5 мин.)*

Подведение итога. Мнение законодателя.

**Проблема №2. Парадокс «самобичевание власти».** Одна госструктура наказывает другую при отсутствии у последней возможности не допускать нарушений. (40 мин.)

1. *Заместитель руководителя КГКУ «КрУДор» А.В. Журавлев (7 мин.)*

Почему одна государственная структура (полиция) наказывает другую государственную структуру (государственные, муниципальные учреждения) за то, что та, не имея средств, не может исполнить требования к состоянию автомобильных дорог.

Парадокс ситуации заключается в том, что различные надзорные органы, контролирующие соблюдение нормативных требований в тех или иных областях дорожной деятельности, абсолютно справедливо указывают на грубейшие несоответствия по целому ряду направлений, начиная от отсутствия дорожных знаков и горизонтальной разметки, и заканчивая отсутствием тротуаров, освещения и остановочных пунктов с переходно-скоростными полосами.

И ведь все это абсолютно справедливые, с точки зрения действующего законодательства, требования. Одно плохо – у лица, ответственного за реализацию этих многочисленных требований элементарно нет необходимого количества финансового ресурса, который нужно направлять на эти цели.

Обеспеченность финансовыми средствами не дотягивает и до тридцати процентов от суммы, необходимой на устранение (и то не одномоментное) всех несоответствий требованиям ГОСТов.

И в этих условиях заказчик (государственное или муниципальное учреждение) всё чаще получает штрафы (от государства же) в размере 300 тысяч рублей (!), что ложится дополнительными расходами на и без того скудный региональный бюджет.

Вместо того, чтобы финансировать так необходимые дорожные работы, гоняем эти «межбюджетные трансферты» без всякой пользы для себя, надзорных органов (кроме отчётов о наказании «виновных»), пользователей автодорогами и государства в целом.

Технический регламент подразумевает разделение требований ГОСТов в зависимости от этапа дорожных работ: проектирование, строительство, эксплуатация.

2. *Начальник УГИБДД ГУ МВД России по Красноярскому краю Кускашев В.М. (5 мин.)*

Статистика выданных предписаний, составленных протоколов, вынесенных постановлений (судебных) по статьям 19.5, 12.34.

Основные претензии к дорожным службам.

3. *Заказчики соседних регионов, муниципальные заказчики (10 мин.)*

4. *Федеральное агентство по техническому регулированию и метрологии (5 мин.)*

Какие нормативы обязательны для всех? С учетом требований технического регламента

5. *Подрядные организации (5 мин.)*

6. *Общественность (3 мин.)*

7. *Заместитель Губернатора Красноярского края Черноков И.В. (5 мин.)*

Как примирить стороны и одновременно достичь необходимого результата.

### **Проблема №3. Парадокс «неосуществимых амбиций». (25 мин.)**

*1. Заместитель руководителя КГКУ «КрУДор» Ю.В. Васильев (5 мин.).*

Мы можем гордиться принятыми в России требованиями к геометрическим элементам автомобильных дорог (уклонами, радиусами поворотов и вертикальных изгибов) а также к их обустройству: освещение, ограждение, обустройство автобусных остановок.

Эти нормы в подавляющем большинстве случаев являются главным тормозом в развитии транспортной инфраструктуры страны.

Но, при этом не можем позволить себе строить новые дороги в том количестве и с теми передовыми амбициозными параметрами, которые сами себе и назначили.

Принятые нормы проектирования абсолютно не соответствуют экономическим возможностям страны.

Самая широкая полоса движения в мире! Почему? Ведь даже в развитых странах принимается решение об уменьшении ширины проезда по полосе в пользу повышения количества этих полос.

Самые широкие обочины! Зачем? Ведь во многих, гораздо более развитых в дорожном смысле странах принимается решение о ликвидации обочин с целью повышения количества полос движения.

Крутизна откоса насыпи автодороги 1 к 4 (на каждый метр высоты насыпи из оборота исключаются 4 метра придорожной полосы).

Складывается впечатление, что затраты, связанные не только с миллионами лишних кубометров земляного полотна, но и с необходимостью выкупа дополнительных земель не имеют для нас никакого значения!

Конечно, на дорогах с интенсивностью в 100 тысяч автомобилей в сутки никакие из мероприятий, направленных на повышение безопасности дорожного движения не будут лишними.

Очевидно другое. В Красноярском крае лишь 3% региональных дорог могут исполнять функции скоростных многополосных магистралей.

Остальные автомобильные дороги края, а также перспективные направления их развития и в данное время имеют интенсивность движения, не превышающую нескольких сотен автомобилей в сутки.

Более того – половина краевых дорог по своей интенсивности не дотягивает даже до сотни автомобилей в сутки.

Пользователи этой сети имеют гораздо более спокойные амбиции в части обеспеченной скорости движения.

Многочисленные жалобы на техническое состояние автомобильных дорог в 95 % случаев связаны с необходимостью обеспечения не космических скоростей движения, а самой возможности проезда по дороге!

Обеспечение сохранности подвески автомобиля на скорости 70 км в час беспокоит пользователей гораздо в большей степени, чем необходимость доведения скорости движения на и без того достаточно комфортной дороге до 130 км в час.

Продолжение парадокса.

