

ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА

вать их по назначению есть, надо лишь организовать нормальный контроль расходования средств фонда».

САМОРЕГУЛИРУЕМАЯ ЭКОНОМИКА

Дорожно-строительные компании разделяют озабоченность проблемами взаимодействия с коллегами и органами власти. Все понимают, что скорейшая реновация и рост отрасли возможны в первую очередь за счет эффективного саморегулирования. Президент некоммерческого партнерства проектных организаций РОДОС, созданного на базе Добровольной профессиональной ассоциации дорожных проектных организаций (объединяет более 450 профильных компаний) Олег Скворцов называет создание саморегулируемых организаций (СРО) одним из важных этапов реализации госпрограммы аутосорсинга, который предусматривает отмену лицензирования строительной деятельности и передачу профессиональным СРО государственных полномочий по выдаче разрешений на строительную деятельность. Одновременно на СРО возлагается ответственность за качество работ, которые выполняются их членами. «Отечественная система саморегулирования фактически является частью государственной машины, бремя содержания которой несут частные компании», — резюмирует господин Скворцов. Он говорит, что «технический потенциал лидеров достаточен для того, чтобы конкурировать на мировом рынке, но выход туда крайне затруднителен из-за отсутствия адекватной государственной поддержки в плане законодательства. Одним из проблемных моментов в деятельности СРО является отсутствие четких критериев и понятий, характеризующих профессиональные качества их членов. В законе пока нет определения таких важных понятий, как «высшее профессиональное образование соответствующего профиля» и «сфера профессиональной деятельности», что открывает доступ на рынок организациям и исполнителям, не имеющим необходимого опыта и квалификации. По данным РОДОС, сегодня в России действует более десяти СРО, которые выдают разрешения на допуск к работам по проектированию таких сложных сооружений, как автомобильные дороги, мосты, туннели, гидротехнические сооружения, организациям, имеющим опыт проектирования только в сфере промышленно-гражданского строительства. «Именно эти организации, пользуясь пробелами в законодательстве, иногда выигрывают торги по демпинговым ценам

и выпускают явный брак, что, как минимум, приводит к перерасходу бюджетных средств, а как максимум, в ближайшие годы может привести к авариям на построенных по этим проектам сооружениях», — говорит господин Скворцов. Еще одно слабое звено — отсутствие единого реестра учета заявителей, что также создает лазейку для проникновения на рынок некомпетентных исполнителей. Получив мотивированный отказ в одной СРО, заявитель вправе подать документы в другую организацию и получить там необходимое разрешение на выполнение проектных работ практически любого профиля. Серьезные проблемы для проектных организаций создает и существующий порядок подрядных торгов для государственных нужд, в частности закон о госзакупках. Крайне негативное влияние на качество и технический уровень проектных работ, по словам господина Скворцова, оказывает ФЗ «О техническом регулировании». По нему до принятия новых технических регламентов, то есть характеристик, гарантирующих безопасную эксплуатацию того или иного объекта (в частности из сферы дорожного хозяйства), нет смысла разрабатывать новые стандарты — требования по условиям возведения этих объектов.

«Работа проектировщиков по нормам 30-летней давности не только наносит ущерб государству, но и существенно снижает конкурентоспособность отечественных проектных организаций на мировом рынке. При этом разработан целый ряд нормативных документов в области проектирования автомобильных дорог, которые вывели бы безопасность дорожного движения на качественно новый уровень. Но они не были приняты к рассмотрению и утверждению и остаются невостребованными из-за отсутствия соответствующего технического регламента», — резюмирует господин Скворцов.

Несмотря на недостатки, по мнению экспертов, СРО строителей — одни из самых авторитетных среди всех СРО в стране. «Если говорить о промежуточных итогах инсталлирования в экономику страны такого элемента, как СРО, то можно констатировать, что их внедрение в нашу жизнь состоялось», — говорит господин Баранов. — Уровень ответственности и самоорганизации у хозяйствующих субъектов позволил сформировать принципы СРО, их структуру, участники отрасли научились контролировать себя сами, при необходимости ограничивать себя или же, наоборот, жестко отстаивать свои интересы». ■

«В СОЧИ ВСЕ ПО-ДРУГОМУ, ЗДЕСЬ ОСОБАЯ СИТУАЦИЯ»



Сочи претендует на звание если не самой масштабной, то уж точно самой важной инфраструктурной стройки России. ФГУ «Дирекция по строительству и реконструкции автомобильных дорог Черноморского побережья Федерального дорожного агентства» (ФГУ «ДСД „Черноморье“») отвечает за реализацию десяти олимпийских проектов, на которые из федерального бюджета направлено 195 млрд руб. Директор ФГУ «ДСД „Черноморье“» ВЛАДИМИР КУЖЕЛЬ рассказал ВБ, в чем уникальность сочинских дорог.

