



# СОРОК ЛЕТ НА ДОРОГАХ СТРАНЫ

Владимир Александрович Федоров, многие годы успешно возглавлявший ГАИ страны, а ныне – член Совета Федерации от своей малой Родины – Республики Карелия, известен, пожалуй, практически всем автолюбителям, и не только, во всей нашей необъятной России. На днях интервью у него взял Вице-президент Объединения АСПОР, главный редактор журнала «Дороги и Бизнес» Сергей Веревкин

## ГОРОДА-МИЛЛИОННИКИ МОГУТ «ВСТАТЬ» ОКОНЧАТЕЛЬНО

✦ **С.Веревкин:** Владимир Александрович, в чем Вы, как профессионал, видите основную проблему на дорогах страны? Что из себя представляют сегодня российские дороги? И как Вы охарактеризовали бы состояние российской территориальной сети автомобильных дорог?

**В.Федоров:** Вы задали такой вопрос, ответу на который можно посвятить целую статью. Сегодня

автомобильные дороги России находятся не в самом лучшем состоянии. Большая часть дорог – это те, которые мы эксплуатируем очень давно. Поэтому надо ни в коем случае не допустить выхода из строя опорной сети наших автомобильных дорог. В первую очередь, надо восстановить до приемлемого состояния существующие дороги, во вторую – заниматься строительством новых дорог. В прошлом году определенные шаги в этом направлении были сделаны, и это внушает уверенность.

Появился новый Федеральный закон Российской Федерации «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Я рад тому, что часть моих поправок реализована в этом законе. Самое главное — появились четкие нормативы финансирования эксплуатации дорог. К сожалению, а может быть — это и правильно — они должны полностью войти в строй только в 2013 году. Работа начата, и если уже сейчас пойдет соответствующее финансирование, то есть надежда, что мы все-таки сумеем задачу удержания в эксплуатационном состоянии имеющихся дорог и строительства новых — полностью осуществить. Очень приятно, что эта проблема в последние годы в центре внимания руководства страны. Приняты конкретные решения по дорожным проблемам.

инициативу Совета Федерации, которая давно находится в Думе. Заключается она в том, чтобы все-таки воссоздать дорожные фонды в субъектах Федерации, воссоздать «крашенные деньги» — имеются в виду деньги, которые собираются с налогоплательщиков целевым порядком на дороги. Я понимаю — у нас, как говорят — воруют, но для этого существуют правоохранительные органы, существует и общественный контроль. Так что можно вполне сделать эту работу абсолютно прозрачной. И во многих странах это все есть и это все делается.

Если говорить о Карелии, то в этом году ситуация с дорогами очень сложная. Я был там недавно, снова туда собираюсь, так вот — особенно остро сегодня в Карелии стоит вопрос с городскими дорогами. Да и федеральная трасса «Кола» оставляет желать много, много лучшего.

### *В первую очередь, надо восстановить до приемлемого состояния существующие дороги, во вторую — заниматься строительством новых дорог.*

На мой взгляд, все-таки неплохо было бы еще раз вернуться к проблеме создания механизма обеспечения в финансировании содержания дорог, в первую очередь, на уровне субъектов Российской Федерации. Эта идея заложена в законодательной

Я достаточно поездил по карельским дорогам. Отдельно о дорогах Петрозаводска — такое впечатление — будто в городе Грозном сразу после его освобождения. К сожалению, ямочный ремонт проведен плохо, некачественно, да и в недостаточном объеме. И поэтому карельские депутаты обратились в Государственную Думу с просьбой об увеличении финансирования карельских дорог.

И вопрос по транспортной сети городов он тоже должен решаться. И им должно заниматься Министерство регионального развития России. Обсуждение транспортных проблем городов на заседании Правительственной Комиссии по обеспечению безопасности дорожного движе-



ния показало, что чиновники этого министерства не только не видят существующей проблемы, но даже и не знают, с какой стороны к ней подойти.

