



**ЛЕОНИД АДАМОВИЧ ХВОИНСКИЙ**  
ПРЕДСЕДАТЕЛЬ КОМИТЕТА ПО ТРАНСПОРТНОМУ  
СТРОИТЕЛЬСТВУ НАЦИОНАЛЬНОГО ОБЪЕДИНЕНИЯ СТРОИТЕЛЕЙ,  
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР СРО НП МОД "СОЮЗДОРСТРОЙ"

## АЗБУКА РОССИЙСКИХ ДОРОГ

Расчетная протяженность мировых транспортных коммуникаций (без морских линий) достигает 43 млн км, примерно 60% (24 млн км) приходится на автомобильные дороги, 16% – на линии гражданской авиации, 6% – на нефте- и газопроводы, 12% – на железнодорожные дороги и 6% – на судоходные реки и каналы. Эти цифры наглядно показывают, что автомобильные дороги – основное звено мировой транспортной системы, без которого не может полноценно функционировать ни одна страна в мире.

### ДАННЫЕ МИРОВОЙ ДОРОЖНОЙ СТАТИСТИКИ

Уровень развития и техническое состояние дорожной сети существенно и многообразно влияют на экономическое и социальное развитие стран и отдельных их регионов. Автомобильные дороги представляют собой комплекс инженерных сооружений, предназначенных для обеспечения круглогодичного, непрерывного, удобного и безопасного движения автомобилей с расчетной нагрузкой и установленными скоростями в любое время года и в любых погодных условиях.

В связи с лидерством автомобильных дорог по протяженности в мировой транспортной системе автотранспорт играет ведущую роль в перевозках пассажиров (обеспечивает 80% мирового пассажирооборота), а также занимает главенствующую позицию среди других видов транспорта в перевозке грузов на короткие и средние расстояния.

Значительная часть автомобильного парка и сети автомобильных дорог сосредоточена в развитых странах. При общем количестве автомобилей в мире, превышающем 1 млрд, основная часть из них сконцентрирована в странах Северной Америки (примерно 400 млн машин, из которых около 300 млн в США), в Западной Европе (более 200 млн машин) и Японии (свыше 50 млн машин).

Наибольшую дорожную сеть имеет США (1/4 всей протяженности). Далее следуют Китай, Япония, Индия, Россия и европейские государства.

### МИНУСЫ РОССИЙСКИХ ДОРОГ

Развитие и устойчивое функционирование дорожной инфраструктуры имеет важнейшее значение для экономики России, укрепления ее социального, технологического и промышленного потенциала. Обширной территории страны нужна надежная и разветвленная сеть дорог, которая способна обеспечить круглогодичную и бесперебойную связь между населенными пунктами. Возможность снижения транспортных издержек и затрат времени на перевозки создает дополнительные предпосылки для строительства дорог с целью модернизации и укрепления экономики страны.

В истории становления и развития дорожного дела в России немало особенностей. Из-за сурового климата, большого количества различного рода естественных препятствий – лесов, рек, озер, болот, гор и вечной мерзлоты – строительство дорог в нашей стране всегда было сопряжено со значительными трудностями и финансовыми затратами.

В настоящее время принято считать, что протяженность сети автомобильных дорог общего пользования в Российской Федерации составляет около 1 млн км. Из них к федеральным дорогам относится около 50 тыс. км, к региональным и межмуниципальным – около 500 тыс. км, к дорогам местного значения – около 400 тыс. км.

Плотность сети дорог России составляет 0,06 км на 1 кв. км, что значительно ниже, чем в странах с развитой дорожной сетью. Например, в США этот показатель достигает 0,67 км, в Италии – 1,1 км, в Испании – 0,63 км, в Турции – 0,41 км. Чтобы в России достичь похожих показателей плотности, сеть дорог с твердым покрытием должна составлять около 2 млн км, а с учетом ведомственных и внутрихозяйственных дорог – около 2,5 млн км.

