

КАК КОРАБЛЬ НАЗОВЕШЬ...

19 февраля состоялось очередное заседание Общественного совета при Федеральном дорожном агентстве. В заседании принял участие руководитель Федерального дорожного агентства Роман Старовойт.

Он сообщил, что конец февраля отмечен знаменательным событием: проектная документация на сооружение моста через Керченский пролив получила положительное заключение ФАУ «Главгосэкспертиза России» и на техническую часть, и на достоверность сметной стоимости. По итогам утверждения проектной документации ФКУ Упрдор «Тамань» выдано разрешение на строительство объекта. Теперь работы начнутся, как выразился Роман Старовойт, «в полный рост».

Итак, пройден один из важнейших, самых трудных этапов, от которого зависит, по существу, будущее объекта — разработка, согласование и утверждение проекта. До открытия рабочего движения по Керченскому мосту на 19.02.2016 остались 1033 дня. Заметим, что это название моста, так же как «Крымский», не официальное. Этому знаковому объекту, согласно решению правительства, будет присвоено собственное имя по итогам всенародного обсуждения. И то сказать: как корабль назовешь, так он и поплывет. По многим причинам очень важно, чтобы «плавание» этого «корабля» было надежным и долговечным.

Напомним, что проектная документация на строительство Керченского моста разработана ЗАО «Гипростроймост — Санкт-Петербург» по договору с ООО «СТРОЙГАЗМОНТАЖ».

Компания определена Правительством Российской Федерации единственным исполнителем работ по проектированию и строительству моста через Керченский пролив. «Документация представлена



Общие технические показатели объекта таковы:

Автодорожный мост:

категория автомобильной дороги	16
строительная длина по оси автомобильной дороги, км	19,03
расчетная скорость движения, км/ч	120
число полос движения, шт.	4
габарит проезжей части	2х (Г-10,5)
тип дорожной одежды	капитальный
вид покрытия	асфальтобетон
нормативная временная вертикальная нагрузка	A14, H14

Железнодорожный мост:

категория железнодорожной линии	II
строительная длина по оси железной дороги, км	19,00
расчетная скорость движения пассажирских поездов, км/ч	120
расчетная скорость движения грузовых поездов, км/ч	80
число путей	2
тип железнодорожного пути	на балласте
тип балласта	щебеночный
тип рельсов	P-65 термоупрочненные
тип шпал	железобетонные
тип скрепления	упругое
нормативная временная вертикальная нагрузка	C14

в полном объеме, проектные решения соответствуют требованиям технических регламентов и нормативных документов, учтены инновационные внедрения, сметная стоимость строительства определена достоверно, — сообщил руководитель Росавтодора Роман Старовойт. — Это позволило нам утвердить проектную документацию и в соответствии с Градостроительным кодексом РФ выдать разрешение на строительство».

Строительные площадки по трассе будущего моста через Керченский пролив находятся в полной готовности к началу строительного-монтажных работ. На объекте проведена значительная подготовительная работа, причем не только по созданию временной инфраструктуры, но и по организации контроля за строительством со стороны заказчика.

Еще один важнейший вопрос, который обсуждался Общественным советом, касался создания общероссийского отраслевого совета и отраслевых центров по сертификации и оценке профессиональной квалификации в дорожном хозяйстве.

Несколько слов о предыстории вопроса. 1 июля 2016 года вступает в силу Федеральный закон от 02.05.2015 №122-ФЗ «О внесении изменений в Трудовой кодекс РФ и статьи 11 и 73 Федерального закона «Об образовании в РФ», который вводит правила применения профессиональных стандартов работодателями. В соответствии с этим законом если Трудовым кодексом РФ или другими федеральными законами, иными нормативными правовыми актами установлены требования к квалификации, необходимой работнику для выполнения определенной трудовой функции, профессиональные стандарты в части указанных требований обязательны для применения работодателями. Это означает, что требования к профессиональной квалификации работников должны



существовать, а если их нет, то их необходимо разработать.

Указом Президента РФ от 16.04.2014 № 249 создан Национальный совет по профессиональной квалификации, который возглавляет президент РСПП Александр Шохин. Этим советом образованы отраслевые советы по профессиональным квалификациям, которые ведут работу каждый в своей сфере деятельности. Так, например, есть совет по сварке, в nanoиндустрии, в ЖКХ, в нефтегазовом комплексе, в атомной отрасли, в здравоохранении и так далее, общим числом 20. В том числе создан совет в строительстве, в который вошли все строительные подотрасли, а также дорожное хозяйство. Вместе с тем наша отрасль имеет свою специфи-

ку, настолько серьезную, что применение к ней общеотраслевых правил и требований порождает целый комплекс проблем. Не говоря уже о том, что качество обучения сегодня на всех этапах, начиная средней и заканчивая высшей школой, оставляет желать лучшего. Как говорится, дореформировались.