BUSINESS GUIDE: Денег на стройку хватает?

ВЛАДИМИР КУЖЕЛЬ: Изменения к лучшему налицо: определен стабильный источник финансирования дорожного хозяйства, идет обсуждение долгосрочных контрактов, увеличение объемов строительства. Но в Сочи все по-другому, здесь особая ситуация. Мы обеспечены 100-процентным финансированием на все четыре года, вплоть до Олимпиады. Такого нет ни у кого — это реальные возможности и очень большая ответственность.

ВБ: Полное финансирование развязывает вам руки? Какие новаторские решения вы внедряете? Может ли ваш опыт быть использован в инфраструктурном строительстве в масштабах страны?

В. К.: Отличительная особенность сочинского автомобильного строительства — высокая насыщенность туннелями, ведь других способов возведения современных дорог здесь просто нет. В чем основная проблема существующей трассы М27 Джубга—Сочи? Она была построена по контуру береговой полосы, и все серпантины и изгибы дороги, по сути, просто повторяют рельеф местности. Все остальное — следствие. Грузовой транспорт не может двигаться по таким изгибам с нормальной скоростью и, следовательно, тормозит общий поток движения транспортных средств. Это приводит к пробкам, расстраивает туристов, в общем, влечет за собой массу малоприятных последствий для пользователей. К сожалению, дорога уже давно препятствует развитию территории. Поэтому на новых участках мы строим современнейшие туннели. Например, в составе дублера Курортного проспекта (на сегодня это самый крупный объект, который находится в работе) будет построено девять туннелей, причем шесть из них будут парными. Я уверен, что опыт, накопленный нами в Сочи, пригодится и в других российских регионах.

ВБ: В чем достоинства парных туннелей?

В. К.: Парный туннель — это два двухполосных туннеля, по которым осуществляется движение в противоположных направлениях. Отсутствие «встречки» обеспечивает высокий уровень безопасности дорожного движения, а также пропускную способность и комфорт. Кроме того, все туннели будут связаны между собой эстакадами без резких перепадов в продольном профиле. К примеру, в советское

время туннели поднимали повыше, чтобы они были покorerче, а мосты, наоборот, старались строить пониже, чтобы сэкономить на стоимости строительства. В итоге получались «американские горки», когда к тоннелю надо было подниматься высоко на предельных уклонах и так же спускаться. В современных проектах применяются иные нормы проектирования, поэтому дороги будут комфортными и удобными для пользователей.

ВБ: Сейчас много говорят о неудовлетворительных сроках строительства сочинской инфраструктуры. Они действительно неудовлетворительные?

В. К.: На сегодняшний день мы не можем сказать, что у нас абсолютный дефицит времени. Сдерживающим фактором для сроков, предусмотренных контрактами, является отсутствие земли под строительные площадки. Сейчас из девяти объектов только на двух земля предоставлена в распоряжение строителей полностью. По всем остальным этот параметр колеблется от 40% до 80%. Однако и это не главный показатель. Случаются и другие ситуации. Например, на транспортной развязке «Стадион» земля была передана нам на 92%, но стройка все равно стояла, потому что на входе и выходе транспортной развязки были два небольших объекта, которые тормозили весь процесс. Ситуация развивалась более года, пока в судебном порядке мы не изъяли необходимые нам участки. Так что неполная обеспеченность участками — то небольшое, но существенное, что может повлиять на сроки ввода объектов в строй.

