



СТРОИТЕЛЬСТВО – НА ПЕРВЫЙ ПЛАН

ИМЕННО ТАКОЙ ПОДХОД ПОЗВОЛИТ РЕШИТЬ МНОГИЕ ПРОБЛЕМЫ ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ

Дорожная отрасль, как и вся экономика страны, пережила довольно сложный год. Сокращение финансирования не могло сказаться на положении дорожно-строительных организаций. Стабильный рост объемов в предыдущие годы, казалось бы, не предвещал «бури». Но снижение цен на нефть, рост курса валют, вынудило правительство внести коррективы в бюджет. В итоге, «пострадала» и дорожная отрасль. С какими проблемами столкнулись дорожники России и каковы пути выхода из складывающейся ситуации? Как должны в таких условиях строить свою деятельность саморегулируемые организации? Об этих и других насущных вопросах мы беседуем с Председателем Комитета по транспортному строительству Ассоциации «Национальное объединение строителей», генеральным директором СРО «Некоммерческое партнерство «Межрегиональное объединение дорожников «СОЮЗДОРСТРОЙ» Леонидом ХВОИНСКИМ.



– Леонид Адамович, с какими итогами, с каким настроением работают сотни российских подрядных дорожно-строительных предприятий, входящих в саморегулируемую организацию?

– Работа спорится, только когда настроение хорошее. Хотя ни для кого не секрет, что в 2015 году произошло снижение объемов средств, направляемых на дорожное строительство. По разным организациям показатели отличаются, но в среднем эта цифра доходит до 30 процентов. Небольшим

утешением можно считать то, что на знаковых объектах работы продолжаются. Наши предприятия участвуют в строительстве автомагистрали «Москва – Санкт Петербург», Центральной кольцевой автомобильной дороги, мостового перехода через Керченский пролив. Они принимают участие в выполнении программ по строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры в Москве, в реконструкции отдельных участков дорог в различных регионах России. Но в целом, дорожные строители переживают

трудное время. Судя по прогнозам Министерства финансов, ситуация начнет выправляться только в 2017 году.

– До 2017 года часть предприятий может не дожить, если не предпринимать каких то действий. Как можно исправить ситуацию?

– Исправить ситуацию может изменение подхода к организации строительства автомобильных дорог, к финансированию именно этого направления. Наглядный пример – введение нормативно-го финансирования на содержа-



ние автомобильных дорог, подведомственных Федеральному дорожному агентству Минтранса России. Благодаря последовательному курсу и четкому плану, Росавтодор за несколько лет перешел на финансирование по нормативам.

Аналогичным образом надо поступать и со строительством автодорог. Все дорожники и общественность помнят поставленную Президентом России задачу об удвоении строительства дорог за десятилетие. Свои предложения по этому вопросу я излагал на встрече рабочей группы по подготовке заседания президиума Государственного совета по вопросам совершенствования сети автодорог, состоявшегося 8 октября 2014 года. Идея состоит в том, чтобы перестать тратить средства на реконструкцию и капитальный ремонт имеющихся автомобильных дорог, решая при этом дорогостоящие вопросы с дополнительным отводом земель и переносом коммуникаций. Вместо этого надо принять программу строительства новой, российской скоростной сети автомагистралей. Она пройдет по местам, где отсутствует застройка и коммуникации, соединив четырехполосными автомобильными дорогами все региональные центры и крупные населенные пункты. Для строительства такой сети следует применять цементобетонные технологии. В современных условиях затраты на устройство цементобетонных и асфальтобетонных автодорог практически сравнялись. А за счет увеличенного межремонтного срока новые дороги из цементобетона, при минимизированных дополнительных затратах на содержание, будут служить несколько десятилетий.

бетонных и асфальтобетонных автодорог практически сравнялись. А за счет увеличенного межремонтного срока новые дороги из цементобетона, при минимизированных дополнительных затратах на содержание, будут служить несколько десятилетий.