К сожалению, только в двух городах России существует орган, который занимается организацией движения — это Санкт-Петербург и Москва. Конечно,

шени этой проблемы проявляет и Всероссийская политическая партия «Единая Россия», которая успешно реализует партийный проект «Транспорт объединяет Россию». На днях состоялось очередное заседание Консультативного совета этого проекта на тему «Стандарты транспортной мобильности и

*Дорогами в городах должно заниматься Минрегионразвития, а заседание Правительственной Комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения показало, что чиновники этого министерства не только не видят этой проблемы, но даже и не знают, с какой стороны к ней подойти.*

такие органы надо создавать практически во всех городских образованиях, городских поселениях. Так что для установления порядка на дорогах надо, помимо поддержания существующей и строительства новой дорожной сети, еще и серьезно заниматься организацией дорожного движения.

В Государственной Думе пятого созыва создан Комитет по транспорту под руководством депутата Шишкарева Сергея Николаевича, знающего эти проблемы не понаслышке. Такого Комитета в Думе предыдущих созывов не было, я уверен, что этот шаг даст реальный результат. Заинтересованность в ре-

доступность отдаленных районов России». Так вот, среди вопросов, которые обсуждались на этом расширенном заседании, очень много внимания уделялось проблемам организации дорожного движения в городах. В стране надо восстанавливать систему функционирования городского общественного транспорта. Чтобы у нас общественный транспорт приобрел былую привлекательность для людей. Чтобы они меньше использовали личный транспорт, тем самым, создавая условия для предупреждения «пробочных» ситуаций в городах. Необходимо создавать также нормальные условия для пешеходов. Ведь, к



сожалению, мы их искусственно выгнали на проезжую часть. Городские проблемы надо решать более активно и решительно уже сегодня, иначе наши города-миллионники встанут окончательно. Ситуация с городским движением стала поистине накаленной — тратить два-три часа на каждую поездку просто накладно во всех отношениях.

множко застрял, но хотелось бы, чтобы в этом году он был принят.

И засилью маршруток, и ликвидации как такового общественного транспорта во многих городах — мы всему этому должны положить конец. Хотя надо понимать еще и тот момент — на сегодняшний день общественный транспорт отдан «на откуп» субъек-

*К сожалению, только в двух городах России существует орган, который занимается организацией движения — это Санкт-Петербург и Москва.*

#### **КУДА ЗВОНИТЬ ПРИ ДТП?**

✦ **С.В.:** Что, на Ваш взгляд, из того, что делается властями на дорогах страны, делается нерационально, в чем наши совместные недоработки?

**В.Ф.:** В прошлом году, наконец, появился закон, который утвердил Устав автомобильного транспорта. Стыдно сказать, но у нас по всем видам транспорта основополагающие акты были, а по автомобильному транспорту — не было. На очереди в Думе проект Федерального закона «Об организации транспортного обслуживания населения на маршрутах регулярных перевозок в Российской Федерации» — он прошел уже первое чтение. В настоящее время он что-то не-

там Федерации. Вследствие этого здесь — кто-то сохранил влияние, кто-то не сохранил.

Ну, и, если говорить о том, что надо бы сделать в первую очередь, то здесь надо сказать о необходимости внесения изменений и Градостроительный Кодекс. В обязательном порядке в нем надо прописать вопросы, связанные с обеспечением преимущественного движения общественного транспорта — проектированием и выделением для него на городских дорогах специальных полос. В конце концов, восстановить уже известные нам подходы, которые касаются транспортных схем городов. Не должно быть генплана города, не имеющего продуманной схемы транспорта. Причем — не на год или два, а —



С главой Республики Карелия Сергеем Катанандовым.

на десять, на двадцать лет вперед. Мы же видим — и по Москве, и по другим городам — в непосредственной близости от дорог ставят огромные здания, а потом возникает вопрос, что с ними делать и как их объезжать. Расскажу анекдотичный случай — в Петрозаводске есть улица Зайцева, в свое время там взяли и поставили дом прямо поперек дороги. В надежде на то, что когда-то там дорога пройдет другим путем. Но до сих пор вокруг этого дома загогулина, как говорил первый Президент России. И жителям неудобно, и водителям неудобно. А новая дорога так и не появилось.