Общественный совет при Федеральном дорожном агентстве принял решение рекомендовать Минтрансу России и Росавтодору совместно с профессиональными ассоциациями и объединениями, а также МАДИ (ГТУ) провести работу по формированию отраслевого совета по профессиональным квалификациям в дорожном хозяйстве, для чего создать соответствующую рабочую группу. С такой инициативой выступили советник генерального директора АО «Институт «Стройпроект» Олег Кашенко, исполнительный директор некоммерческих партнерств Саид Хайбуллин, а также член экспертного совета по дополнительному профессиональному и корпоративному образованию при комитете Госдумы по образованию Юрий Ушанов. Они отметили, что подобный прецедент, когда по инициативе отрасли создается такой совет, уже есть. Так, например, согласно пожеланиям Минсельхоза создан совет по профессиональным квалификациям в агропромышленном комплексе.



Основные задачи совета по профессиональным квалификациям в дорожном хозяйстве должны быть следующими:

1. Разработка отраслевой рамки квалификаций – то есть создание взаимосвязанной системы дорожных профессий, обеспечивающих все направления дорожных работ.

2. Разработка современных стандартов дорожных профессий.

3. Стыковка с ними программ профобразования.

4. Создание системы отраслевых центров оценки квалификаций по направлениям: содержание и эксплуатация; управление дорожным хозяйством и наука; проектирование и изыскания; строительство.

Как справедливо было отмечено участниками заседания, нормативы для отрасли никто лучше самой отрасли не создаст.

С этим вопросом непосредственно увязана еще одна проблема, обсуждавшаяся в ходе заседания Общественного совета – сложившаяся ситуация вокруг МАДИ (ГТУ) в связи с планами Минобрнауки о слиянии этого отраслевого вуза с Московским автомобильным институтом (МАМИ). Согласно передовым взглядам министерства образования и науки Россия больше не нуждается в отраслевых высших учебных заведениях, по мнению чиновников этого ведомства, следует готовить общетехнических специалистов, которых потом каждая отрасль экономики будет использовать в соответствии со своими потребностями.

В связи с этим представляется необходимым напомнить, что МАДИ был учрежден постановлением СНК Союза ССР № 748 от 13 декабря 1930 года на базе автодорожного факультета Московского института инженеров транспорта и Высшей автодорожной школы ЦУДОРТРАНСа. Это были годы исторического перелома в истории России, когда политическую победу нового строя необходимо было укрепить экономическим



фундаментом. Главной задачей института стала подготовка высококвалифицированных кадров для дорожно-мостового и аэродромного строительства, промышленности дорожно-строительных машин. Нужно было в кратчайшие сроки создать опорную дорожную сеть страны, чтобы вдохнуть энергию в возрождающуюся после политических потрясений начала века промышленность Советского Союза. Именно для этой цели специальности, относящиеся к дорожному строительству, были выделены в отдельный вуз.

Наши деды и отцы с честью выполнили поставленную перед ними задачу. Именно автомобильные дороги стали теми артериями, по которым в народное хозяйство СССР полилась «свежая кровь» в виде полезных ископаемых, оборудования, станков, механизмов, товаров народного потребления.

В современный период перед нашей страной стоит похожая задача. Схожесть ситуации объясняется системным кризисом экономики. А ведь российский опыт, так же как и опыт других стран мира, показывает, что строительство транспортно-дорожной инфраструктуры обеспечивает мультипликативный эффект в экономике, создавая рабочие места в смежных отраслях,

позволяет выбраться из кризисной ситуации и быстро нарастить объемы производства. В этом смысле планы Минобрнауки способствуют, скорее, углублению экономического кризиса.

Напомним также, что вначале XXI века, что называется, по-тихому, был уничтожен опорный научно-исследовательский центр дорожной отрасли – институт СоюздорНИИ. Были разрушены десятки лабораторий, утрачена огромная, кропотливо собиравшаяся десятилетиями научно-техническая библиотека. Пошли под нож сотни так и нереализованных научных работ, труды нескольких поколений. И ради чего? Теперь на месте СоюздорНИИ стоит коттеджный поселок.

Нельзя допустить подобного с МАДИ (ГТУ). В поддержку этого решения выступает и Росавтодор.

Общественный совет при Федеральном дорожном агентстве принял решение провести совместное с Общественным советом при Минтрансе РФ заседание, на котором принять обращение в защиту МАДИ (ГТУ).

В ходе заседания Общественного совета был также рассмотрен и принят план работы совета на 2016 год. ◀

Сергей Филимонов