

В 2014 году Градостроительному Кодексу  
РФ исполняется 10 лет.  
Юбилейные полемические заметки.

## ЧТО ДЕЛАТЬ? КАК НАМ РЕОРГАНИЗОВАТЬ МИНСТРОЙ?

*Будут ли решены наболевшие вопросы дорожной отрасли России?*

Причиной, подтолкнувшей к написанию данной статьи, послужило письмо Минстроя РФ от 26.08.2014 №17614-НА/06, направленное Минтрансу РФ с просьбой дать предложения по оптимизации постановления Правительства РФ от 16.02.2008 года №87 «О составе разделов проектной документации и требований к их содержанию» (Постановление №87), разработанного в соответствии со статьей 48 Градостроительного кодекса РФ. Казалось бы нужно радоваться: Минстрой, принявший бразды правления (в части выработки и реализации государственной политики в градостроительной деятельности) от упраздненного недавно Минрегиона РФ, пытается улучшить состояние дел в дорожной отрасли. Но это только на первый взгляд. На самом деле, прочитав весь документ с приложениями, понимаешь, эти действия направлены не на улучшение, а на сохранение сложившегося состояния дел. Ведь если бы состав проектной документации для строительства (реконструкции) автомобильных дорог разрабатывали (а сейчас бы оптимизировали) специалисты - дорожники, то бумажный объем проекта сократился бы в разы, при этом содержательная часть - актуальная для дорожного объекта информация - стала бы доступней. Из вышеизложенного следует, что, в соответствии с Градостроительным Кодексом Российской Федерации (ГрК РФ), постановлением Правительства Р.Ф. **должны быть определены самые общие требования к составу и содержанию проектной документации**, а каждая подотрасль разрабатывает для себя состав и содержание Проектной документации (ПД), отсюда следует, что для дорожной отрасли нужна не оптимизация Постановления №87, а его глубокая переработка и, следовательно, повода для радости нет. При этом следует отметить, что отрицательное воздействие Градостроительного Кодекса на дорожную отрасль не ограничивается только Постановлением №87.

Почти 10-летний опыт работы дорожной отрасли по Градостроительному Кодексу Российской Федерации показывает, что, несмотря на многочисленные изменения и дополнения к нему, разрушительное воздействие Градостроительного Кодекса на дорожную отрасль продолжается. Об этом свидетельствуют отраслевые конференции, дорожные конгрессы, совещания, резолюции которых очень часто похожи друг на друга в части перечисления проблем дорожной отрасли, вызванных ГрК РФ. Перечислять в очередной раз проблемы отрасли и предлагать пути

их решения в данной статье представляется нецелесообразным. Минстрой Р.Ф, как и его предшественник – Минрегион Р.Ф. (основной «внедренец» Градостроительного Кодекса) – не слышит голоса тех, кто работает с Градостроительным Кодексом и занят (так же как и предшественник), изо всех своих чиновничьих сил, сохранением Градостроительного Кодекса, даже во вред делу. А вред (финансовый, экономический, социальный) дорожной отрасли, за 10 лет действия ГрК РФ, нанесен не малый. Кто бы его оценил!

В подтверждение изложенному можно привести информацию Президента Ассоциации ПДИО «РОДОС» Скворцова О.В. на Всероссийской конференции общественного движения «НАРОДНЫЙ ФРОНТ «ЗА РОССИЮ»: *Минтранс Р.Ф. и Федеральное Дорожное Агентство выдали, вместе с ведущими научными организациями (из тех, кто пока еще живы), отрицательные заключения на «актуализированные нормативные документы». Информация об этих отрицательных заключениях была направлена, через Администрацию Президента России, в Минстрой России. И, тем не менее, имеется достоверная информация, что вышеуказанные актуализированные нормы, получившие отрицательные заключения профильных специалистов и органов власти будут включены в Перечень норм для обязательного применения!?* То есть Минстрой игнорирует мнение профессионального сообщества.

В голову приходят абсурдные мысли: а может быть Минстрой (ранее Минрегион) не строит Россию, а разрушает её. Нет! Этого, конечно, не может быть! Но положение, в котором оказалась дорожная отрасль, достаточно сложное, о чем свидетельствует, например, констатация газеты «Российский дорожник» (№22 от 29.05.2014г): «ОБЩЕРОССИЙСКОЕ ОБЩЕСТВЕННОЕ ДВИЖЕНИЕ «НАРОДНЫЙ ФРОНТ» ЗА РОССИЮ» НАЧИНАЕТ НАСТУПЛЕНИЕ НА ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ КОДЕКС».

