

Я ТРЕБУЮ ОПРОВЕРЖЕНИЯ!

О.В. Скворцов,
Президент
Ассоциации «РОДОС»

4 апреля на первом канале телевидения состоялся очередной выпуск программы «Время покажет», который прошел под лозунгом «Российские дороги: кто виноват, и что делать». Тему выбрали весьма актуальную. Состояние российских дорог действительно не может не волновать.



Согласно международному рейтингу по качеству дорог, Россия в 2015 году заняла 123-е место из 140 возможных, оказавшись на уровне таких стран, как Нигерия и Сьерра-Леоне.

Несомненно, проблема российских дорог требует обсуждения с участием общественности, с целью выработки возможных путей ее решения. Из всех так называемых ток-шоу передача «Время покажет», на мой взгляд, наиболее удачная. Ведущий старается вести дискуссию, избегая по возможности базарных перепалок и неуважения оппонентов друг к другу, хотя это не всегда получается.

Но то, что я увидел и услышал 4 апреля, вызвало у меня возмущение и побудило написать это письмо. Дискуссия изобиловала дезинформацией, которая вводила людей в заблуждение, и формировала у них искаженное представление о реальном положении дел с автомобильными дорогами страны.

И эта ситуация была создана авторами передачи, в которой не

участвовали ни специалисты, ни представители дорожной науки или чиновники, занимающиеся дорожными проблемами, за исключением нескольких глав муниципальных образований. Это развязало руки популистам, предоставив им возможность искажать факты, и порой просто обманывать слушателей и участников передачи.

Решение любой проблемы неразрывно связано с анализом ситуации, на основании которой вырабатываются пути решения этой проблемы. Поэтому начнем с преамбулы, показанной в начале передачи, в которой говорится, что независимое исследование Российской академии народного хозяйства и государственной службы (АНХ) показало, что 70% дорог в стране требуют серьезного ремонта, а причина 40% ДТП – низкое качество дорожного покрытия. Непонятно, что это за исследования и на основании чего АНХ получило такие результаты. Для того чтобы получить данные о количестве дорог, требующих ремонта и установления причин ДТП из-за низкого качества дорожного покрытия, исследовать ничего не нужно. Данные о протяженности дорог, не соответствующих нормативным требованиям, формируются на основании ежегодно проводимой диагностики дорог и публикуются как официальные отчетные данные. Информация о количестве и причинах ДТП – это отчетные данные, публикуемые ГИБДД МВД России. Приведенные выше данные исследований

АНХ не соответствуют официальной статистике, судя по всему такие исследования вообще не проводились.

Ведущий передачи Петр Толстой, обратив внимание на противоречивость отчетных данных Росавтодора и данных так называемых «исследований» Российской академии народного хозяйства и государственной службы обратился к первому заместителю председателя комитета по транспорту Михаилу Брячаку, как к «специалисту». Он начал с того (дословно), «мы, русские, с какой-то иронией и лихостью наблюдаем, как чиновники сейчас демонстрируют свои познания в качестве дорог?» Далее Михаил Васильевич блеснул своими познаниями, заявив, что в 2015 году в ДТП погибли 16 тыс. человек и большая часть (40%) из-за дорожных условий.

Но депутат профильного комитета Госдумы сказал неправду!

Согласно официальной статистике, в прошлом году в ДТП погибли не 16 тыс. человек, как утверждает депутат Брячак, а более 23 тыс., причем погибших из-за дорожных условий не было выявлено. Правда, по причине плохих дорожных условий ДТП случались, но без человеческих жертв! Погибших из-за дорожных условий не было. Это ложь.

Реальная картина, связанная с аварийностью на наших дорогах, согласно официальной отчетности, выглядит следующим образом. В 2015 году произошло 184000 ДТП, в которых погибли 23114 человек, и 231197 человек были

ранены, 33% от общего количества аварий было связано с так называемыми сопутствующими дорожными условиями. Правилами учета и анализа дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации установлено, что дорожные условия, сопутствующие ДТП, не являются причиной ДТП, которая определяется решением суда на основе результатов расследования.

В списке характеристик дорожных условий, сопутствующих возникновению дорожно-транспортных происшествий, согласно этим правилам, числится 29 наименований дефектов, среди которых устранение шести требуют полной перестройки дороги (несоответствие параметров дороги ее категории, несоответствие габарита моста, ограниченная видимость, не соответствующая нормам проектирования и т.п.), шестнадцать связано с недостатками содержания дорог, семь — с причинами, за которые несут ответственность третьи лица (наличие наружной рекламы, затрудняющей восприятие дороги, неисправность светофора, неисправность сигнализации на железнодорожном переезде и т.п.).