В 1995 году был принят Федеральный закон «О безопасности дорожного движения», где прямо записано, что порядок оказания медицинской помощи людям, которые пострадали в ДТП, должен быть определен федеральным законом. Так вот, прошло 13 лет, но до сих пор такого закона нет. Сегодня начинается хоть какое-то взаимодействие между Минздравом, МЧС, МВД и дорожниками. Но, в то же время, очень медленно все идет, хотя президент Дмитрий Анатольевич Медведев эти вопросы обозначил в рамках Национального проекта «Здоровье». Да и в Федеральной целевой программе «Повышение безопасности движения в 2006 — 2012 гг.» это предусмотрено.

Посмотрите — простая же вещь. Сегодня каждый водитель имеет при себе сотовый телефон. Так, давайте, поставим вдоль дороги щиты с надписями — куда звонить в случае ДТП, несчастного случая. Нет ведь этой информации, абсолютно нигде нет. И получается — человек попал в ДТП, есть пострадавшие — и неизвестно, откуда ждать помощи, куда звонить,

*Платная дорога должна быть дублером, и не должна заменять, не должна быть единственным направлением движения.*

кого просить. Хотя у дорожников в свое время была создана хорошая система обнаружения ДТП. И по ряду регионов — Смоленск, Вологда, Брянск — прекрасно работали диспетчерские пункты, и помощь людям оказывалась вовремя. К сожалению, 80% погибших в стране умирают именно из-за несвоевременного оказания медицинской помощи.

Система скорой помощи у нас существует только в городах, есть и в подразделениях МЧС, я имею в виду — в пожарных частях, по крайней мере — фельдшера. Есть фельдшерско-акушерские пункты и в

поселках. И я считаю, что субъекты Федерации могут сами хорошо все сделать, распределить дороги на участки с указанием участникам дорожного движения, куда надо обращаться. И мы серьезно бы сократили смертность на дорогах.

#### **ПЛАТНЫЕ ДОРОГИ — НЕ ПАНАЦЕЯ, НО НУЖНЫ**

**С.В.:** Ваше отношение к платным автодорогам — это панацея, или мертворожденное дитя? Или что, если не то и не другое?

**В.Ф.:** Да нет — ни то, ни другое. Мировой опыт показал, что они имеют право на существование. Здесь сомнений нет, сам пользуюсь за рубежом платными дорогами — вполне комфортно, вполне хорошо. Единственное, надо четко усвоить, что платная дорога должна быть дублером, и не должна быть единственным направлением движения.

К сожалению, сегодня у нас опыт организации платных дорог ограничен организацией небольшого участка возле райцентра Хлевное в Липецкой области, фактически являющийся объездом этого райцентра. Те же, кто не хочет платить деньги, должны ехать через Хлевное, давить жителей, стоять на светофорах и так далее. Какая же это дублирующая дорога? Получается — сделали платным объезд райцентра, который должен обеспечивать большую безопасность всех участников движения. Причем, в первую очередь, даже не проезжающих через райцентр, а его жителей.

Так что, повторяю, платные дороги имеют право на жизнь, и ими надо заниматься. Но считать их панацеей и средством, которое сможет решить все наши дорожные проблемы — нельзя.

**С.В.:** Что нужно сделать сегодня законодателям, чтобы затянуть частный бизнес на дороги страны? Чтобы они вкладывались в дороги, и чтобы это было выгодно и стране, и самим бизнесменам?

**В.Ф.:** Новые законы сейчас позволяют надеяться иностранным инвесторам на долгосрочность наших намерений, на стабильность в стране. Надо, чтобы исполнительная власть показала всем, что в Россию вкладывать можно и нужно. Не так давно мы, делегация Совета Федерации, были в Финляндии, и один

из вопросов нам был такой — как вы? Стабильны, не стабильны? Можно ли вкладывать деньги в Россию? Я представляю Карелию, так что вопрос был и ко мне конкретно. Ведь финны привыкли — получать от нас круглый лес, обрабатывать его, и нам же продавать изделия из нашего леса. Но уже по другой, запре-

