

НАГЛЯДНЫЙ ПОКАЗАТЕЛЬ

Дороги – это самый наглядный показатель благосостояния любого государства или его региона. Через наш Алтайский край проходят автомагистрали, соединяющие Россию с Монголией, а через нее – с Китаем, Казахстаном и государствами Средней Азии: Таджикистаном, Узбекистаном, Туркменистаном. Протяженность автомобильных дорог общего пользования в крае составляет 16 726,332 км, в том числе федерального значения – 636,176 км, регионального или межмуниципального значения – 16 090,156 км. Из общей протяженности автомобильных дорог 14 776,321 км – дороги с твердым покрытием (161,438 км имеют цементобетонное, 8004, 551 км – асфальтобетонное, 6610,3328 км – щебеночное покрытие), и 1950,011 км составляют грунтовые дороги. Автомобильные дороги края обеспечивают 84,6% грузо-перевозок, 61% перевозок пассажиров.

По состоянию на 1 января 2014 года в Алтайском крае 330 населенных пункта не обеспечены постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием, транспортный разрыв составляет 2156,4 км.

Основу транспортной инфраструктуры края составляет Чуйский тракт с подъездом к Барнаулу (протяженность 315 км) и федеральная дорога Барнаул – Рубцовск – граница Республики Казахстан, протяженностью 321 км. Помимо этого, есть автодороги регионального или межмуниципального значения: Новосибирск – Камень-на-Оби – Барнаул, протяженностью 237 км, Бийск – Мартыново – Кузедеево, протяженностью

163 км, Алейск – Родино – Кулунда – Павлодар, протяженностью 316 км, Пospelиха – Курья – Третьяково, протяженностью 159 км, Алейск – Петропавловское – Бийск, протяженностью 254 км, и Алтай – Кузбасс, протяженностью 137 км.

Кроме этого, 39 229,6 км – дороги муниципальных образований.

К сожалению, в нашей стране практически не осталось площадок, где собираются проектные организации всей страны, а нерешенных вопросов по проектированию очень и очень много. Единой политики в области проектирования автодорог и искусственных сооружений на них в государстве нет.

Есть Федеральное дорожное агентство, которое не уполномочено решать политику в области проектирования, есть Минтранс, который решает в основном задачи федерального уровня, и есть регионы, которые тоже пытаются решить эти же задачи, но уже на своем уровне. А консолидирующего органа нет. Минтранс пытается что-то сделать, но не все получается. Выходит, что автотранспорт, который движется по федеральной сети, съехав с нее, становится другим – то ли легче, то ли уже...

Много нареканий у специалистов-дорожников вызывает закон ФЗ-44 о контрактной системе, принятый взамен ФЗ-94, который практически ситуацию не улучшил, а только поставил еще больше вопросов. Неужели не ясно разработчикам, что нельзя сравнивать несопоставимые величины – торговлю и строительство.

Никакой здоровой конкуренции ФЗ-44 не создает, а только способствует поиску нестыковок в нем и способов его обойти, не нарушая сам закон. Сотни людей трудятся в сфере закупок, не принося при этом большой пользы. Неправильная конкуренция, где во главу угла ставятся цена, приводит к тому, что заказчики совместно с проектировщиками ищут возможности для маневра.

Ведь не секрет, что при сильном желании побеждает тот, кто должен. В противном случае (даже если победил сильнейший конкурент) страдает качество, из-за сокращения сроков выполнения работ и цены. «Дешевое качественным не бывает» – это объяснять не надо. Ведь падение цены больше, чем на 10%, никак объяснить невозможно.

Отдельная тема – вопрос размещения заказов у субъектов малого предпринимательства (СМП), где закон требует не менее 15% от общего объема закупок размещать у СМП. А кто такие эти МП, «малые предприниматели», которые участвуют в тендерах также и на общих основаниях? Это отмежевавшиеся от крупных институтов (с хорошими традициями) группы людей



(хороших специалистов), окружившие себя молодыми, неподготовленными, которых некогда учить. В результате и большие институты, и малые предприятия становятся средними по качеству, за редким исключением. Зачастую у них нет своих изыскателей (там тоже МП), а особенно геологов и специалистов, разрабатывающих специальные разделы (переустройство ЛЭП, ЛС, канализации, водопроводы и пр.). Я не против МП, но во всем должен быть здравый смысл. Сегодня только ленивый не создал свою проектную организацию. И если по разработке ПСД на строительство, реконструкцию и капремонт возможно как-то оградить себя от фирм-однодневок, то по ремонту автодорог, и в особенности искусственных сооружений на них, сделать это очень трудно.