Согласно данным ГИБДД МВД России, наиболее часто выявляемыми недостатками дорожных условий при оформлении ДТП являются: отсутствие горизонтальной разметки (68,6%), дорожных знаков (10,5%), ограждений в необходимых местах (5,8%), неудовлетворительное состояние обочин (5,7%), низкие сцепные качества покрытия (5,4%), дефекты дорожного покрытия (5%).

Зачем Брячаку потребовалось исказить эти факты и обманывать сотни тысяч телезрителей? Вероятно, он просто не знает о них.

Многие участники передачи правильно ставили вопрос о том, что качество наших дорог связано порой с низким качеством ра-

бот, неэффективным контролем за их исполнением, стремление отдельных исполнителей снизить стоимость работ за счет качества применяемых материалов, использованием устаревших норм, отражающих технический уровень 70-х и 80-х годов и еще целого ряда причин. Нельзя не согласиться с мнением журналиста Сергея Доренко, который отметил, что дорожники получают деньги на одну дорогу, а надо за эту сумму сделать три. Вот они и кладут асфальт тоненько, размазывая его по дороге. Такие факты действительно имеют место, но почему в этом виноваты дорожники, а не те, кто не выделил средства на три дороги вместо одной?

Андрей Войтюк, глава городского округа Жуковский, который отремонтировал у себя в городе 68% улиц и дорог и готов за них ответить, попытался возразить, заметив, что критиковать, не делая ничего лично, — это просто, но кто ответит за экономику 90-х? К сожалению, его справедливый вопрос утонул в перепалке кровожадных депутатов, мечтающих посадить в тюрьму 40% дорожников!

Заместитель председателя Комитета Госдумы по транспорту Александр Старовойтов возмущен, что

никто не сел за плохие дороги, переданные в свое время новому главе города Жуковского Андрею Вотяку, в тюрьму. Он возмущался, «почему дороги не появляются, если мы платим транспортный налог в региональные дорожные фонды». Ответ на этот вопрос прост. У нас в стране 1400 тыс. км региональных и муниципальных дорог. Ежегодно субъектам федерации поступает около 115 млрд рублей транспортного налога, или, в расчете на один километр — 81 142 рубля. На эти средства можно сделать очень мало, это ясно и недорожнику. Да что там, у депутата зарплата намного больше!

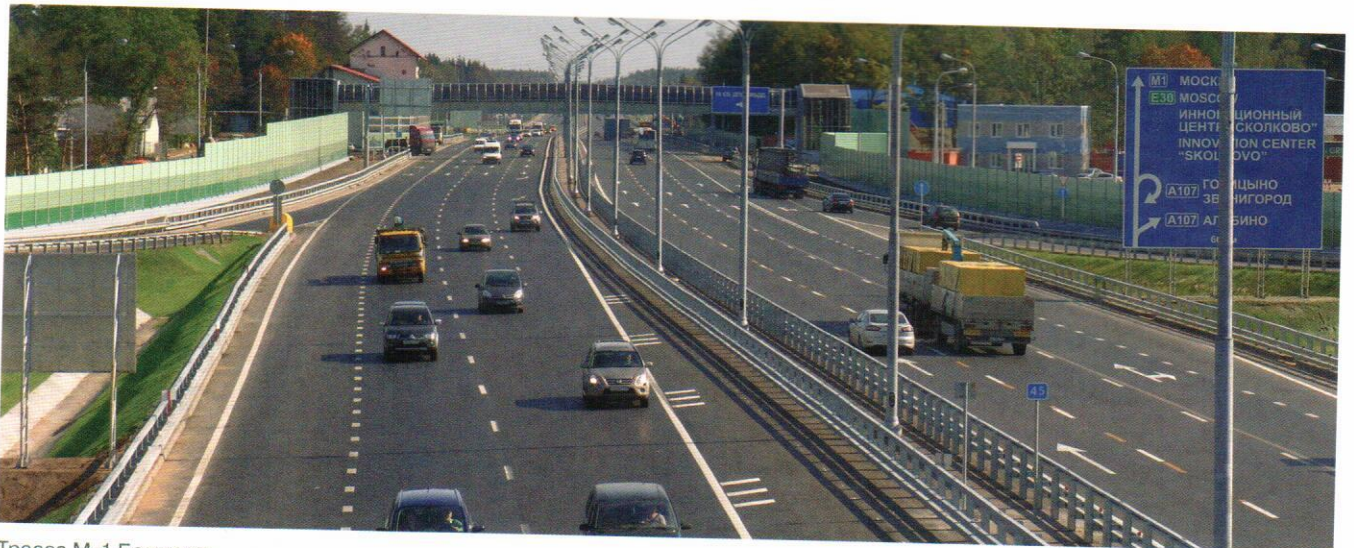
Кстати, в то время, как депутат Старовойтов возмущается, фракция «Единая Россия» и глава Комитета по транспорту Евгений Москвичев ставят вопрос об увеличении финансирования региональных дорог, в том числе, за счет увеличения передаваемой им доли собираемого акцизного налога.