Существующая сеть дорог в России имеет недостатки не только по плотности. Среди прочих минусов:

- Недостаточное количество соединительных и хордовых дорог на федеральной сети, значительная часть федеральных дорог проходит через населенные пункты, что приводит к росту количества ДТП и существенно тормозит движение транспортных потоков, а это, в свою очередь, ведет к увеличению стоимости перевозок и повышает уровень загрузки дорог.
- Региональная неравномерность транспортной инфраструктуры ограничивает развитие единого экономического пространства страны. Обеспеченность автомобильными дорогами очень низкая. Около 40 тыс. населенных пунктов не имеют круглогодичной связи с внешним миром по дорогам с твердым покрытием.
- Большая часть автомобильных дорог России построена под осевые нагрузки 6 и 10 т, в то время как современные серийно выпускаемые грузовики имеют осевую массу 11,5 т. Этот стандарт действует на автомобильных дорогах большей части европейских стран. В нашей стране только 0,4% региональных и межмуниципальных дорог могут без каких-либо последствий пропустить транспортные средства с осевой нагрузкой 10–11,5 т. Протяженность сети региональных дорог, способных обеспечить пропуск транспортных средств с нагрузкой на одиночную ось до 10 т, составляет 29,7%. Вся остальная сеть реально может выдерживать осевые нагрузки, не превышающие 6 т.

- Недостаточность финансирования автомобильных дорог. Начиная с 2001 года (с ликвидации дорожных фондов) объем финансирования автомобильных дорог в стране сократился с 2,8% от ВВП до 1,0%.

Продолжая перечень недостатков, следует отметить, что сейчас протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, составляет всего лишь 39,6%, доля автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям, – 36,5%.

Из-за систематически несвоевременного ремонта, особенно региональных и местных автомобильных дорог, что связано с отсутствием надлежащего финансирования, более 50% протяженности дорожной сети страны не соответствует нормативным требованиям, а в 18 субъектах Российской Федерации эта цифра превышает 80%.

постоянных транспортных связей. Для сравнения: в Швеции протяженность автомобильных дорог составляет 416 тыс. км, а у нас – около 1 млн км, и это при условии что территория России в десятки раз больше территории Швеции.

По мнению экспертов, из-за отставания в развитии автомобильных дорог от потребностей экономики страны Россия ежегодно теряет свыше 1,3 трлн рублей (более 3% ВВП):

- из-за недостаточного развития дорожной сети и ее неудовлетворительного состояния – около 700 млрд рублей;
- потери от ДТП – около 300 млрд рублей;
- потери сельскохозяйственных предприятий, связанные с отсутствием подъездов с твердым покрытием к сельским населенным пунктам, – 200 млрд рублей;
- ущерб от негативного воздействия автотранспорта на окружающую среду – 100 млрд рублей.



Автомагистраль “Дон”

Годовой объем недофинансирования работ по содержанию и ремонту дорожной сети при существующих на сегодняшний день нормативах составляет около 500 млрд рублей.

## ПОСЛЕДСТВИЯ БЕЗДОРОЖЬЯ

В современной России ставшую традиционной проблему бездорожья дополняет еще одна – заторы на дорогах. Причем не только в населенных пунктах. Протяженность автодорог общего пользования федерального значения, обслуживающих движение в режиме перегрузки, оценивается в 26%. Дело в том, что конфигурация этой сети автомобильных дорог имеет ярко выраженную радиальную структуру, ориентированную на столицу. Поэтому основной поток коммерческих и пассажирских перевозок (более 60%) осуществляется по федеральным автодорогам.

Для обеспечения долгосрочного роста российской экономики необходимо увеличивать расходы на инфраструктуру и строительство дорог. Особенно это видно на примере сокращения региональных и муниципальных дорог. Люди уезжают оттуда, где нет нормального транспортного сообщения. За последние годы число населенных пунктов в России сократилось с 200 до 148 тыс. Одна из причин – отсутствие



Автомагистраль “Лена”

Высокая степень износа большинства российских дорог, несоответствие их транспортно-эксплуатационного состояния нормативным требованиям приводят к росту затрат на автомобильные перевозки в 1,3–1,5 раза.