Об экспертизе

К сожалению, в органах госэкспертизы не всегда есть квалифицированные специалисты-дорожники – отсюда разная трактовка специальных терминов, нет практического опыта работы на линии. Требования выдвигаются только в соответствии с нормами и правилами, имеющими обязательность исполнения. Но есть еще десятки специальных, узкопрофильных документов (ВСН, ОДН и др.), которые обязательной силы не имеют и к обоснованию того или другого проектного решения могут быть приняты, а могут и нет.

В частности, возьмем поэтапное строительство. Мы считаем, что для автодорог IV и V технических категорий с низкой интенсивностью первым этапом является переходный тип покрытия. «Нет!» – говорит нам экспертиза, и трактует так же, как пусковой комплекс, то есть деление идет не по горизонтали, с дальнейшим развитием, а по вертикали – на весь конструктив. Никакой экономии это не дает.

Законодательное словоблудие замечательно описал в своей одноименной статье, опубликованной в газете «Российский дорожник» № 43 от 24 октября 2013 года, президент ассоциации РОДОС Олег Вячеславович Скворцов. По его словам, отличительной особенностью федеральных законов, принимаемых в последние годы, является обилие новых терминов и понятий, которые не отражают сложившуюся в строительной деятельности и ряде других сфер специальную терминологию, установленную в национальных и международных стандартах. «Отнесение строительной деятельности к градостроительной деятельности имеет крайне негативные последствия в законоприменительной практике, поскольку на разработку проектной документации для строительства, например, внегородских дорог, Градостроительный Кодекс распространил порядок и стадийность разработки проектной документации, действующий исключительно для городских условий. Предложенная Кодексом стадийность подготовки документации не учитывает порядок отвода земель на незастроенных территориях, регулируемый земельным и лесным законодательством. Итог такой новеллы весьма печальный... А законодатель, – продолжает Скворцов, – взявшийся за написание законов, регулирующих деятельность, связанную с проектированием и строительством, должен знать, что в этой сфере существуют свои законы, которые также следует соблюдать».

Вся эта неурегулированность также может стать основным тормозом в решении задач по удвоению количества строительства и реконструкции автомобильных дорог к 2022 году. «Причем для коренного изменения этой ситуации мелкими поправками, которые принимаются ежегодно, не обойтись».

Нужен коренной пересмотр этого федерального закона с четким разделением градостроительной и строительной деятельности, как это принято во всем мире, и, естественно, с приведением в порядок применяемой терминологии. Попытки национального объединения проектировщиков подкорректировать Положение № 4 не решают проблемы, тем более что там этим вопросом занимается созданный Комитет по нормативно-технической документации, в составе которого только один дипломированный инженер-дорожник», – заключает президент РОДОС.

Внедрение современных материалов и изделий – особая тема. Чтобы применить тот или другой материал, мы должны его включить в ПСД, а вот пройдет это проектное решение «врата» госэкспертизы, или нет, одному Богу известно. Поэтому производителю в современных условиях необходимо еще и присовокупить к своему изделию научную обоснованность его применения, и доказать его состоятельность. А как без практики это сделать, без опытных участков? Все это не урегулировано. Особенно если это «что-то» применяется впервые и не вписывается в общие правила игры. Следовательно, заказчик, заинтересованный в долговечности конструкций и экономии средств на содержание и ремонте, в дальнейшем должен в первую очередь способствовать всему новому.

Но пресловутый Закон ФЗ-44 не решает что-то менять на стадии реализации, даже если это экономически обосновано. Ранее внедрение новых технологий и рационализаторство приветствовалось.

Определение стоимости тоже на сегодня является бичом для заказчика. Зачастую стоимость определения по проектно-сметной документации и умножения на индексы-дефляторы не отражает реальной стоимости объектов.

Уже на этапе разработки и согласования проектно-сметной документации цены на строительные материалы закладываются ниже стоимости высококачественных современных образцов. Выполнение работ обычно начинается не ранее, чем на следующий год, когда цены на строительные материалы

СПРАВКА:

Территория Алтайского края составляет 168 тыс. кв. км. На севере он граничит с Новосибирской областью, на востоке – с Кемеровской, на юго-востоке – с Республикой Алтай, на юго-западе и западе – с Республикой Казахстан. По числу городских округов (11) и муниципальных районов (59) край занимает первое место в России, а по числу муниципальных образований поселенческого уровня – третье. На начало 2014 года численность населения Алтайского края составила 2,3906 млн человек...

оказываются уже значительно выше проектно-сметных. Применяемые индексы-дефляторы ниже реального уровня инфляции в строительной сфере.

Механизм возмещения соответствующих убытков подрядных организаций отсутствует, значительный рост цен создает предпосылки для использования более дешевых строительных материалов, а в отдельных случаях может привести к невыполнению подрядной организацией взятых на себя обязательств.