говоря — республика «не с ярмарки едет, а — на ярмарку». Заработали практически все предприятия, пришедшие, было, в упадок в прошлое время. Я имею в виду Сегежский ЦБК, другие наши градообразующие предприятия. Кондопожский ЦБК сегодня работает прекрасно, начал подниматься завод

## *Пешиходов мы искусственно выгнали на проезжую часть.*

дельной цене. Мы же им предложили другое — давайте строить предприятия по глубокой переработке леса на нашей территории. Но они пока раздумывают. Хотя шведы уже пришли. Если взять Карелию, то со шведами лучше развивается сотрудничество в лесной отрасли. И та стабильность, которая сейчас наступила и в стране, и в республике Карелия — она даст возможность привлечь инвесторов, в том числе и зарубежных.

### **КАРЕЛИЯ РОДНАЯ: ЛЕС, ВОДА, КАМЕНЬ — И СТАБИЛЬНОСТЬ**

**С.В.:** Вы являетесь Членом Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации от Республики Карелия. Каково общее состояние дел в Республике на сегодняшний день?

**В.Ф.:** Республика сегодня на подъеме. Образно

«Петрозаводскбуммаш» — недавно в Белоруссии президент Александр Лукашенко вместе с главой Республики Карелия Сергеем Катанандовым приняли в эксплуатацию завод газетной бумаги, оборудование для которого сделано в Петрозаводске.

Но, к сожалению, и проблем нерешенных много. Республика все-таки «несырьевая», имеется в виду — ни нефти, ни газа — никаких таких ресурсов там нет. Есть лес — но это самый «ближний» лес в стране. Он начал рубиться еще при Петре I, поэтому сегодня много там — уже не возьмешь. Ну, и — камень, щебень еще есть. Так что, во всяком случае, экономика Республики должна прирастать новыми направлениями, и надо их активно развивать. Карелия представила в Правительство России свой план экономического развития на 20 лет. И в этом плане, в том числе, большое внимание уделено развитию туризма в Карелии.



**АСПОР**

Дороги России – под нашим крылом

# Почетное звание «Человек Года дорожной отрасли»



В 2007 году  
«Человеком Года  
дорожной отрасли-2007»

был признан  
**Альберт Александрович Кошкин**  
– генеральный директор  
Открытого Акционерного Общества  
«Сибмост».

Звание «Человек Года дорожной отрасли» присуждается Руководством Общероссийского отраслевого объединения работодателей в дорожном хозяйстве АСПОР совместно с Редакционным советом информационно-аналитического журнала «Дороги и Бизнес». Этим званием отмечаются самые выдающиеся представители дорожной отрасли России.

Звания «Человек Года дорожной отрасли» удостоиваются люди, сумевшие в своей повседневной деятельности достичь не только высоких производственно-экономических показателей в работе подчиненных предприятий и объединений, но и упорно, постоянно и, главное, успешно работающие над решением одной из основных задач, стоящих перед сегодняшним бизнесом в России – дальнейшим развитием дорожной сети страны, диверсификацией производства, дальнейшим повышением качества проводимых работ. Это люди, которые также создают на своих объединениях и предприятиях атмосферу «единой команды», сплоченной для выполнения главной цели – успешного, динамичного развития дорожной отрасли в России.

Звания «Человек Года дорожной отрасли» присваиваются выдающимся представителям дорожной отрасли России в конце каждого календарного года.

125480, Москва, ул. Героев Панфиловцев, 24  
Тел./факс: (495) 496-40-44, факс: (495) 496-57-45  
[www.aspor.ru](http://www.aspor.ru) E-mail: [aspor07@mail.ru](mailto:aspor07@mail.ru)

Но для развития туризма надо тоже привлекать инвесторов. Не все же любят дикую природу — посмотреть, конечно, можно, но и удобства не помешают. Я знаю, что многие москвичи — и это отнюдь не реклама Карелии — охотно пользуются услугами санатория «Кивач».

Так что определенные шаги сделаны, и самое главное — в Республике сегодня есть стабильность.

