



127427, Москва, Академика Королёва улица, 12,
программа "Время покажет"

Открытое письмо

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 Нигерии и Сьерра-Леоне.

Несомненно, этот вопрос российских дорог требует обсуждения с участием общественности, с целью выработки возможных путей решения этой проблемы. 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 стало причиной написания этого письма. Дискуссия изобиловала дезинформацией, которая вводила людей в заблуждение, и формировала у них искаженное представление о реальном положении дел с дорогами страны.

И эта ситуация отчасти была организована авторами передачи, на которой не было ни одного специалиста, представителя дорожной науки или чиновников занимающихся дорожными проблемами, за исключением нескольких глав муниципальных образований.

Это развязало руки популистам, предоставив им возможность исказить факты, и порой просто обманывать слушателей и участников передачи. В результате я не услышал внятного ответа на вопрос "кто виноват, и что делать?"

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. Не понятно, 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. Причём приведенные выше данные исследований АНХ не соответствуют официальной статистике и, судя по всему такие исследования вообще не проводились.

Ведущий Петр Толстой, обратив внимание на противоречивость отчетных данных Росавтодора и данных так называемых "исследований" Российской академии народного хозяйства и государственной службы обратиться как к "специалисту" к Первому заместителю председателя комитета по транспорту Михаилу Брячаку, который 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 погибло 16 тыс. человек и большая часть (40%) из-за дорожных условий.

Но депутат профильного комитета Госдумы сказал не правду!

Согласно официальной статистики в прошлом году в ДТП погибло не 16 тыс. человек, как утверждает депутат Брячак, а более 23 тыс. человек, причем погибших из-за дорожных условий не было выявлено. Правда, из-за плохих дорожных условий имели место не так много случаев, когда на основании судебных решений возмещался ущерб владельцам автомобилей получивших повреждения. 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 погибло 23114 человек, и 231197 человек было ранено, 33 % от общего количества ДТП было связано с так называемыми сопутствующими ДТП 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 помещенных в этих Правилах 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 с семь с дефектами, за которые несут ответственность третьи лица (наличие наружной рекламы затрудняющей восприятие дороги, неисправность светофора, неисправность сигнализации на ж-д. переезде и т.п.)

Согласно данным ГИБДД МВД России, наиболее часто выявляемыми недостатками дорожных условий при оформлении ДТП являются отсутствие горизонтальной разметки (68,6%), отсутствие дорожных знаков (10,5%), отсутствие 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 не понятно?

Многие участники передачи правильно ставили вопрос о том, что качество наших дорог связано порой с низким качеством работ, не эффективным контролем за их исполнением, стремление отдельных исполнителей снизить стоимость работ за счет качества применяемых материалов, применением устаревших норм отражающих технический уровень 70-х и 80-х годов и еще целого ряда причин. Нельзя не согласиться с мнением Сергея Доренко, который отметил, что дорожники получают деньги на одну дорогу, а надо сделать три. Вот они кладут асфальт тоненько, размазывая его по дороге. Такие факты действительно имеют место, но почему в этом виноваты дорожники, а не та 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 этому возразить, заметив, что критиковать, не делая лично ничего это просто, но кто ответит за экономику 90-х? "Мы сейчас пожинаем проблемы прошлых лет"- сказал он. Но 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 г. Жуковского Андрею Вотяку. 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 этого налога или в расчете на один километр 81 142 рубля. У депутата годовая зарплата в 36 раз больше!

Депутат Старовойтов, как член комитета по транспорту должен знать, что финансирование ремонта содержания региональных дорог обеспечено всего на 14% от норматива. А в то время как он 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 порядок 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 Брячек, который в отличие от генерала Савенкова предлагает не судить дорожников, а просто сажать их в тюрьму. Интересно, что предложение сажать людей в тюрьму без суда и следствия 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 наличие дефектов на дорогах запланированных государством из-за бюджетных ограничений. Такой бюджет принимают депутаты, которые и предлагает сажать за это в тюрьму дорожников при ДТП, вызванного неудовлетворительными дорожными условиями. Если вдуматься какой это 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. Посадить кого-нибудь тоже надо, но не это главное ", говорит он.