Постановлением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года №1734-р была утверждена Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. В результате ее реализации должна была увеличиться протяженность сети федеральных автодорог, соответствующих нормативным требованиям, ликвидированы грунтовые разрывы, реконструированы участки дорог, имеющих переходные типы покрытия, построены обходы населенных пунктов.

Согласно данной стратегии на развитие автомобильных дорог и выполнение Федеральной целевой программы “Развитие транспортной системы России на период 2010–2015 годов” должно быть выделено 6151 млрд рублей, приблизительно с равной разбивкой по годам. На деле в 2010 году направлено 274 млрд вместо 1–1,2 трлн рублей. Понятно, что этих средств вряд ли хватит на запланированное в транспортной стратегии развитие дорожной сети.

Несмотря на сложную экономическую ситуацию, дорожники нашей страны в 2012 году закончили реализацию ряда инноваци-

онных проектов, среди которых самый значимый – объекты саммита АТЭС во Владивостоке. В разгаре решение еще более масштабных задач – окончание строительства олимпийских объектов в Сочи, работы на дорожных сетях, расположенных в пределах крупнейших агломераций, в частности на федеральных дорогах Московского транспортного узла. Ведутся дорожно-строительные работы на головном участке федеральной автодороги М-5 “Урал”. Идет строительство и реконструкция автодороги М-52 “Чуйский тракт” от Новосибирска через Бийск до границы с Монголией, в работе находятся три участка трассы М-53 “Байкал”, дорога из Красноярска в Тыву и др. Продолжается реконструкция автомобильных дорог “Лена” и “Вилуй”. Всего в 2012 году на федеральных трассах планировалось завершить капитальный ремонт и ремонт участков общей протяженностью 6470 км, что на 16% превышает объемы 2011 года. Но при констатации увеличения выполненных ремонтных работ следует

## УСПЕХИ И ПОРАЖЕНИЕ ДОРОЖНЫХ ФОНДОВ

Начало 90-х годов прошлого века вошло в историю России как отправная точка первых практических шагов в становлении рыночных отношений в экономике страны. В этих обстоятельствах требовались новые условия финансирования, и 18 октября 1991 года вступил в действие Закон о дорожных фондах. Дорожные фонды стали внебюджетными источниками финансирования. Такая система инвестиционного обеспечения развития, ремонта и содержания сети автомобильных дорог успешно зарекомендовала себя во многих странах мира с развитой экономикой.

Россия не стала исключением. За время действия дорожного фонда, а именно с 1991 по 2001 год, протяженность дорог общего пользования увеличивалась. В среднем ежегодно вводилось 6,1 тыс. км дорог. В 2002 году отрасль перешла на бюджетное финан-



Мост на о-в Русский

учитывать, что показатели объемов реконструкции и строительства не растут, а ситуация с состоянием автодорог в регионах остается очень непростой. Надежды на изменение ситуации связаны с функционированием дорожных фондов.



Совмещенная автомобильная и железная дорога Адлер – Альпика-Сервис

сирование. Объемы строительства снизились, многие стройки были заморожены. Серьезный ущерб ликвидация дорожного фонда нанесла региональным дорогам, финансирование дорожных работ на которых сократилось по многим направлениям в три-четыре и более раза.

Борьба за возврат дорожных фондов началась сразу после их отмены. Региональные власти столкнулись не только с сокращением объемов финансирования, но и с непредсказуемостью бюджетных вложений, размеры которых постоянно менялись. Запоздалое утверждение целевых программ увеличивало издержки подрядчиков, вынужденных затыкать финансовые дыры дорогостоящими кредитами. Деньги на дороги начинали выделяться в лучшем случае в апреле, а чаще в мае, июне и даже в августе. В это время объемы средств, вкладываемых в дорожную отрасль, составляли менее 1% от ВВП, тогда как для полноценного развития сети дорог, которых в Российской Федерации насчитывается около 1 млн км (а надо, как уже говорилось выше, 2,5 млн км), требуется ежегодное финансирование в размере не менее 4% от ВВП.