Отдельное спасибо в целом Минтрансу и Виктору Алексеевичу Зубкову лично. Дело в том, что Республика два года работала над восстановлением статуса федеральной трассы дороге, которая действительно имеет значение для всей нашей страны. И, наконец, это решение состоялось — так называемая «Ладожская береговая дорога» из Санкт-Петербурга в Петрозаводск вокруг Ладожского озера, это такая туристическая зона — с марта месяца этого года приобрела статус федеральной трассы. И мы теперь надеемся, что условия движения там будут улучшены. И наши туристы, и финские — смогут воспользоваться более комфортными дорогами. Да и инвесторы теперь с большей охотой потянутся на эту территорию.

Руководство Республики Карелия совместно с Минтрансом не первый год прорабатывает вопрос создания транспортной магистрали, транспортного коридора — из Перми до границы с Финляндией. Такой транспортный коридор задумали губернаторы пяти субъектов федерации еще в 1998 году. «Кусками» он существует, Минтранс сейчас прорабатывает их состыковку, даже выделил деньги на подготовку проектной документации на эти работы. Все это обеспечит регионам Урала и Севера России прямой

тдор» Олег Валентинович Белозеров — эту идею поддерживают.

### **КАК ПЕШЕХОД, Я БЫЛ ДВА РАЗА ОШТРАФОВАН, А НА ПРАВА СДАВАЛ ТРИЖДЫ**

**С.В.:** А теперь, Владимир Александрович, \* вопрос не как сенатору, а как к пешеходу и водителю — какие экстремальные случаи на российских дорогах были у Федорова-пешехода и Федорова-водителя?

**В.Ф.:** Мне уже шестьдесят лет, так что всяких случаев в моей жизни было более чем достаточно. Жизнь пешехода я, конечно же, начал раньше, чем жизнь автомобилиста. Как пешеход, был оштрафован дважды. Первый раз — в день, когда родился мой сын в 1968 году. В городе Ленинграде я тогда был отловлен инспектором за неправильный переход — рубль отдал свой тогда, последний, студенческий — ну что поделаешь, никуда тут не деться. Но настроение было радостное.

А автомобильная моя жизнь тоже начиналась довольно-таки сложно. Так получилось, что я в течение одного года — это был 1964 год — трижды сдавал экзамен на право получения водительского удостоверения. Тогда было такое правило: можно сдавать за год до восемнадцатилетия, а по достижении этого возраста — просто получить права. И я тогда так и сделал. Я тогда учился в авто-дорожном техникуме и вместе со своей группой в феврале 1964 года сдал экзамены. Когда же явился за получением прав в сентябре, мне говорят — из Москвы пришло новое указание, согласно которому мне пришлось сдавать экзамены после достижения восемнадцати

*Порядок оказания помощи людям, пострадавшим в ДТП, должен быть определен федеральным законом.*

*Но прошло уже 13 лет, а такого закона до сих пор нет.*

выход в Европу. Ведь на сегодня перепробег составляет порядка полутора тысяч километров — все приходится везти через Москву.

Так что такой проект существует, Минтранс к нему относится положительно, и я надеюсь, что через какое-то время такой коридор появится. Это и для жизни Республики Карелия было бы неплохо, и для жизни всей страны. По крайней мере, и Министр Транспорта Игорь Евгеньевич Левитин, и руководитель Федерального Дорожного Агентства «Росав-

лет. Сдал, 10 сентября, в свой день рождения. Пошел, получил права и, радостный, понесся на работу. Тогда, кстати, была такая интересная практика — мы учились три года на очном обучении в техникуме, а потом на год нас переводили на вечернее обучение. То есть — год я просидел в яме слесарем, вырос со второго до четвертого разряда. А у кого к тому времени были права, те работали уже шоферами. Так как учеба начиналась в октябре, и очень хотелось поработать шофером. Предъявил права, и сказал,

что вот мол, хочу, чтобы хоть десяток дней, но в трудовой книжке была запись, что я работал шофером. День этот был пятница, на всю жизнь этот день запомнил. Оказалось, что надо срочно отвезти какого-то командированного в теперь уже всем известный город Кондопогу. А никто из шоферов ехать туда не хотел — дело вечернее уже, и возвращаться пришлось бы в Петрозаводск — глубокой ночью. А тут я — права есть, путевку выписали, хотя и приказа не было, что я шофером устроен, и я поехал, повез этого товарища.