По его мнению, работники автодора, не способны строить хорошие дороги, и что бы научиться это делать, их нужно послать в Китай.

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

Хочу возразить, что это не так. Депутат Старшинов просто не знает или не хочет знать, что квалификация советских, а теперь российских инженеров дорожников известна во всем мире. Именно наши инженеры строили в Китае сложнейшие мосты, учили наших китайских коллег, многие из которых окончили Вузы у нас в России.

Я бы послал учиться в Китай самого депутата Старшинова, чтобы он узнал, что в этой стране ежегодно строиться 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. Китай ежегодно расходовал на дорожное хозяйство около 3,5 процента ВВП, Россия 1,0 процент!

Далее депутат Михаил Старшинов, утверждает, что дороги - подъезд к аэропорту Домодедову и участок дороги Москва - Загорск были построены в советское время немцами, и именно поэтому " мы до сих пор по ним ездим по ним"

Но это не правда. Эти две дороги были построены подразделениями Управления строительства № 2 Минавтодора РСФСР, а запроектированы московским институтом " ГИПРОДОРНИИ". Роль немцев, а реализации этих проектов, а их по-моему было всего три, заключалась в поставке новой современной дорожной техники, её обслуживании и проведением надзора за строительством. Отдать им должное работали они хорошо, но строили эти дороги все-таки не они, а наши русские рабочие и инженеры.

Член рабочей группы "качество повседневной жизни" центрального штаба ОНФ Максимельян Соловьев предлагает разобраться с нормативными актами и техническими регламентами. Это действительно актуальная тема, но кто в этом виноват? Технический регламент "О безопасности зданий и сооружений", в котором нет даже упоминания о безопасности дорожного движения, принят депутатами Государственной Думы. А на основании этого технического регламента приняты нормативные акты, в которых отсутствует требования к обеспечению безопасности дорожного движения дорог в проектах автомобильных дорог и постоянные обращения по этому вопросу пока не дали результата.

Депутат Старовойтов утверждает, что никто не занялся тем, чтобы сделать нормы для сельских дорог и сейчас вступление в таможенный союз подтолкнул к тому, что кто-то начал разрабатывать новые ГОСТы. Опять русских считают недоумками. Но депутат, пытаясь унизить своих избирателей, не знает, что в стандартах Таможенного союза не норм проектирования сельских дорог. Нормы для проектирования и строительства сельских дорог (дорог с низкой интенсивностью движения) ОДМ 218.2.017-2011 разработаны институтом РОСДОРНИИ и утверждены Росавтодором еще пять лет назад. Но так написаны наши законы, что эти нормы не действуют т.к. 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 пока Вы незаслуженно обвиняете моих коллег, депутаты, участвовавшие в этом мероприятии помогут нам.

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

Гораздо лаконичней на передачи выглядели женщины. Нельзя не согласиться с мнением профессора МГУ Елены Ведуты, которая не читает призывы сажать людей в тюрьму решением проблемы. По её мнению и ответственность у нас низкая, и она не сомневается в том, что дорожники Росавтодора профессионалы. По её мнению дороги - это индикатор экономической системы. И поэтому нужно заняться экономикой как системой. В этом известный ученый видит решения 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 не всегда надо сажать людей, надо выстроить четкую систему экспертизы.

Вряд ли кто 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 занимающимися этими вопросами, а перед дилетантами.

Поэтому считаю необходимым довести до общественности мнение специалистов, которые в отличие от наших депутатов, видят решение проблемы дорог 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 процента 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 процента ВВП".

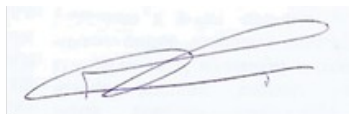
Заканчивая? хочу отметить, что мы-ветераны дорожной отрасли, дважды посмотрев эту телепередачу, были поражены потоком лжи и некомпетентности. Но на наш взгляд ужасно и другое. Мы восприняли эту передачу как пропаганду возражения репрессий 30- годов и призыв к беззаконию.

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

А пока это письмо будет размещено в ряде наших отраслевых изданий, и я рассчитываю на то, что участники передачи ответят на поставленные им вопросы.

С уважением,

Президент Ассоциации «РОДОС»



О.В. Скворцов