В отрасли действуют формализованные и негласные ограничения по стоимости различных видов ремонта, что негативным образом сказывается на подготовке качественно проработанных проектных решений. Нормативы денежных затрат на ремонт и капитальный ремонт автодорог (установлены постановлением правительства Российской Федерации от 23 августа 2007 года № 539) не учитывают территориальные и природно-климатические особенности регионов (норматив одинаков для всех субъектов Федерации, от Омска до Читы и от Норильска до Горно-Алтайска), а также степень износа (разрушения) автодорог. Установление лимитов стоимости ремонтных работ в большинстве случаев не позволяет разрабатывать и утверждать проекты с техническими решениями, обеспечивающими:

- полное восстановление всех конструктивных элементов автодороги и межремонтные сроки эксплуатации;
- включение работ в необходимом объеме в соответствии с «Классификацией работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений на них» (утверждена приказом Минтранса России от 12 ноября 2007 года № 160);
- применение современных технологичных строительных материалов, конструкций и методов выполнения строительно-монтажных работ.

Внесение изменений в РД

Самая большая неувязка – это невозможность изменения утвержденных показателей в рабочую документацию (РД). Жизнь не стоит на месте. Появляются новые материалы, конструкции, применение которых невозможно, хотя реали-

зация некоторых проектов составляет более пяти лет.

Применение на автомобильных дорогах общего пользования нетиповых конструкций очень и очень проблематично. Пример – наши арочные трубы (полусферы). Их применяют в Алтайском крае уже более 10 лет. Они хорошо себя зарекомендовали, но каждая проверка пишет замечания, что необходимо их сделать типовыми, проведя всю цепочку согласования на федеральном уровне, а это практически невозможно.

Мировая практика показывает, что просчет альтернативных вариантов проекта, принятие на вооружение новых технологий и материалов всегда окупается сторицей; критерием успеха является соотношение «цена – качество». Стоимость проектных и изыскательских работ должна составлять не менее 7% от стоимости всего строительства. В то же время, в условиях постоянной нехватки средств, в России зачастую принимается порочная практика экономии на проектах, то есть дорожники пытаются сэкономить на том, на чем экономить никак нельзя. Так, ведется проектирование по существующему земляному полотну, порой содержащему некондиционные грунты, без проведения доскональных изыскательских работ. Впоследствии, через два-три года после сдачи дороги в эксплуатацию, проявляются значительные, и порой неисправимые дефекты. Также ведется проектирование «впрок», то есть на объекты, работы на которых не начнутся в ближайшие три-четыре года. Затем проект кладется «в стол», и работы по нему начинаются через длительное время, при этом повторных экспертиз, контрольных изысканий, а часто даже элементарного нормоконтроля не проводится.

Давно назрел вопрос о переходе проектных организаций на индивидуальное проектирование объектов и конструкций, без ссылок на типовые решения 60–70-х годов прошлого века. При этом проекты должны быть очень подробными, подкрепляться разработанными техническими регламентами. Получая качественную и досконально проработанную документацию, подрядчик имеет значительно меньший соблазн отступить от проекта. Чаше всего такие отступле-

ния говорят о низком качестве и уровне проработки документации, а иногда и о бесконтрольности и формальном отношении заказчика. Но всегда и то, и другое приводит к низкому качеству выполненных работ, дополнительным затратам на устранение дефектов и недоделок, снижению эксплуатационной надежности объекта.

Вопрос качества в строительстве, в том числе, в дорожном, в России стоит давно и остро. Со времен Петра Первого в этом смысле мало что изменилось. Ходит одна шутка о якобы изданном указе Петра о надлежащем качестве при строительстве дорог, мостов и прочих инфраструктурных сооружениях. Оставив за скобками, правда это или вымысел, приведу выдержку из этого шутивого, но поучительного анекдота:

«...Сим предписываю блюсти правила добротной постройки мостов, дорог и тракторов на них.

Особливо с тщанием начинать дело с экономного обоснования и подсчета денег до самой полушки. А ежели кто умыкнет копейку, а более того пятиалтынный, того батогами побить и презрением уничтожить.

А уж коли кто из анжирного или маркшейдера департамента учинит ошибку, а мост похилится или дорога провалится, того ставить под мост и пусть руками держит, а дорогу своим горбом и животом исправляет...

А еще чиновный народ должен радеть на работе, а всякие непотребства, какие уличены будут... тому сразу от казны поворот и денег на прокорм не давать, а в шею сопровождать и с крыльца коленом под зад!»

Несмотря на сомнительную подлинность данного указа и шутивость формы, проблемы отрасли остались теми же. Но это не значит, что они не решаемы.

В заключении хочу сказать, что в данной статье высказано мое личное, субъективное мнение на некоторые вопросы проектирования автодорог.

В.О. Мотуз,
и. о. начальника
КГКУ «Алтайавтодор»