

День работников дорожного хозяйства 2006

В ГОРОДЕ КЕМЕРОВО ГОСТЕПРИИМНО И РАДУШНО С 24 ПО 25 ОКТЯБРЯ ВСТРЕЧАЛИ ЛУЧШИХ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ. КУЗБАСС СТАЛ НА ДВА ДНЯ МЕККОЙ РОССИЙСКИХ ДОРОЖНИКОВ. ЗДЕСЬ ПРОШЛИ ОСНОВНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ, ПРИУРОЧЕННЫЕ К ПРАЗДНОВАНИЮ ВСЕРОССИЙСКОГО ДНЯ РАБОТНИКОВ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА.

В рамках празднеств состоялась научно-практическая конференция: «Обеспечение качества дорожных работ в соответствии с международными нормами и использованием новых технологий, конструкций, материалов, техники при строительстве, реконструкции и ремонте автомобильных дорог», на которой с докладом выступил руководитель Федерального дорожного агентства О.В. Белозеров. Во второй день работы выставки под председательством заместителя руководителя ФДА С.Е. По-

лещука состоялся круглый стол по теме: «Внедрение и использование новых материалов и технологий в целях улучшения потребительских свойств автомобильных дорог». В этот же день под председательством начальника управления организации госзаказа и научно-технических исследований Росавтодора В.П. Володькина прошло заседание круглого стола по теме «Организационное и правовое обеспечение размещения госзаказа и выполнения дорожных работ».





По итогам конференции

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ФЕДЕРАЛЬНОЕ ДОРОЖНОЕ АГЕНТСТВО

РЕШЕНИЕ круглого стола по теме:

«Внедрение и использование новых материалов и технологий в целях улучшения потребительских свойств автомобильных дорог» на конференции по теме «Обеспечение качества дорожных работ в соответствии с международными нормами и использованием новых технологий, конструкций, материалов, техники при строительстве, реконструкции, ремонте автомобильных дорог» в г. Кемерово, г. Кемерово 25 октября 2006 г.

Участники круглого стола отметили положительную динамику в качестве дорожных работ, расширение возможностей применения новых материалов и технологий при строительстве, ремонте и эксплуатации автомобильных дорог.

При этом одним из условий дальнейшего развития технической политики в дорожной отрасли является тесное взаимодействие Росавтодора и территориальных органов управления дорожным хозяйством.

С целью дальнейшего совершенствования и улучшения потребительских свойств автомобильных дорог Российской Федерации за счет внедрения и использования новых материалов и технологий участники круглого стола рекомендуют:

1. Рассмотреть возможность научного сопровождения проектирования, строительства, реконструкции и ремонта автомобильных дорог и источников финансирования данных работ.

2. Организовать работу по созданию и ведению федерального банка стандартов организаций, разрабатываемых территориальными органами управления дорожным хозяйством.

3. Разработать методологию внедрения новых материалов и технологий при строительстве, реконструкции и ремонте автомобильных дорог.

4. Разработку проектов капитального ремонта автомобильных дорог производить на основе их диагностики, предпроектных инженерных изысканий, проводимых с учетом характерных деформаций конкретных участков автомобильных дорог.

5. Ускорить работу по совершенствованию и развитию нормативной базы дорожного хозяйства, в частности, откорректировать ВСН 176-78.

6. Учитывая опыт северных стран, в целях сохранности автомобильных дорог с низкой интенсивностью движения разработать и утвердить в установленном порядке нормативный документ, позволяющий содержать дороги «в накате» в зимний период.

7. В 2006 г. провести в Росавтодоре совещание по вопросам совершенствования паспортизации и диагностики автомобильных дорог.

8. Подготовить проведение в Росавтодоре круглых столов по вопросам:

- снижение колееобразования на дорожных покрытиях;
- стабилизация грунтов при строительстве, реконструкции и ремонте автомобильных дорог;
- повышение качества дорожных битумов;
- повышение качества каменных материалов;
- применение жестких конструкций дорожных одежд;
- повышение эффективности применения дорожной разметки.