Да, такой вот военный термин - «НАСТУПЛЕНИЕ» - в сугубо гражданской отрасли. А все потому, что в течение 10 лет Государство (в лице целого ряда министерств) не слышит своих граждан в лице общественных профессиональных объединений, саморегулируемых организаций, научных сообществ и др. Именно поэтому данная статья озаглавлена слегка перефразированными названиями Ленинских работ, ведь ситуация в отрасли (Что делать?) действительно революционная:

-Верхи не могут (по субъективным, объективным причинам???) перестроить отрасль, сделать её экономически эффективной и соответствующей ожиданиям Государства и общества;

- Низы не хотят участвовать в разрушении отрасли, но их предложения по исправлению ситуации (программы развития отрасли, концепции восстановления отраслевой науки и т.д. и т.п.) властные структуры не слышат.

И если учесть, что в связи с упразднением Минрегиона Р.Ф. функции упраздненного Министерства переданы:

-в сфере территориального планирования – Минэкономразвития России,  
-в сфере градостроительного зонирования – Минстрою России,

то вывод очевиден: так как градостроительная деятельность, частями которой являются территориальное планирование и градостроительное зонирование, будет регулироваться двумя министерствами то, если не принять экстренных мер (мы знаем народную мудрость о судьбе ребенка, который пестуется семьей няньками), количество проблем в отрасли, в ближайшее время, возрастет.

Спасение, видимо, говоря словами пролетарского Вождя, в «реорганизации Рабкрина», то есть в глубокой перестройке и выстраивании отношений между властью и хозяйствующими субъектами (их объединениями - саморегулируемыми и общественными организациями) с целью достижения определенного и конкретного результата. Представляется, что с учетом масштабности и значимости задач по развитию сети автомобильных дорог в стране, правильным шагом было бы рассмотрение возможности и принятие решения о создании Министерства автомобильных дорог. А затем, уже в развитие этого шага, воссоздание упраздненной в 2007 году отраслевой (Государственной, негосударственной??) экспертизы и других инструментов разработки и проведения в жизнь единой научно-технической политики отрасли.

Я понимаю, что содержание вышеприведенного абзаца размыто и содержит мало конкретики, ведь я не специалист в области Государственного и хозяйственного строительства и давать конкретные рекомендации не могу и не буду. Но реорганизация однозначно должна быть выполнена, это подсказывает 10- летний опыт жизни по Градостроительному Кодексу Российской Федерации: не может целая отрасль работать «на ручном управлении». В подтверждение, приведу цитату из выступления на Всероссийской конференции ООД «Народный Фронт «За Россию» заместителя начальника управления администрации Президента России А. Недосекова: – «Спасибо большое, Олег Вячеславович. Тема очень важная. Много раз мы ее с Вами обсуждали. Я могу сказать, что даже на таких объектах, какие мы строили, допустим, дорогу на аэродром во Владивостоке, подключали всех, начиная с И.И. Шувалова, ничего собрать (*согласование строительства объекта*) не могли. И в конечном итоге закончилось тем, что собрали всех на совещание, закрыли на ключ и сидели 3,5 часа, пока они все не подписали. Я бы хотел посоветоваться, может быть, тут надо вводить уведомительный порядок, электронное уведомление о том, чтобы нам подписывали это чиновники, которые фактически к стройке не имеют никакого отношения?»

Совершенно очевидно, что если даже на объектах, проблемные вопросы которых решаются с участием (помощью) Первого Заместителя председателя Правительства Р.Ф. согласование объекта производится путем «Закрывания подписантов на ключ», то изменить (улучшить) ситуацию здесь может не «уведомительный порядок», а «Государственный порядок **разработанный, принятый и реализуемый профессионалами**». И только тогда можно надеяться на успех не только на «Олимпийских стройках» или «Стройках Саммита», а в целом и на успешное развитие не только дорожной, но и всей

строительной отрасли. И тогда призывы, которые иногда звучат на конференциях и совещаниях со стороны весьма серьезных организаций о привлечении на Российский строительный рынок иностранных организаций, потеряют смысл. Мы ведь сегодня уже знаем цену лозунгу «Заграница нам поможет». Такая идея имеет право на жизнь, если объем решаемых задач превышает возможности российских организаций, во всех других случаях это неразумно, а может быть даже преступно, с учетом сегодняшнего состояния отрасли.

Закончить статью хочется на лирической ноте, с использованием поэтических строк русских поэтов-классиков.

Подождите!  
Лишь только клизму  
Мы поставим стальную стране,  
Вот тогда и конец бандитизму,  
Вот тогда и конец резне.

Вопрос – что такое «Клизма стальная» очевиден из данной статьи, а вопросу её в стране нужно ставить - должен быть решен на самом высоком уровне и тогда положительных сдвигов можно ждать не «лет чрез 300» (рассчитано по «философическим таблицам» А.С. Пушкина докладчиком Е. Решетовой на одной из дорожных конференций в 2014году), а уже через год или два. Главное, чтобы в **принятии стратегических (да и тактических) решений** вместе с законодателями и регуляторами **принимали участие и отраслевые профессионалы**, или хотя бы прислушивались к их голосу.

Инж. Удовиченко А.П. Почетный дорожник России.