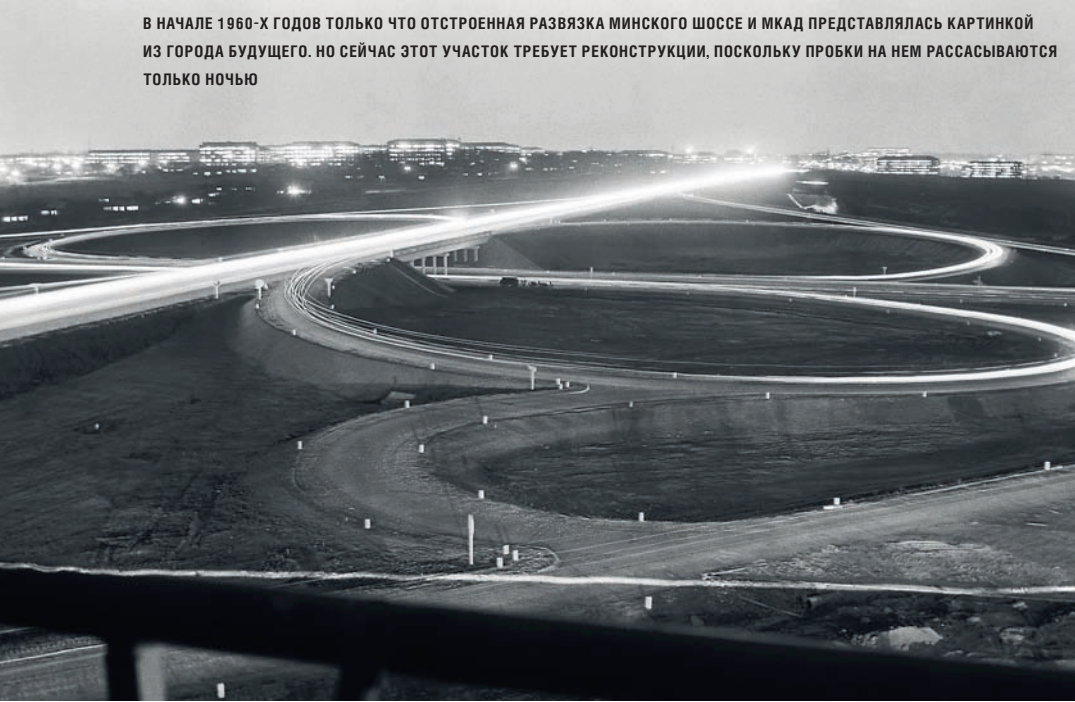
ВБ: Какие уникальные технологии вы используете?

В. К.: Строить в Сочи в сжатые сроки и с высоким качеством без применения современной техники и технологий невозможно. Это относится ко всем видам работ, этапам строительства, типам сооружений. Широко применяются различные способы укрепления грунтов, конструкции удерживающих сооружений в оползнеопасных местах, современные методы строительства туннелей, мостов, различные конструкции дорожных одежд. Комплексно решаются вопросы экологии. Препядляются жесткие требования к технике — например, необходимо соответствие стандарту «Евро-3». Все искусственные сооружения должны иметь локальные очистные сооружения, которые очищают воду перед сбросом в открытые водоемы и море. Особые требования и к зеленым насаждениям, которые мы по возможности сохраняем. Но если не получается, то выплачиваем компенсации или производим озеленение, превышающее объемы вырубки в полтора-два раза.

Как мы видим, основная уникальность сочинской стройки в том, что все новые подходы, методы, технологии, техника применяются в комплексе. В этом смысле наш опыт может и должен быть использован при строительстве дорог в других регионах России и даже за рубежом. Мы строим не один, а десять объектов: и транспортные развязки, и эстакады, и туннели, и дороги. Причем все быстро, в сжатые сроки — каждая неделя дает видимые результаты одновременно в разных частях города. Вот это и приносит настоящее удовлетворение.

Интервью взяла **ОЛЬГА ИВАНЦОВА**

В НАЧАЛЕ 1960-Х ГОДОВ ТОЛЬКО ЧТО ОТСТРОЕННАЯ РАЗВЯЗКА МИНСКОГО ШОССЕ И МКАД ПРЕДСТАВЛЯЛАСЬ КАРТИНКОЙ ИЗ ГОРОДА БУДУЩЕГО. НО СЕЙЧАС ЭТОТ УЧАСТОК ТРЕБУЕТ РЕКОНСТРУКЦИИ, ПОСКОЛЬКУ ПРОБКИ НА НЕМ РАССАСЫВАЮТСЯ ТОЛЬКО НОЧЬЮ



ОБЪЕМ ФИНАНСИРОВАНИЯ ФЕДЕРАЛЬНОГО ДОРОЖНОГО ФОНДА В 2011 ГОДУ СОСТАВИТ НЕ МЕНЕЕ 330 МИЛЛИАРДОВ РУБЛЕЙ



ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА



КАК БЫ НИ ВЫСТУПИЛА РОССИЙСКАЯ СБОРНАЯ НА ОЛИМПИАДЕ В СОЧИ, НОВЫЕ ДОРОГИ ОСТАНУТСЯ В ГОРОДЕ НАВСЕГДА И СУЩЕСТВЕННО УЛУЧШАТ ДВИЖЕНИЕ НА ЭТОМ КУРОРТЕ