Руководитель круглого стола С.Е. Полещук

Об итогах работы в 2006 году и перспективах деятельности дорожной отрасли

ИЗ ДОКЛАДА РУКОВОДИТЕЛЯ ФЕДЕРАЛЬНОГО ДОРОЖНОГО АГЕНТСТВА

О.В. БЕЛОЗЕРОВА НА НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ В КЕМЕРОВО:



Губернатор Кемеровской области Аман Тулеев, руководитель Федерального дорожного агентства Олег Белозеров и начальник ФГУ «Росдортехнология» Николай Быстров обсуждают вопросы применения новых материалов и технологий.

– За период, прошедший после 2004 г., в деятельности отрасли произошли крупные изменения:

– разработаны и жестко соблюдаются приоритеты и критерии эффективности при составлении программ дорожных работ, в том числе территориальных дорог с привлечением субсидий из федерального бюджета. Это позволило за период 2005 – 2006 гг. ввести в эксплуатацию только федеральных автомобильных дорог 573 км, значительная доля которых – многополосные дороги. Если рассматривать протяженность вводных объектов, приведенную к условной двухполосной дороге, то суммарная протяженность введенных участков составит 1021 км (256 км в 2005 году и 765 км в 2006). Среднегодовой объем ввода в эксплуатацию превышает 500 км в двухполосном исчислении. Ввод территориальных дорог составил более 3,5 тыс. км. При оценке этих

результатов нужно учитывать и ускоренный рост цен на дорожно-строительные материалы и горючее для дорожной техники. В 2005 г. эти цены росли на 14 % быстрее уровня инфляции, та же динамика наблюдается и в этом году.

– главное внимание при планировании и выполнении программ дорожных работ было направлено на снижение уровня аварийности на федеральных автомобильных дорогах на основе программно-целевого подхода. Разработаны и реализуются специализированные программы дорожно-эксплуатационных работ, в частности: программа замены и установки недостающих барьерных ограждений, дорожных знаков, программа разметки и освещения дорог, программа приведения в нормативное состояние полосы отвода, программа создания системы метеобеспечения.

В результате реализации этих про-

грамм, начатых в 2005 г., к концу этого года будут переустроены 1500 участков концентрации ДТП. Количество дорожно-транспортных происшествий, связанных с неудовлетворительными дорожными условиями, уже сократилось в 2005 г. по сравнению с 2002 г. на 2,6 %. В 2006 г. сокращение по сравнению с 2002 г. составит 3 %.

– инвестиционные ресурсы сосредотачиваются на сооружении важнейших и наиболее капиталоемких объектов, определенных Федеральной целевой программой «Модернизация транспортной системы». Это кольцевая автомобильная дорога вокруг Санкт-Петербурга, автомобильная дорога «Амур» Чита – Хабаровск, обход г. Сочи на автодороге М-27, автодорога «Колыма» в Республике Саха (Якутия), строительство и реконструкция участков автодороги М-4 «Дон», подмосковного участка дороги М-8 «Холмогоры», трассы М-5 «Урал». Должен сказать, что в 2007 г. концентрация средств на этих объектах усилится: на них будет направлено 74 % выделенных средств против 67 % в 2005 г.

– активизирована реализация программы по строительству внеклассных мостов. За 2 года сданы уже 7 объектов, некоторые из которых строились более 15 лет. Добавлю, что в реализацию этой программы только в текущем году вкладывается 7,8 млрд рублей, выделенных на субсидии из федерального бюджета. В будущем году намечено вложить 17,4 млрд рублей.

– принят ряд решений, направленных на увеличение долговечности конструкций. Эти новации требуют дополнительных расходов на строительство и капитальный ремонт, однако, за счет увеличения долго-

вечности конструкции проезжей части снижаются последующие расходы на ремонты. При строительстве, реконструкции и капитальном ремонте магистральных дорог прочность дорожных одежд повышена для обеспечения обслуживания автомобилей с нагрузкой на ось 11,5 тонн. В асфальтобетонных покрытиях на основных автомобильных дорогах применяются новые более долговечные типы асфальтобетона, а также материалы с более высокими по отношению к ГОСТам характеристиками, в первую очередь, это относится к битуму и щебню. При реконструкции и капитальном ремонте дорог предусматривается глубокая модернизация дорожных одежд с заменой и укреплением основания дорожной одежды и верхней части земляного полотна. Устанавливаются барьерные ограждения, имеющие повышенную удерживающую способность, в соответствии с новым ГОСТом.