Такой путь избран в Китае, где начиная с 1998 года на развитие дорожного хозяйства тратится ежегодно 3,5% от ВВП. Если в 1990 году протяженность дорог в КНР составляла 1,028 млн км, то в 2008 году их протяженность выросла до 3,730 млн км.

## ВОЗРОЖДЕНИЕ ЦЕЛЕВОГО ФИНАНСИРОВАНИЯ

После многочисленных обсуждений и тщательного анализа ситуации идею целевого финансирования дорожной отрасли посчитали правильной. И 25 ноября 2009 года на президиуме Госсовета России, состоявшемся в Ульяновске, был поднят вопрос о восстановлении дорожного фонда, за счет которого будет проводиться устойчивое финансирование дорожного строительства.

Федеральными законами от 13 декабря 2010 года №357-ФЗ “О федеральном бюджете на 2011 год и на плановый период 2012 и 2013 годов” и от 6 апреля 2011 года №68-ФЗ внесены изменения в Бюджетный кодекс Российской Федерации и ряд других законодательных актов, предусматривающие создание системы дорожных фондов.

Формируются они в следующем порядке: начиная с 2011 года акциз на топливо повышается в течение трех лет на один рубль и распределяется таким образом:

- в 2011 году: в федеральный фонд – 30%, региональный – 70%;
- в 2012 году: в федеральный фонд – 23%, региональный – 77%;
- в 2013 и последующие годы: в федеральный фонд – 28%, региональный – 72%.

Источники формирования Федерального дорожного фонда:

- базовый объем из общих доходов федерального бюджета в размере 254,1 млрд рублей;
- акциз на автомобильный бензин, дизельное топливо, масла;
- сборы с тяжелых грузовиков массой более 12 т (с 1 января 2013 года);
- другие доходы, установленные в Бюджетном кодексе.

Источники формирования дорожных фондов субъектов РФ:

- акциз на автомобильный бензин, дизельное топливо, масла;
- транспортный налог;
- иные поступления, утвержденные законом субъекта РФ.

За счет средств регионального дорожного фонда расходы на строительство в 2012 году увеличились на 112 млрд рублей и составили 391 млрд рублей, а в 2013 году они должны возрасти на 192,3 млрд рублей и достичь 471 млрд рублей. В 2014 году в дорожные фонды регионов предполагается собрать около 531 млрд рублей. К примеру, за счет этих средств дорожный фонд Вологодчины должен увеличиться в шесть раз – с 1 до 6,5 млрд рублей, в Псковской области – с 2 млрд рублей в 2012 году до 3,5 млрд рублей в 2014 году. Положительная тенденция наметилась практически во всех регионах России.

**ТАБЛИЦА 1. ОБЪЕМЫ ДОРОЖНЫХ ФОНДОВ, МЛРД РУБЛЕЙ**

Наименование	2010	2011	2012	2013	2014
Федеральный	274	377	392	450	470
Региональный	112	279	391	471	531

Казалось, что финансирование строительства автодорог восстанавливается и наконец можно реально увеличивать существующую сеть дорог. Однако Правительство Российской Федерации без каких-либо обсуждений и информирования представителей транспортного

комплекса страны принял Федеральный закон от 28 ноября 2011 года №338-ФЗ. Он внес новые изменения, предусматривающие снижение ставок акциза на топливо 5-го класса по сравнению с ранее утвержденными ставками: для бензина – на 40%, для дизельного топлива – на 12,2%. В результате этого из дорожного фонда в течение последующих трех лет, начиная с 2013 года, будет изъято 103 млрд рублей, в том числе из регионального – 73 млрд рублей.