– Ваши предложения логично укладываются в известную концепцию о том, каким образом многие государства выходили из кризиса за счет строительства автомобильных дорог. Люди получали работу, предприятия – загрузку, страна – развитую инфраструктуру, работающую на экономику. А как институт саморегулирования вносит свою лепту в решение возникающих проблем? Государство, предоставив профессиональному сообществу право самим определять, кто может участвовать в строительстве, прислушивается к профессионалам?

– Как общественное объединение, мы участвуем в обсуждении законодательных актов, в Парламентских слушаниях, в комитетах, комиссиях и рабочих группах министерств и ведомств. Мы последовательно выражаем и отстаиваем интересы сотен организаций, которые объединяем. К большому сожалению, не всегда нас слышат. Яркий пример – в принятии закона №44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения го-

сударственных и муниципальных нужд». В ходе его обсуждения каждый настоящий дорожник и каждый настоящий строитель обеими руками голосовали за введение предквалификации. Но этого не случилось. Парадоксально, но сейчас государственный закон препятствует тому, чтобы строительные работы выполнялись самыми профессиональными, самыми опытными, самыми подготовленными и хорошо оснащенными организациями. В результате даже государственные заказчики вынуждены искать возможности, чтобы легально обходить этот закон для привлечения к строительству профессионалов.

– Поняв, что действующий закон, заменивший печально знаменитый 98-ФЗ, не снял основных противоречий, строительное сообщество поднимает идею принятия нового Закона о строительном подряде. Что, на Ваш взгляд, должно обязательно войти в него?

– Основное условие – предквалификация. Государству нужен закон, который откроет дорогу настоящим профессионалам. И в этом направлении необходимо закрепить роль отраслевых саморегулируемых организаций. Основная задача института саморегулирования заключается в обеспечении качества и безопасности строительства объектов. Это полностью совпадает с желанием любого заказчика. Для выполнения своих функций мы



проводим ежегодные проверки организаций, входящих в наше Партнерство, отслеживаем и организуем повышение квалификации инженерно-технических специалистов, обобщаем и распространяем передовой опыт, разрабатываем технические стандарты на выполнение работ. Выяснив, что предприятия соответствуют требованиям российского законодательства и правилам саморегулирования, мы можем дать не только Свидетельство о допуске к работам, но и определить его место в рейтинге подрядных предприятий, который будет необходим при проведении предквалификации.

– Насколько известно, многие саморегулируемые организации объединяют предприятия из различных сфер строительства. Хватит ли их компетенции для составления рейтинга предприятий, выполняющих узкоспециализированные работы?

– Любая саморегулируемая организация способна привлечь опытных профессионалов для проведения проверок и определения уровня оснащения и степени готовности предприятия к тем или иным видам работ. Но я убежден, что вести адекватный рейтинг отраслевых подрядных предприятий должна именно отраслевая саморегулируемая организация. Так, в Совет СРО НП МОД «СОЮЗДОРСТРОЙ» входят авторитетные в нашей отрасли руководители, которые способны по справедливости оценить возможности каждого подрядчика. Кроме того, рекомендации саморегулируемой организации гарантируются ее компенсационным фондом.

– Что еще может сделать, и что делает для дорожной отрасли саморегулируемая организация НП МОД «СОЮЗДОРСТРОЙ»?

– В последнее время мне нередко доводится слышать положительные отзывы о переводах иностранных технических нормативов, которые используются при разработке отечественной документации и стандартов Таможенного союза. Не все знают, что именно Союздорстрой организовал, профинансировал перевод и предоставил свободный доступ к тысячам страниц зарубежных технических материалов, аутентичность которых подтверждена Госстандартом.

Лучшее из иностранных технических норм было учтено при подготовке стандартов саморегулируемой организации. За шесть лет мы, совместно с Ассоциацией «Национальное объединение строителей» разработали 52 документа по дорожной тематике. В 2015 году СРО НП «МОД «СОЮЗДОРСТРОЙ» разрабатывает еще 3 стандарта организации в области строительства автомобильных дорог и мостовых сооружений. По ним завершено публичное обсуждение, получены экспертные заключения технического комитета, сданы окончательные редакции. Стандарты планируется принять на Общем Собрании членов Партнерства в феврале 2016 года. Кроме того, мы планируем разработку еще 2 стандартов организации.