На основании результатов бурной дискуссии попробуем все-таки разобраться и найти ответ на вопрос «кто виноват, и что делать?».

Первый вариант ответа на этот вопрос предложил депутат Брячак. Его мнение — во всем виноваты дорожники, а чтобы навести по-



Строительство дорог в Калужской области.



Трасса М-1 Беларусь

рядок на дорогах, их надо сажать в тюрьму! Но такая попытка уже предпринималась два года назад, но не имела успеха. Тогда заместитель министра внутренних дел генерал-полковник юстиции Александр Савенков предложил решить проблему безопасности дорожного движения путем дополнения главы Уголовного кодекса «О преступлениях против безопасности движения и эксплуатации транспорта», статьей, предусматривающей уголовную ответственность за несоблюдение установленных законом требований при проектировании, строительстве, реконструкции, капитальном ремонте и содержании автомобильных дорог. Но эта идея лопнула после того, как он узнал, что уголовная ответственность дорожников уже установлена статьей 46 Федерального закона «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации», а случаи установления вины дорожников в ДТП единичны и ни в коем случае не составляют 40% от общего количества дорожных аварий, как утверждает депутат Брячак, который в отличие от генерала Савенкова предлагает не судить дорожников, а просто сажать их в тюрьму без суда и следствия. Интересно, что это предложение исходит от депутата фракции, называющейся «Справедливая Россия».

При этом поражает цинизм такой позиции, если учесть, что, согласно Государственной программе «Развитие транспортной системы», утвержденной Правительством Российской Федерации, доля протяженности автомобильных дорог федерального значения, соответствующих нормативным требованиям, должна составлять на начало текущего года 61,85%, а для региональных дорог – 62,9%. При этом обеспеченность финансированием ремонта и содержания региональных дорог, по данным территориальных органов управления дорогами, составляет всего 14% от потребности, а муниципальных – и того меньше.

Поэтому справедливо можно утверждать, что наличие дефектов на дорогах запланировано государством посредством бюджетных ограничений. Такой бюджет принимает, как известно, Госдума. Почему же в тюрьму за это предлагается сажать дорожников? Причем предлагается это депутатами Госдумы? Какой цинизм! Такого беззакония нет ни в одной стране мира! Например, согласно Своду законов США, дорожники не подсудны в случаях, когда их деятельность не финансируется в полном объеме.

Несколько по-иному видит ответ на вопрос «что делать», депутат Михаил Старшинов. Он считает,

что рассматривать проблему надо в целом, а не только под лозунгом: «давайте кого-нибудь посадим». По его мнению, работники автодорог не способны строить хорошие дороги, и что бы научиться это делать, их нужно послать в Китай.

Не понятно, на основании каких фактов, народный избранник делает подобные заявления? Почему он пытается унижить своих избирателей, представляя русских в образе дураков?

Депутат Старшинов не знает или не хочет знать, что квалификация советских, а теперь российских инженеров-дорожников известна во всем мире. Именно наши инженеры строили в Китае самые сложные мосты, учили китайских коллег. Многие из них окончили вузы в России.

Я бы послал учиться в Китай самого депутата Старшинова, чтобы он узнал, что в этой стране ежегодно строится не 10 тыс. км, дорог как он считает, а около 30–40 тысяч км. При этом готовый дорожный бюджет Китая составляет 1,347.5 млрд юаней или 206 млрд долларов, что в 17 раз больше дорожного бюджета нашей страны. В последние годы Китай ежегодно расходовал на дорожное хозяйство около 3,5% ВВП, а Россия – только 1,0 процент! Да и то не всегда.

Депутат Михаил Старшинов утверждает также, что дороги — подъезд к аэропорту Домодедово и участок Москва — Загорск были построены в советское время немцами, и именно поэтому «мы до сих пор по ним ездим».