но-дорожной тематикой — все «малые формы», начиная от конфетных фантиков, лотерейных билетов, почтовых конвертов, и заканчивая почтовыми марками и значками. С изображениями дорог, автомобилей, средств организации дорожного движения. Как давно занимаюсь? Давно — с детства. К этой тематике пришел тогда, когда начал учиться в техникуме.

✎ **С.В.:** У Вас, наверняка, огромная коллекция?

✳ **В.Ф.:** Коллекция большая, но главное — интересная. В «той» жизни было довольно сложно заняться

*Так давайте поставим вдоль дороги щиты с надписями — куда звонить в случае ДТП, аварии, несчастного случая. Нет ведь этой информации, абсолютно нигде нет.*

А на 13-м километре (кстати — учились мы на грузовой машине, а тут впервые дали мне «Москвич») машина сделала сальто в воздухе и снова встала на колеса. Там так получилось — начало тянуть в сторону кювета, испугался, слишком сильно вывернул руль влево, чтобы ликвидировать занос, и при этом слишком сильно нажал на тормоза. Создался крутящий момент.

А движение было такое «интенсивное», что, пока я несколько часов ждал ГАИ, проехало от силы, 15 — 20 машин. Что тоже запомнилось — все задавали один вопрос: «Ты что — пьяный?» И только один водитель, только один человек спросил: «Парень, тебе помочь чем-нибудь?» В результате этого «кувырка» меня лишили прав на шесть месяцев, и пошел я дальше учиться. Но запись в трудовой книжке сделали, что я шофер, дней на пять. Так как из техникума не выпускали без прав, то пришлось идти к руководству техникума и просить: «дяденька директор — напишите ходатайство!». Выпускали нас в январе, поэтому в декабре того же 1964 года мне сократили срок лишения прав. Так что жизнь начиналась очень интересно.

**ХОББИ — «ОТДУШИНА ДЛЯ ДУШИ», И НЕ ТОЛЬКО**

✎ **С.В.:** Простите, еще такой вопрос — я узнал, что у Вас есть хобби. У нас есть такой Глушков Федор Яковлевич, руководитель «Дальстроймеханизации», он собирает почтовые марки и в свободное время снимает документальное кино. А Ваше хобби — в чем оно заключается и чем оно для Вас является?

**В.Ф.:** Я собираю все, что связано с автомобиль-

систематизацией коллекции, сейчас же стало немного полегче, появилось чуть-чуть побольше свободного времени. Поэтому начал заниматься систематизацией.

Вот — первый результат — книга «70 лет ГАИ в значках и жетонах».

Спасибо и дорожникам нашей страны — они мне много помогают в собирании. Я имею в виду и моего друга Анатолия Павловича Насонова, и уважаемого мною Малова Александра Сергеевича. В свое время много помог Кременец Юрий Александрович, профессор МАДИ. Да и мои коллеги по работе в ГАИ — тоже помогают.

В июне этого года из печати вышел каталог почтовых марок — мы его сделали с моим коллегой и приятелем Андреем Паншиным — посвященный темам безопасности дорожного движения. Первая часть — «Европа и Америка». Сейчас мы с Андреем работаем над продолжением каталога.

Так что много интересного есть в коллекции, в том числе, относящегося к дорожной отрасли. Например, рекламные вещи, касающиеся линии Автотора — это тридцатые годы прошлого века.

Все это мне помогает немного в профессиональном смысле. А, вообще-то, Вы сказали мудрые слова — отдушина для души. Есть работа — встречи, выступления, интервью, поездки, разработка документов. И есть коллекция — здесь можно сесть, раскрыть альбомы, остаться наедине с ними, заняться коллекцией, систематизировать ее. Короче — отдохнуть и восстановить силы для дальнейшей работы.

Сергей ВЕРЕВКИН