Целый год велась борьба за восстановление объемов дорожного фонда, и наконец 30 октября 2012 года Президент Российской Федерации В.В. Путин на встрече с представителями дорожно-транспортной отрасли дал команду правительству разобраться с ситуацией и восстановить наполняемость дорожных фондов до планового уровня.

Нужно учитывать и то, что из дорожного фонда отвлекаются значительные средства на специальные программы. Например, только на строительство олимпийских объектов в 2011 году было направлено 43,9 млрд рублей, или 31% капитальных вложений, предусмотренных на развитие транспортной системы в 2011 году. На 2012 год эта доля составляла 25%.

## ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ

Сейчас в дорожном сообществе активно обсуждается очередной проект транспортной стратегии Российской Федерации – на 2013–2030 годы. К сожалению, в скорректированном и модернизированном виде она предусматривает не увеличение, а сокращение средств на дорожную отрасль. Уменьшение финансирования предусмотрено в обоих представленных сценариях развития событий. В то же время указанные в проекте цифры наглядно свидетельствуют о реальном ухудшении ситуации с дорогами. Если в действующей с 2008 года стратегии указывалось наличие 755 тыс. км дорог общего пользования, то в новой осталось всего лишь 711 тыс. км. Если в прежнем варианте было 39 тыс. населенных пунктов с населением 2 млн человек, не имеющих связи с транспортной сетью страны по автомобильным дорогам с твердым покрытием, то в представленном проекте эта цифра составляет 46,6 тыс. населенных пунктов с населением 15 млн человек.

В условиях недостаточного финансирования дорожной отрасли необходимо искать новые инструменты привлечения средств и новые формы организации работ по строительству, ремонту и содержанию существующей сети автомобильных дорог. Поэтому в будущем планируется:

1. Развивать государственно-частное партнерство, направленное на привлечение частных инвестиций в дорожную отрасль. Для этого необходимо внести поправки в закон “О концессионных соглашениях”, которые позволят внедрить в России новые формы государственно-частного партнерства – долгосрочные комплексные контракты, или контракты жизненного цикла (КЖЦ). Суть КЖЦ заключается в том, что подрядчик инвестирует в строительство дороги собственные средства, а бюджетное финансирование получает в течение нескольких лет после ввода объекта в эксплуатацию. Компания отвечает за строительство и последующую эксплуатацию объекта в течение 10–20 лет. Размеры выплат из бюджета при этом зависят от качества выполненных работ и при неудовлетворительном строительстве могут снижаться.

**ТАБЛИЦА 2. СРАВНЕНИЕ ОБЪЕМОВ НЕОБХОДИМОГО РЕСУРСНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ РЕАЛИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СТРАТЕГИЙ, МЛРД РУБЛЕЙ**

Документ	Вариант развития событий							
	инновационный				энергосырьевой			
Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года №1734-р)	в том числе							
	2010–2030	2010–2015	2016–2020	2021–2030	2010–2030	2010–2015	2016–2030	
	59996	6151	9639	44206	56197	6151	50046	
Проект транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года	в том числе							
	2010–2030	2010–2012	2013–2020	2021–2030	2010–2030	2010–2012	2013–2020	2021–2030
	33604	1047	6600	25957	23894	1047	4938	17909