Но это неправда. Эти две дороги были построены подразделениями Управления строительства № 2 Минавтодора РСФСР, а запроектированы московским институтом «ГИПРОДОРНИИ». Роль немцев в реализации этих проектов, а их, если мне не изменяет память, было всего три, заключалась в поставке новой современной дорожной техники, ее обслуживании и проведении надзора за строительством. Надо отдать им должное: работали немцы хорошо, но строили эти дороги все-таки не они, а наши русские рабочие и инженеры.

Член рабочей группы «Качество повседневной жизни» центрального штаба ОНФ Максимальян Соловьев предлагает разобраться с нормативными актами и техническими регламентами. Это действительно актуальная тема. Но кто довел ситуацию до абсурда? Технический регламент «О безопасности зданий и сооружений», в котором нет даже упоминания о безопасности дорожного движения, принят депутатами Государственной Думы. На основании этого документа приняты нормативные акты, в которых отсутствуют требования к обеспечению безопасности дорожного движения дорог в проектах автомобильных дорог. Постоянные обращения к тем же депутатам по этому вопросу пока не дали результата.

Депутат Старовойтов утверждает, что никто не занялся тем, чтобы разработать нормы для сельских дорог, и сейчас, дескать, только вступление в Таможенный союз подтолкнуло к тому, что кто-то начал разрабатывать новые ГОСТы. Но депутат, пытаясь унизить своих избирателей, не знает, что в стандартах Таможенного

союза нет норм проектирования сельских дорог. Эти нормы (для проектирования и строительства сельских дорог или дорог с низкой интенсивностью движения) ОДМ 218.2.017-2011 разработаны институтом РОСДОРНИИ и утверждены Росавтодором еще пять лет назад. Но наши законы написаны так, что эти нормы не действуют так как их не признает Минстрой России. Мы не раз обращались с этим вопросом в различные инстанции, последний раз он вновь обсуждался на совещании в Госдуме 23 марта этого года. И мы надеемся, что депутаты, участвовавшие в этом мероприятии, помогут нам.

Слушая эти словоблудия, я с ужасом подумал, что аналогичным образом идет обсуждение и принятие федеральных законов!

Нельзя не согласиться с мнением профессора МГУ Елены Ведуты, которая не считает призывы сажать людей в тюрьму решением проблемы. Она не сомневается в том, что дорожники Росавтодора — профессионалы. По ее мнению дороги — это индикатор экономической системы. И поэтому нужно заняться экономикой как системой. В этом известный ученый видит решение проблем.

Руководитель группы «Честная и эффективная экономика» Московского штаба ОНФ Елена Дыбова говорит, что рецепт для решения этой проблемы известен всему миру — это профессионализм и ответственность. А у нас, отмечает она, сейчас дорожная наука практически разрушена, а ответственность сведена на нет. Поэтому, считает она, необходимо выстроить четкую систему экспертизы.

Вряд ли кто-то может не согласиться с мнением этих двух женщин. Развивая мысль Елены Дыбовой, хочу отметить, что выглядит весьма странно, что ответ на вопрос «кто виноват, и что делать?» был поставлен не перед учеными и специалистами, занимаю-

щимися этими вопросами, а перед дилетантами и словоблудами.

Поэтому считаю необходимым довести до общественности мнение специалистов, которые в отличие от наших депутатов, видят решение дорожных проблем в России по-иному.

Их ответ на вопрос «что делать?» содержится в докладе об экономике России Всемирного банка, подготовленного ведущими международными экспертами, специалистами. В этом докладе отмечается, что доля государственных расходов на дорожное хозяйство в валовом внутреннем продукте России сократилась с 2,8% ВВП в 2000 году до 1,0 процента. Далее цитирую: «проведенные расчеты свидетельствуют о существенном разрыве между потребностями и фактическим финансированием содержания и ремонта федеральных и региональных дорог, составляющем около 1,1% ВВП, причем наибольший дефицит финансирования характерен для региональной дорожной сети. Если к этому прибавить расчетный объем финансирования капитальных расходов для ликвидации разрыва между фактическим состоянием дорог и нормативными требованиями, а также расходов на расширение базовой дорожной сети, то суммарный дефицит финансирования превысит 2% ВВП».

Заканчивая, хочу отметить, что мы — ветераны дорожной отрасли — дважды посмотрев эту телепередачу, были поражены потоком лжи и некомпетентности. Но, на наш взгляд, ужасно и другое: мы восприняли эту передачу как пропаганду возрождения репрессий 30-годов и призыв к незаконности.

И очевидно, редакция первого канала, руководствуясь статьей 43 закона «О средствах массовой информации», должна реабилитировать себя.

Я рассчитываю на то, что участники передачи ответят на поставленные им вопросы. ❏