Мы переустраиваем аварийный мост. Необходима замена прогнившей деревянной балки. По нашим нормам это – реконструкция, а это означает, что просто заменить балку нельзя. Необходимо сделать так, чтобы мост приобрел новое геометрическое положение, соответствующее современным, очень развитым нормам, при том, что строился он по старым правилам.

Это, в свою очередь означает, что необходимо уже не только поменять прогнившие балки, но и радикальным образом переустроить опоры и подходы. Переустройство подходов так же требуется произвести в соответствии с новыми нормами – сгладить, уположить и перенести на новое положение в пространстве. Если вы этого не сделаете – экспертиза проекта не пропустит, и никто ничего не переустроит.

Результат очевиден – стоимость работ по прогнившей балке возрастает в 2, 3 иногда и пять раз за счет того, что вместо аварийно-восстановительных работ, которых бы вполне

хватило для решения проблемы безопасной эксплуатации сооружения, мы, в угоду амбициозным нормам, полностью переустройстваем весь мост. Нам всем известно, что на этом сооружении за тридцать лет его эксплуатации никогда не было проблем, связанных с подходами к нему. Однако мы их все же переустройстваем, потому что нас «душит параграф» амбициозных норм.

Сейчас, в кризисный период, такие нормы имеют очевидные негативные последствия. Полностью переустраивая дороги на неинтенсивных направлениях в соответствии с требованиями норм, ориентированных не на настоящее, а на будущее, мы резко снижаем объемы строительства, отрываем средства от текущего ремонта дорог

Ссылки на то, что действующие нормы проектирования дорог являются залогом безопасности дорожного движения и, якобы направлены на сохранение человеческих жизней, не выдерживают в нынешних условиях никакой критики.

90 процентов ранее построенных дорог в Красноярском крае по уровню своей горизонтальной и вертикальной кривизны требованиям действующих норм не удовлетворяют.

И этот факт простыми заклинаниями о необходимости повысить безопасность дорожного движения за счет повышения характеристик инфраструктуры ликвидировать не удастся!

Львиная доля ДТП в России происходит не из-за плохих дорог, а из-за правового нигилизма и наплевательского отношения к окружающим значительной части участников дорожного движения.

Вывод: нормы проектирования должны быть приведены в соответствие с нашими возможностями. Имеющийся у нас ресурс должен сформировать нам новые цели, может быть не всегда столь амбициозные, однако приближенные к существующим реалиям и реальным потребностям людей и экономики.

2. *Федеральное дорожное агентство. Заместитель руководителя Костюк А.А. (5 мин.)*  
Мнение федерального органа.

3. *Федеральное агентство по техническому регулированию и метрологии (5 мин.)*

Позиция органа по стандартизации. Планируются какие-либо принципиальные изменения?

4. *Заказчики соседних регионов, муниципальные заказчики, проектировщики, СФУ (10 мин.)*

## ИТОГИ

*Министр транспорта Красноярского края Еремин СВ. (5 мин.)*

Подведение итогов стола.

**21 января, 10:00 – 11:30**

**09:30 – 10:00**

Регистрация участников круглого стола.  
1.5 этаж, фойе, Grand Hall Siberia.

**«СДЕЛАНО В КРАСНОЯРСКОМ КРАЕ»**

1. *Министр транспорта Красноярского края Еремин СВ. (5 мин.)*

Вступление с обзорным сообщением.

2. *Председатель ассоциации подрядных организаций «Дорожники Красноярского края» Н.Ф. Минахметов (5 мин.)*

Местные производители (30 мин.)

3. *Генеральный директор ООО "БРИЗ-Центр" Кукарцев А.В.*

4. Директор ООО "КрасДорЗнак" Жвакин Е.В.
5. Генеральный директор ЗАО "Техполимер" Путивский И.А.
6. Директор ООО «Фирма Комстройэкспоцентр» Пилягин А.А.
7. Заместитель генерального директора ГП «КрайДЭО» Юсубов С.К.
8. Временно исполняющий обязанности генерального директора ООО «Восточно-Сибирский завод металлоконструкций» Михайленко И.П.
9. Генеральный директор Техноцентр «Мегаполис-Красноярск» Зуев В. А.

10. Руководитель КГКУ «КрУДор» В.В. Цышук. (5 мин.)

Это хорошо, что у нас так много местных производителей. Но, что ещё не хватает. Почему мы не можем делать еще какую-либо продукцию.

11. Исполнительный директор КГАУ «Красноярский региональный инновационно-технологический бизнес-инкубатор» Вилков Д.В. (5 мин.)

Какие механизмы имеются в крае по созданию условий для разработки и внедрению новых продуктов.

12. Руководитель отделения строительства инженерной инфраструктуры и дорог ИСИ СФУ Янаев Е.Ю. (5 мин.)

Какие есть научные разработки для дорожной отрасли?

13. Финансово-кредитные организации (5 мин.).

Как должен выглядеть успешный бизнес-проект по производству инновационной продукции?

14. Член рабочей группы по оптимизации дорожного движения при ДГХ г. Красноярска Амелькин С.Г. (5 мин.).

15. Министр экономического развития, инвестиционной политики и внешних связей Красноярского края Зубарев В.В. (5 мин.).

16. Заместитель председателя комитета по промышленности и вопросам жизнеобеспечения Законодательное Собрание Красноярского края Колесников А.А. (5 мин.).

17. Заместитель председателя Правительства Красноярского края Лапшин Ю.А. (5 мин.).

Подведение итогов.