Очень важно, что разработанные нами документы принимаются в качестве стандартов Национального объединения саморегулируемых организаций,

основанных на членстве лиц, осуществляющих строительство. Они приняты всеми строительными СРО и входящими в них предприятиями. Фактически это национальные стандарты и уже ведется работа по приданию им официального статуса.

– Кризис не стал помехой работе по стандартизации? Как в отрасли относятся к вашей деятельности?

– Отношение положительное. Наша работа поддержана Федеральным дорожным агентством Минтранса России и Государственной компанией «Российские автомобильные дороги». То же самое с подрядчиками. Дело в том, что разработка многих документов инициирована теми, кто по собственной воле применил ту или иную современную технологию, информация о которой не была заложена в российской нормативно-технической документации. Так было, например, с технологией термопрофилирования дорожных покрытий, которую освоило ООО «Севзапдорстрой». С появлением стандарта саморегулируемой организации дорожники получили возможность добиваться права на использование имеющейся у них современной новой техники при выполнении контракта с государственным заказчиком.

В целом, положительные данные опытного применения стандартов собраны с 379 объектов дорожного строительства, реконструкции и капитального ремонта. Убедившись, что наша работа востребована, мы пошли дальше. В этом году, по решению Совета Партнерства, с Московским автомобильно-дорожным государственным техническим университетом



(МАДИ) заключен договор на разработку видеоприложений к стандартам в области строительства автомобильных дорог, мостовых сооружений и аэродромов. Задача состоит в том, чтобы, воспользовавшись электронным средством коммуникации любой желающий мог, открыв стандарт, нажать на ссылку и увидеть процесс выполнения конкретной технологической операции. Благодаря визуализации положений стандартов, сухие технические документы превращаются в практическое пособие, удобное для применения, позволяющее эффективно воспринимать требования к технологии работ и контролю их выполнения. Стандарты с видеоприложениями будут доступны всему дорожному сообществу без каких-либо условий. Мы передадим их в учебные заведения для использования в качестве обучающего материала для молодых специалистов строительных организаций или на курсах повышения квалификации работников.

– **Подготовка кадров тоже входит в задачи саморегулируемой организации?**

– Для обеспечения качества и безопасности строительных ра-

бот квалификация кадров имеет определяющее значение. Поэтому обучению специалистов мы уделяем особое внимание. Начали с организации повышения квалификации инженерно-технического состава, которое теперь проводится раз в пять лет под нашим контролем и по программам, согласованным с СРО НП МОД «СОЮЗДОРСТРОЙ».

Продолжили работу по подготовке кадров тесными контактами с профильными ВУЗами, в которых наши представители участвуют в работе государственных экзаменационных комиссий. Опытных специалистов и руководителей предприятий Партнерства нередко привлекают к образовательному процессу в качестве лекторов.

Затем мы обратили внимание на необходимость качественной подготовки квалифицированных рабочих специалистов, и провели обследование учебных центров по всей России, определив базовые в каждом федеральном округе. С учетом проделанной работы Федеральное дорожное агентство Министерства транспорта РФ поручило нам создать рабочую группу по формированию системы не-

прерывного профессионального образования.

Все результаты выполненной работы доводятся до широкого круга дорожников России. Имеющаяся информация располагается на сайте Партнерства в открытом доступе. Несколько раз в год мы проводим семинары на актуальные темы. Для участия в них и обмена опытом собираются дорожники со всей страны. В этом году мы считали наиболее актуальными вопросы применения цементобетонных технологий, в прошлом – выносили на обсуждение теплые асфальтобетонные смеси. На наших выездных расширенных Советах Партнерства мы рассматривали вопросы термопрофилирования дорожных покрытий, обменивались опытом по холодной регенерации асфальтобетона, изучали и обобщали вопросы импортозамещения техники.

– **Внутренний перечень задач и достижений для одной организации. От имени журнала желаю СРО НП МОД «СОЮЗДОРСТРОЙ» успешной деятельности на благо дорожной отрасли России.**

– Спасибо. ■

Николай Проказов

