

С ДУМОЙ О ПЕРСПЕКТИВАХ

По итогам завершившегося конкурса «Дороги России – 2015», который проводился общероссийским отраслевым объединением работодателей в дорожном хозяйстве «АСПОР» совместно с общероссийским профсоюзом работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, ОАО «Мордовавтодор» признано победителем в номинации «Лучшая подрядная организация». Генеральный директор ОАО «Мордовавтодор» Дамир Валеев стал победителем в номинации «Лучший организатор производства». Один из старейших работников ОАО «Мордовавтодор» - Николай Борисов, начальник Дубенского ДРСУ, за выдающийся вклад в развитие дорожной отрасли удостоен премии им. А.А. Николаева. Еще один работник предприятия Рифат Еналеев за преданность делу награжден премией им. А.П. Насонова. Победителем в номинации «Лучшая профсоюзная организация» признана первичная профсоюзная организация ОАО «Мордовавтодор». Такой «букет» наград представителями крупнейшей в Республике Мордовия дорожной организации заслужен и не случаен.



– Это результат напряженного труда всего нашего сплоченного коллектива, который выпестовал целую дорожную дружину профессионалов. Многие из них возглавляют сегодня дорожные службы и предприятия, трудятся не только в Республике Мордовия, но и в разных регионах нашей необъятной России», – поделился со мной за праздничным столом после награждения Дамир Габдрахманович.

Хочу отметить, на это торжественное мероприятие представители редакции журнала «Дороги и транспорт» пришли не только из профессионального интереса, но и по служебной надобности. Наш журнал в этом году также стал победителем конкурса «Дороги-2015» в номинации «Средства массовой информации, профессионально освещающие проблемы

и достижения дорожной отрасли». И так получилось, что мы оказались за одним праздничным столом с мордовской делегацией, представляющей на этом знаковом мероприятии всех дорожников своей республики.

ОАО «Мордовавтодор» – одна из старейших организаций в регионе. Во многом, благодаря упорному повседневному труду работников компании, за прошедшие десятилетия здесь создана разветвленная современная сеть дорог общего пользования. В ведении предприятия сегодня находится 2 тысячи 165 км автомобильных дорог, в том числе 338 километров федеральных и 1827 территориальных. Кроме того, предприятие содержит 109 мостов: 27 на федеральных и 82 – на республиканских трассах. И, как всегда, вся эта дорож-

ная инфраструктура поддерживается в хорошем состоянии.

Мы и не заметили, что разговор за нашим столом незаметно перетек из русла взаимных поздравлений в колею насущных проблем. Дамир Валеев и его коллеги-земляки говорили о наблевшем, делились своими соображениями и предлагали пути эффективного развития дорожной отрасли.

Мы предложили тогда руководителю Мордовавтодора «высказать свои мысли вслух» – на страницах нашего журнала. И вот, он прислал нам по электронной почте письмо, которое мы публикуем, сохраняя авторскую стилистику.

«Текущий год приближается к своему финишу. Он был не простым для нашего коллектива, но взятые на себя обязательства мы достойно выполнили. Перед тем, как стартует новый год, и в преддверии очередного строительного сезона, хотелось бы высказаться по некоторым актуальным для дорожников вопросам.

Развитие и обустройство дорог – это вечная тема. Она всегда и везде актуальна, а в России, с ее огромными территориями, дороги имеют стратегическое значение. Особенно в последние годы развитию дорожной сети уделяется постоянное внимание, как на федеральном, так и на региональном и муниципальном уровнях. Ведь, от решения «дорожных вопросов» во многом зависит выполнение всех социальных задач по комплексному развитию регионов и всех отраслей экономики. О чем свидетельствует принятый закон об автомобильных дорогах и дорожной деятельности. Сформирована нормативно-правовая база для привлечения внебюджетных инвестиций в дорожное хозяйство.

И все-таки, в нашей отрасли остается еще немало нерешенных вопросов. Как мы видим, в настоящее время, стоит задача сделать ее опережающей, прорывной отраслью для развития экономики всей страны.

Исходя из этого, и учитывая стратегическое развитие дорожной отрасли, необходимо ввести

более прозрачную ответственность и четкое распределение ролей заказчиков, проектировщиков и надзорных органов для повышения прочности, качества и повышения эксплуатации дорог. Многие инновационные решения пока упираются в бюрократические стены. В частности, очень медленно решается одна из актуальных проблем дорожного строительства – увеличения сроков службы, так называемых, «дорожных одежд».

Парализующая всю отрасль проблема – запоздалое проведение конкурсов и аукционов, которые разыгрываются зачастую в середине строительного сезона. Это неблагоприятно сказывается на срочности доставки материалов и на высоком их ценообразовании при незначительной прибыли, которой и так едва хватает на покрытие всех издержек.

По планам Росавтодора, при выполнении госконтракта на содержание дорог, часть средств необходимо будет вкладывать в амортизацию парка техники и механизмов. В этом году нам пришлось напрячься и приобрести двухметровую фрезу, выполнив тем самым данную задачу и расширив себе фронт работ. До этого приходилось пользоваться услугами аренды и зависеть от многих факторов.

Перспективным считаю, развитие скоростных дорог.

Еще одна проблема, требующая особого внимания – безопасность на дорогах. Смертность при авариях остается еще очень высокой. Зачастую люди погибают из-за того, что помощь приходит слишком поздно. В настоящее время создана система «Эра-ГЛОНАСС», которую необходимо запускать на территории всей страны – сигнал о ДТП передается через спутник мгновенно.

Хотелось бы также отметить, что в настоящее время при расчете цен объекта применяется базисно-индексный метод (предусматривает определение стоимости с последующей индексацией). Причем цена определяется по единым федеральным расценкам или по территориальным единичным расценкам. На сегодняшний

день это не соответствует действительности (например, стоимость асфальтобетонной смеси рассчитывается примерно в 1900 тыс. руб. за тонну, в то время как реальная ее стоимость 2800-3500 руб. за тонну). Таким образом, достоверность цены дает ресурсный метод, базирующийся на единой общероссийской систематизированной базе стоимости ресурсов, полученной в региональных центрах по тарифным ценам. По моему мнению, ресурсный метод определения цены при реализации проекта позволяет более эффективно и правдоподобно оценить все затраты.

Мы накануне вступления в новый год. Неужели войдем в него со старым возом проблем? Не пора ли перейти к инновационным административным методам в решении накопившихся вопросов и выйти на новый виток развития отрасли? ■



*Уважаемые сотрудники
ОАО «Мордовавтодор»!
Дорогие коллеги!*

От всей души поздравляю вас с Новым годом!

Развитие дорожной инфраструктуры определяет уровень социально-экономического развития региона. От состояния дорожно-транспортной сети зависит комфортное проживание и благополучие всего населения. Ради этого мы успешно работаем на благо Республики Мордовия.

Благодарю Вас, дорогие коллеги, за значительный и весомый вклад в развитие предприятия. Благодаря вашему ответственному отношению к делу, многолетнему опыту и профессионализму мы добились высоких результатов в нынешнем году.

Желаю всем в новом году счастья и здоровья, дальнейшего профессионального становления и успехов в работе, стабильного и уверенного развития, добра и благополучия вам и вашим близким!

Дамир ВАЛЕЕВ,
генеральный директор
ОАО «Мордовавтодор»