2. Повышать требования к подрядным организациям. Одно только это направление может сэкономить значительную долю бюджетных средств, выделяемых на строительство и ремонт дорог. Не секрет, что зачастую подрядчики не имеют ни техники, ни квалифицированных кадров. Естественно, это не может не сказаться на качестве выполняемых работ. Действующий в настоящее время Федеральный закон от 21 июля 2005 года №94-ФЗ “О размещении заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных и муниципальных нужд” не дает возможности бороться с недобросовестными подрядчиками, поэтому сейчас активно идет процесс рассмотрения законопроекта “О федеральной контрактной системе в сфере закупок товаров, работ и услуг”. В нем предусматривается норма, которая дает Правительству Российской Федерации возможность устанавливать в отношении отдельных видов закупок дополнительные требования к участнику торгов, к их профессионально-технической квалификации, трудовым и финансовым ресурсам, оборудованию, компетенции, опыту, деловой репутации.
3. Внедрять в практику работы передачу всего комплекса мероприятий по эксплуатации участков автомобильных дорог в рамках одного государственного контракта единому подрядчику на длительный срок на основе долгосрочных договоров, заключаемых уполномоченным органом государственного регулирования с оператором услуг по обеспечению соответствия автомобильных дорог определенным технико-эксплуатационным показателям в течение всего срока действия договора.
4. Усовершенствовать производственную базу дорожно-строительной техники российского производства. Как отмечал В.В. Путин на совещании по теме дорожных фондов, “заставлять покупать устаревшие неэффективные машины неправильно. Чтобы быть настоящими хозяевами на собственном рынке, нашим заводам надо обновлять линейку продукции, активнее заниматься модернизацией своих производств, внедрением высокотехнологических реше-

ний и стандартов”. Например, такой сегмент дорожной техники, как экскаваторы, перешел под контроль зарубежных производителей. На долю отечественных заводов в 2011 году пришлось порядка 13% рынка экскаваторов в России, остальное заняли иностранные машины, в том числе продукция из Китая и Турции.

5. Создавать платные участки автомобильных дорог. Они сооружаются в целях снижения бюджетных расходов и ускорения ввода в действие скоростных автомагистралей. К настоящему моменту платные дороги, мосты, путепроводы, тоннели распространены в США, Италии, Испании, Франции, Великобритании, Португалии, Австралии, Норвегии, Швейцарии, Канаде, Китае, Корее, Японии, Мексике и ряде других стран.

В нашей стране до недавнего времени действовал только один платный участок – это 55-километровый обход с. Хлевное и г. Задонска на трассе “Дон” в Липецкой области, открытый в 2010 году. В 2012 году Государственная компания “Автодор” открыла в Московской области на той же трассе еще один платный участок протяженностью 22 км. В ближайшее время планируется создание двух новых платных участков на дороге М-4 “Дон”, а в перспективе, к 2018 году, ввод платной автомагистрали Москва – Санкт-Петербург протяженностью 669 км.

### ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БУДУЩЕГО

Значительный рост интенсивности движения на автомобильных дорогах федерального значения (до 5–7% ежегодно), резкое увеличение в составе транспортного потока доли большегрузных автомобилей (с осевыми нагрузками, превышающими расчетные), автопоездов и автобусов приводят к существенному увеличению изнашивающего и разрушающего воздействия автомобилей на дороги и дорожные сооружения, сокращению межремонтных сроков. Все эти факторы в совокупности вызывают необходимость обеспечения высоких требований к техническому уровню и эксплуатационному состоянию дорог и дорожных сооружений, разработки и применения в этих целях новых

технических норм, прогрессивных технических решений, дорожных технологий и материалов, отвечающих современным потребностям.

Повышенные требования должны предъявляться прежде всего к характеристикам щебня, битума, других строительных материалов. В числе перспективных инновационных технологий при строительстве, ремонте и содержании автомобильных дорог можно назвать применение различных видов регенерации асфальтобетонного покрытия, новых технологий шероховатой поверхностной обработки, различных добавок для улучшения характеристик асфальтобетона (в том числе придающих покрытию противогололедные свойства), новых видов асфальтобетона с улучшенными характеристиками, различных видов геосинтетических материалов для армирования асфальтобетонного покрытия (геосетки и нетканые синтетические материалы), георешеток и габионов (для укрепления откосов при устройстве подпорных стенок, для предотвращения размывов насыпи и берегоукрепления) и др.

Вместе с совершенствованием технологий необходимо регулярное техническое переоснащение. Для этого требуется развивать финансовые инструменты, стимулирующие предприятия к приобретению новой техники, оборудования, технологий, разрабатывать и внедрять льготные условия кредитования, лизинга, налогообложения.