– удалось существенно увеличить объемы финансирования ремонта и содержания автомобильных дорог. Если в 2005 г. на эксплуатацию федеральных дорог было выделено 28,0 млрд. рублей, то в этом году – на 40 % больше в сопоставимых ценах (42 млрд 760 млн. рублей). В 2007 г. уровень дорожно-эксплуатационных расходов в сопоставимых ценах оставлен на уровне 2006 г., а в последующие годы предусмотрен рост на 9-10 %.

– изменена структура ремонтных работ. В 2006 г. и на трехлетний период мы не пошли по пути простого увеличения объемов выполняемых работ пропорционально объемам финансирования. Вложения в капитальный ремонт дорог и мостов в сопоставимых ценах увеличены в 1,7 раза по сравнению в 2005 г. При этом расходы на ремонт в сопоставимых ценах увеличены лишь на 12 %. Такое изменение структуры расходов существенно повышает капитальность работ и долговечность отремонтированных дорог, а значит существенно снижает потребность в расходах на эксплуатацию этих участков в последующие периоды.

– разработаны Основы концепции реформирования дорожного хозяйства. Этот документ доложен Президенту Российской Федерации и Президиуму Государственного Совета на заседании 13 октября в Ярославле. К исполнению

Концепции уже приступили. Основная составляющая – это переход к бюджетированию, ориентированному на результат и применение по всем направлениям программно-целевого подхода.

– усилена работа по совершенствованию ценообразования и организации конкурсов. За период 2005-2006 гг. проведены 9,9 тысяч конкурсов, экономия средств федерального бюджета составила 4,9 млрд. рублей. В плановом порядке осуществлялся мониторинг размещения заказов. В рамках Плана НИОКР Росавтодора разработан ряд документов, направленных на повышение качества при размещении заказов на дорожно-строительные работы, в том числе: «Рекомендации по применению взаимных санкций за нарушение договорных условий (контракта), а также по установлению гарантийных обязательств подрядным организациям». Завершается разработка «Положения о порядке организации и проведения подрядных торгов на выполнение дорожных работ». Усилен контроль исполнения гарантийных обязательств подрядчиков. Сейчас все заключаемые в системе Росавтодора государственные контракты предусматривают гарантийные сроки по видам работ и конструктивным элементам. Создается единый автоматизированный банк данных гарантийных обязательств.

– в целях совершенствования контроля за ценами на дорожных работах заключено Соглашение о взаимодействии между Федеральным дорожным агентством и Федеральной антимонопольной службой по вопросам координации деятельности наших ведомств, совершенствования государственного контроля соблюдения антимонопольного законодательства, законодательства о естественных монополиях, рекламе, размещении заказов на поставки для государственных и муниципальных нужд.

– принята концепция качества в дорожном хозяйстве. Концепция дала свои первые плоды: контроль качества стал более эффективным, качество дорожных работ повысилось. Один из примеров: на недавно введенном в эксплуатацию участке первой очереди Кольцевой автомобильной дороги вокруг г. Санкт-Петербурга ровность дорожного покрытия соста-

вила 0,8-1,0 см/км по IRI (в США требования для автомагистралей по этому показателю составляют 1,3 см/км). Существенно улучшилось качество дорожной разметки.

– продолжается работа по обновлению нормативной технической базы дорожного хозяйства. По инициативе Федерального дорожного агентства принят целый ряд национальных стандартов в области проектирования дорог, в том числе «Классификация автомобильных дорог» и «Геометрические элементы автомобильных дорог». К утверждению подготовлены еще четыре проекта ГОСТ, в том числе на нормативные нагрузки. Большое внимание уделяется качеству материалов для дорожных работ. Ключевую роль здесь играет качество битумов. Разработан проект ГОСТ «Битум нефтяной дорожный вязкий улучшенный», регламентирующий технические требования к отечественным дорожным битумам. Этот ГОСТ позволяет на практике обеспечить более высокий уровень однородности свойств асфальтобетона, повысить водостойкость, а значит долговечность асфальтобетона.

За прошедшие два года были введены в эксплуатацию крупные и даже уникальные объекты, в том числе:

– первая очередь Кольцевой автомобильной дороги вокруг г. Санкт-Петербурга;

– автомобильная дорога Адлер – Красная Поляна. В результате ввода в эксплуатацию этого участка активизированы работы по формированию нового международного горно-климатического курорта, открыта возможность для выдвижения г. Сочи в качестве города-кандидата на право проведения зимних Олимпийских игр 2014 г.;

– мостовой переход через р. Клязьма в Нижегородской области на автомобильной дороге М-7 «Волга» Москва – Нижний Новгород – Уфа. Открытие этого моста позволило обеспечить четырехполосное движение на всем протяжении дороги от Москвы до Нижнего Новгорода;

– участки федеральной автомобильной дороги «Амур» Чита – Хабаровск, на которой в 2005 г. было введено в эксплуатацию 50,5 км, а в 2006 г. – намечен ввод 230,3 км (с учетом займа ЕБРР);

– автомобильная дорога М-10 «Скандинавия» на участке «Таможенный пункт Брусничное-II – Госграница»;

– семь внеклассных мостов, в том числе в 2006 г.:

– мост через р. Чулым на автодороге Камаевка – Асино – Первомайское в Томской области;

- мост через Волгу в Ярославле;
- мост через Дон у Цимлянска;
- мост через Томь в Кемерово.

В 2007 г. в целом финансирование отрасли из федерального бюджета увеличено более чем на 80%, что позволит обеспечить ввод в эксплуатацию участков общей протяженностью 522 км, приведенных к двум полосам движения. Будет осуществлен капитальный ремонт и ремонт участков федеральных дорог общим протяжением 3960 км. На автодороге «Амур» Чита – Хабаровск будут введены в эксплуатацию 277 км дороги и 2,4 тысячи п.м. мостов.

Будет введен в эксплуатацию внеклассный мост через р. Кигач, обеспечивающий выход международного маршрута европейской сети автомобильных дорог Е-40 в Казахстан и далее на Китай, мост через р. Вятка в Кировской области.

Систематизация работы дорожного хозяйства, наличие конкретных значимых результатов изменили отношение к отрасли на позитивное и позволили нам представить Президенту Российской Федерации, Президиуму Государственного Совета Российской Федерации комплекс предложений по решению проблемы автомобильных дорог в России.

Эти предложения в целом одобрены Президентом Российской Федерации. Подготовлен соответствующий перечень поручений Президента Российской Федерации. Хочу их зачитать:

Первое. «Обеспечить разработку и внесение в Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации проекта федерального закона «Об автомобильных дорогах в Российской Федерации».

Второе. «Утвердить план мероприятий по переходу, начиная с 2008 г., к финансированию дорожного хозяйства по нормативам на ремонт и содержание автомобильных дорог. Утвердить положение о нормативах денежных затрат на ремонт и содержание автомобильных дорог федерального значения и рекомендовать его к применению на региональном уровне».

Третье. «В соответствии со статьей 72 Бюджетного Кодекса Российской Федерации разработать и утвердить перечень работ и услуг со сроком производства от 3-6 лет, включив в него такой вид работ, как содержание, ремонт, реконструкция и строительство автомобильных дорог общего пользования».

Четвертое. «Обеспечить корректировку положений о Министерстве транспорта Российской Федерации и Федеральном дорожном агентстве в части расширения их полномочий, обязанностей и функций, направленных на обеспечение качества оказания государственных услуг в сфере дорожного хозяйства всех уровней».

Начну с Закона об автомобильных дорогах. Этого документа мы ждем уже 10 лет. Предыдущий проект был отклонен в прошлом году. И вот сейчас наши предложения одобрены и мы имеем конкретное поручение Президента Российской Федерации по разработке и внесению закона в новой редакции.

Разработка всех нормативных документов по перечню и их принятие даст реальный качественный скачок уже в 2008 г.

Одним из важнейших элементов одобренного комплекса мер является переход на заключение долгосрочных контрактов на ремонт и содержание дорог. При переходе на такие контракты придется изменить подход к оценке работы подрядчика, определению цены контракта, системе контроля за ходом выполнения контрактных обязательств. Эти контракты должны быть ориентированы на обеспечение соответствия потребительских качеств дороги нормативным требованиям, что в рамках обычных контрактов оценке не поддается (слишком короток срок контракта).

Чтобы реализовать такой переход к оценке работы подрядчика по достижению и поддержанию им соответствия потребительских качеств дороги нормативным требованиям необходимо коренным образом изменить подход к определению контрактных обязательств. Нужно создать практически новую форму контракта, в котором сформулировать требования к выполнению работ, условия контроля, приемки и оплаты работ. Еще раз хочу отметить, что важнейшей зада-

чей в рамках контрактов является разработка методологии долгосрочного ценообразования.