Особая роль должна отводиться кадровому обеспечению дорожно-хозяйства России. Для подготовки инженерно-технических кадров в высших и средних специальных учебных заведениях необходимо разработать и согласовать с Минтрансом России и представителями работодателей специальные программы обучения, создать условия для распределения и трудоустройства выпускников вузов. Предстоит совершенствовать систему дополнительного профессионального образования кадров дорожного хозяйства, включающую оценку и прогнозирование кадровой потребности, подготовку резерва на замещение руководящих должностей. Обязательно надо создавать систему научной стажировки молодых специалистов в странах, достигших наибольшего прогресса в дорожном строительстве.

Важное значение имеет совершенствование нормативно-технического регулирования дорожной отрасли. В сложившихся социально-экономических условиях стала неизбежной гармонизация отечественной нормативно-технической базы с международными стандартами, актуализация действующих технических нормативов и разработка новых технических регламентов, отвечающих современным требованиям, предъявляемым к строительству, ремонту и содержанию дорожной сети.

## ШАГ К РЕШЕНИЮ ПРОБЛЕМ

В основном общи задачи, которые предстоит решать дорожному сообществу, содержатся в положениях перспективных стратегий и программ, но надо понимать, что их воплощение по-настоящему возмож-

но, когда каждый на своем месте будет проявлять инициативу, искать и находить пути устранения преград. В частности, предприятия, объединившиеся в саморегулируемую организацию некоммерческое партнерство “Межрегиональное объединение дорожников “СОЮЗДОРОСТРОЙ”, сделали большой шаг в этом направлении. По их инициативе для обоснованного применения современных технологий дорожно-транспортного строительства разработано и принято на общем собрании партнерства 6 комплексов стандартов, состоящих из 28 документов. В 2013 году завершается разработка еще 11 комплексов стандартов из 18 документов.

В перспективе работа по техническому регулированию будет продолжаться в соответствии со стандартом “Структура системы нормативных документов НП МОД “СОЮЗДОРОСТРОЙ”. Часть первая. Дорожное хозяйство. Правила построения, изложения, оформления и обозначения стандартов организации”.

Этот документ позволяет упорядочить и систематизировать работу по техническому регулированию дорожно-транспортного строительства в целом. Стандарт прошел экспертизу технического комитета №418 “Дорожное хозяйство” при Росстандарте. Он согласован с Федеральным дорожным агентством и одобрен комитетом по транспортно-строительству Национального объединения строителей.

Кроме работы по техническому регулированию, “СОЮЗДОРОСТРОЙ”, руководствуясь законодательством, наладил контроль за повышением квалификации специалистов с последующей аттестацией. Договоры на обучение заключены с 39 ведущими строительными и транспортными вузами из всех федеральных округов России. Разработаны и согласованы программы обучения. В составе аттестационных комиссий обязательно участвует представитель партнерства. В базу данных внесено более 8 тыс. представителей предприятий партнерства, которые в обязательном порядке один раз в пять лет пройдут обучение, повысив свою квалификацию. Аналогичная работа проводится в отношении подготовки и повышения квалификации рабочих кадров. Определено 46 учебных центров, способных вести качественное обучение, идет процесс заключения договоров.

Таким образом, объединившись в некоммерческое партнерство “СОЮЗДОРОСТРОЙ”, почти 400 предприятий Российской Федерации активно работают в интересах дорожно-транспортного сообщества, призывая всех профессионалов к участию в остро необходимой работе по техническому регулированию и другим назревшим вопросам. Успешная деятельность по реализации современных строительных требований, разработке нормативных документов, подготовке квалифицированных кадров становится базой для решения отдельных проблем дорожного хозяйства страны и ведет к созданию устойчивой системы обеспечения безопасности и качества строительных работ на объектах дорожного и транспортного строительства в Российской Федерации.