Необходимо также создать систему жестких и долгосрочных гарантий соблюдения подрядчиком условий долгосрочных контрактов. Для этого нужно ввести систему страхования контрактов, разработать и организовать надежную систему мониторинга.

Долгосрочные контракты, связанные с ними риски, страхование, долгосрочные гарантии способны «потянуть» только крупные многофункциональные компании. А их на содержании и ремонте дорог не так много. Отрасли остро не хватает мощных, хорошо оснащенных дорожно-эксплуатационных организаций, способных инвестировать в разработку и внедрение новых технологий. Если в строительстве действуют достаточно крупные организации, способные «поднять» такие уникальные объекты, как Кольцевая автодорога в Санкт-Петербурге, то на содержании и ремонте в основном работают небольшие малорентабельные предприятия. Крупные организации пока не идут на содержание дорог.

Необходимо разработать меры по наращиванию кадрового потенциала в отрасли. Требуется подготовка и привлечение достаточного количества активных высокограмотных, готовых к выполнению новых масштабных задач, специалистов.

Важно незамедлительно разработать план мероприятий по переходу к финансированию дорожного хозяйства по утвержденным нормативам.

В настоящее время по поручению Правительства Российской Федерации завершается разработка методики формирования затрат на содержание и ремонт автомобильных дорог. Для долгосрочных контрактов методика должна предусматривать точную и ясную формулу периодического пересмотра цен. Необходимо уйти от ориентации на средние дефляторы, публикуемые Минэкономразвития России. Формула должна учитывать различный рост цен по группам дорожно-строительных материалов и топлива для дорожных машин.

Переход на долгосрочные контракты, финансирование на основе утвержденных нормативов затрат требует создания

устойчивых, долгосрочных источников финансирования. Ясно, что активно обсуждаемый сейчас переход на систему финансирования, основанную на целевых налоговых источниках, исходя из принципа «пользователь платит» требует серьезной и, возможно, длительной подготовки. Необходимы дополнения в Бюджетный кодекс, другие законодательные акты.

Вместе с тем, ряд направлений по созданию устойчивых источников финансирования возможно реализовать сейчас.

Это, в первую очередь – возможность создания переходящих остатков бюджетных средств, которые даже в рамках годового бюджетного цикла позволят обеспечить непрерывное финансирование дорожных работ.

Во-вторых, это закрепление за дорожным хозяйством неналоговых поступлений, которые сейчас уходят в общий бюджет. Такие источники должны включать:

- выручку от договоров с владельцами объектов придорожного сервиса на «подключение» объекта к автомагистрали, других договоров с лицами, заинтересованными в дополнительных услугах дорог;
- доходы от платных дорог;
- доходы от реализации других проектов с применением механизма государственно-частного партнерства и т.д.

В-третьих, это плата за пользование дорогами тяжелых автотранспортных средств общей массой 12 тонн и больше. Такие платежи широко используются в зарубежных странах и по сути представляют компенсацию хотя бы части ущерба, наносимого дорогам тяжелыми грузовиками.

Перечисленные источники являются дополнительными к тем, которые уже учтены в подпрограмме «Автомобильные дороги» и согласованы с Минэкономразвития и Минфином. Нас поддерживают в понимании того, что дорожники должны иметь заинтересованность в более эффективном использовании дорожного имущества.

Все эти меры невозможно осуществить в рамках действующего положения о Росавтодоре. Хотя в нем указано, что Федеральное дорожное агентство от имени государства выполняет функции собственника вверенного ему имущества, в реаль-



ности многие необходимые функции распланы между несколькими ведомствами.

Требуется внесение изменений в положения о Министерстве транспорта Российской Федерации и Федеральном дорожном агентстве, их полномочий и обязанностей в части:

- приобретения в федеральную собственность земельных участков для размещения автомобильных дорог и заключения договоров с собственниками земельных участков по их выкупу;
- принятия решения об изъятии, в том числе путем выкупа земельных участков для строительства и реконструкции федеральных автомобильных дорог;
- установления размера платы за проезд по платным федеральным автомобильным дорогам;
- определения состава и требований к содержанию проектной документации применительно к строительству, реконструкции, капитальному ремонту участков федеральных автомобильных дорог и сооружений на них;
- выдачи разрешения на строительство, реконструкцию и капитальный ремонт, а также на ввод в эксплуатацию участков федеральных автомобильных дорог;
- определения порядка ввода в эксплуатацию участков федеральных автомобильных дорог;

– определения условий владения и пользования земельными участками в пределах придорожных полос автомобильных дорог федерального значения при размещении инженерных коммуникаций и сооружений, наружной рекламы и объектов дорожного сервиса.

Срок принятия изменений в указанные положения установлен – это декабрь текущего года. В то же время ясно, что такие изменения затрагивают интересы многих ведомств и потребуют кропотливой работы по согласованию и увязке этих интересов. Нашей первоочередной задачей является определение и скрупулезное обоснование всех необходимых изменений в положение о Федеральном дорожном агентстве.

Президент Российской Федерации, давая свои поручения, установил крайне жесткие сроки. Все документы, предусмотренные ими, должны быть утверждены до апреля следующего года. Хотя ответственным за исполнение поручений назначено Правительство РФ, ясно, что эти сроки поставлены для нас всех, кто связан с дорожной отраслью, кто заинтересован в создании в России хороших качественных дорог. Мы рассчитываем на помощь участников этой конференции в выполнении поручений. В рамках этой конференции по сути необходимо выработать

детальную программу выполнения поручений Президента.

Думая об интересах развития автомобильных дорог, нельзя забывать и о том воздействии, которое реализация поставленных задач может оказать на общеэкономическую ситуацию в стране. Решение задач связано с привлечением огромных по современным масштабам отраслей средств. Необходимо понимать, что недостаточно продуманные решения могут привести к всплеску инфляции в стране, которая «съест» выделенные средства, не приводя к ожидаемым результатам. Эти непривычные для дорожников факторы также нужно учитывать. Призываю скоординировать действия в этом направлении. Однозначно хочу заметить, что если мы решим вопрос снижения стоимости материалов в отрасли с меньшей динамикой, чем в других отраслях, то можем рассчитывать на увеличение финансирования в разы.

Нужно также понимать, что реализация задуманных задач начинается се-

годня. Нужно подумать и о выполнении программы дорожных работ текущего года. Здесь имеется достаточно проблем. В целом по Росавтодору выполнение программы дорожных работ за 9 месяцев текущего года составило 89,5 % от плановых показателей. Отмеченное отставание в значительной степени связано с субсидиарной составляющей программы. В рамках подпрограммы «Автомобильные дороги» за счет субсидий за 9 месяцев профинансировано 84,4 % от задания. Многие объекты строятся медленно, часть субъектов федерации не выполняют требования соглашения о выделении субсидий в части софинансирования работ. Ленинградская область за 9 месяцев обеспечила выполнение положений соглашения о софинансировании лишь на 29 %, Самарская область – на 47 %, Калининградская область – на 50 %, Орловская область – на 51 %, Рязанская область на 54 %.

Необходимо принять самые жесткие и эффективные меры для выполнения про-

граммы ремонтных работ: выполнение программы капитального ремонта составило лишь 87,6 %, текущего ремонта – 93 % от задания. Строительный сезон в большинстве регионов завершается, и если в самый короткий период не наверстать отставания, оно станет необратимым.

Необходимо ускорить разработку предпроектной и проектной документации. Своевременное обеспечение строек проектной документацией является серьезной задачей по подготовке к будущему году. Необходимо исключить повторение ситуации текущего года, когда большая часть дорожных работ началась в апреле и мае, а по ряду объектов, по которым дополнительно требовалось представить в Минэкономразвития и Минфин России утвержденную проектную документацию (объекты с индексом «5» в ФАИП), финансирование было открыто в июле. Нужно поставить работу так, чтобы объекты, помеченные в ФАИП индексом «5» (то есть требующие дополнительных сроков на представление проектной документации), стали редким исключением.

УГЛИЧ – РЕСТАВРАЦИЯ НИКОЛЬСКОГО МОСТА



На Никольском мосту г. Углича, где раньше все туристы могли приобрести на память о посещении жемчужины «Золотого кольца» сувениры, сейчас работают реставраторы. Никольский мост к 200-летию юбилею активно реставрируют.

Фото: октябрь 2006 года.

