



# Притяжение дорог

Эта книга, посвященная двадцатилетию ассоциации «АСДОР», — о людях, которых мы привыкли называть дорожниками, о тех, кто не просто знает теорию и практику дорожного дела или является компетентным и ответственным организатором, — люди эти отличаются подвижничеством, желанием и умением делать жизнь своих сограждан лучше, качественнее. Их труд конкретен, его результаты видны сразу, а оценивается он миллионами потребителей. Новый век потребовал от них нового стиля работы, новых технологий, новых знаний, а также смелости и позитива! Исторически неизменной осталась только потребность в строительстве дорог.

Санкт-Петербург

2020



## Дорогие друзья!

Поздравляю вас с 20-летием ассоциации «АСДОР»!

Дорожное хозяйство относится к ключевым отраслям отечественной экономики. Его развитие и совершенствование остается одной из приоритетных задач государства.

За годы работы АСДОР прошел путь от городской до общероссийской организации. Ассоциация объединила крупнейшие дорожные и транспортные предприятия, проектные институты, производителей строительных материалов и поставщиков строительной техники. Ее члены внесли весомый вклад в развитие инфраструктуры и дорожно-транспортного комплекса Санкт-Петербурга и других регионов России.

Значительна заслуга Ассоциации во внедрении прогрессивных технологий и инновационных материалов в строительстве дорог.

АСДОР успешно сотрудничает с государственными структурами по поддержке инициатив проектировщиков, мостостроителей, дорожников. Ассоциация активно продвигает передовые идеи на отраслевых конференциях и международных форумах, которые проходят под ее эгидой.

Желаю всем, кто трудится на предприятиях, входящих в состав Ассоциации, новых трудовых свершений на благо Санкт-Петербурга и России!



*Губернатор Санкт-Петербурга  
А.Д. Беглов*



## Уважаемые коллеги!

От Федерального дорожного агентства и от себя лично поздравляю вас с 20-летием со дня образования организации!

За время нашей совместной работы сложилось глубокое убеждение, что АСДОР — это коллектив профессионалов с богатым опытом. На всем протяжении своей деятельности специалисты Ассоциации консолидируют работу различных организаций в сфере транспорта и дорожного строительства, участвуют в подготовке законодательных и иных нормативных правовых актов, отвечающих современным требованиям. Во всех аспектах работы вы проявляете высокий уровень компетенций и занимаете принципиальную позицию даже по самым острым вопросам.

Хочу отметить значительный вклад АСДОР во внедрение новейших технологий в дорожной отрасли, а также в решение проблем ценообразования и сметного нормирования в строительстве. Приятно видеть, что Ассоциация стала не только площадкой для обсуждения актуальных задач, но и серьезной структурой, оказывающей реальную помощь проектировщикам, строителям и поставщикам в реализации перспективных планов.

Сфера дорожного строительства динамично развивается, и очень важно обеспечить прозрачность контрактации объектов и регулирование правоотношений между заказчиками и подрядчиками. Члены Ассоциации также уделяют этому вопросу повышенное внимание, и мы уже видим результаты этой деятельности в сфере государственных закупок.

Желаю всему коллективу ассоциации «АСДОР» продолжать уверенно двигаться вперед, успехов и новых масштабных проектов! Крепкого здоровья, мира и благополучия вам и вашим семьям!

***Заместитель министра транспорта  
Российской Федерации – руководитель Федерального  
дорожного агентства  
А.А. Костюк***

## Уважаемые коллеги!

В этом году Ассоциация строителей и поставщиков дорожного комплекса «АСДОР» отмечает свое 20-летие. Благодаря усилиям профессионалов, которые входят в нее, небольшой ассоциации из Санкт-Петербурга удалось стать всероссийским альянсом, объединившим знания и опыт передовых компаний страны, центром компетенций в дорожной отрасли.

В настоящее время, благодаря в том числе и деятельности предприятий, входящих в состав АСДОРа, продолжается развитие дорожного комплекса России, внедряются прогрессивные технологии и инновационные материалы.

Государственную компанию «Автодор» и АСДОР связывает давнее плодотворное сотрудничество. Представители АСДОРа на протяжении нескольких лет входят в научно-технический совет Госкомпании и в состав многих рабочих групп. В том числе и при вашей профессиональной экспертной поддержке на скоростных трассах, находящихся в доверительном управлении Госкомпании, широко применяются цифровые технологии, интеллектуальные транспортные системы, совершенствуются проектные решения. Все это на благо наших пользователей, для их безопасности и комфорта!

Ассоциация совместно с Госкомпанией разрабатывает в интересах отрасли стандарты, совершенствует нормативную базу, проводит научно-исследовательские и опытно-экспериментальные работы.

Дорогие друзья! Уверен, наше сотрудничество будет продолжаться и развиваться. Благодарю вас за поддержку и желаю коллективу Ассоциации дальнейшего процветания, успехов и реализации планов.

***Председатель правления  
Государственной компании  
«Российские автомобильные дороги»  
В.П. Петушенко***





## Уважаемые коллеги, друзья!

Примите самые искренние поздравления с 20-летним юбилеем Ассоциации предприятий дорожного комплекса!

20 лет — это серьезный срок, который говорит о надежности и устойчивости организации, верно расставленных приоритетах и грамотно выбранных векторах развития. Благодаря сплоченной работе экспертов, за эти годы Ассоциации удалось добиться значительных успехов, вырасти из небольшого партнерства во влиятельную организацию, защищающую интересы профессионального сообщества.

Объединение усилий участников Ассоциации помогает решать проблемы отрасли, создавать благоприятный деловой климат, повышать престиж профессии дорожника, улучшать качество возводимых объектов и в целом развивать экономику Северо-Западного региона.

Ассоциация выполняет роль надежного звена между бизнесом и органами государственной власти. Выстраивание грамотного и конструктивного диалога позволяет верно определять общие проблемы и задачи, а также осуществлять важные совместные шаги к их решению.

С праздником! Желаю всем членам Ассоциации долгих лет активной и плодотворной работы, новых достижений, расширения партнерских связей, развития и процветания! Надеюсь, что накопленный вами опыт будет и дальше способствовать развитию дорожно-строительной отрасли и укреплению экономики Санкт-Петербурга и всего Северо-Запада!

*Вице-губернатор Санкт-Петербурга  
М.Ю. Соколов*

АСДОР — одна из лидирующих отраслевых ассоциаций, сумевших охватить своей деятельностью всю территорию Российской Федерации. В свою очередь, деятельность предприятий, которые объединяет АСДОР, направлена на развитие дорожно-транспортного комплекса нашей страны, на повышение качества дорожных объектов.



Хорошие дороги — это один из важнейших показателей благополучия государства. От качественной работы дорожных строителей зависят жизнь и безопасность тысяч водителей, пассажиров, пешеходов. Создавая новые транспортные артерии, возводя искусственные сооружения, российские дорожники формируют необходимые условия для развития промышленности и комфортного проживания в стране. Дорожная инфраструктура необходима для решения экономических и социальных задач любой территории.

Наши дороги должны стать и станут (!) ровными, надежными, современными, безопасными, и в этом большая заслуга проектировщиков, строителей, производителей продукции для нужд отрасли, которые вместе выводят на новый качественный уровень дорожные работы по всей России. Их эффективной работе во многом способствует ассоциация «АСДОР», деятельность которой была и остается актуальной.

Ассоциация, занимаясь устранением административных барьеров, поддерживая и защищая интересы российских дорожников, в том числе и в плане внедрения и усовершенствования дорожных материалов, технологий, оборудования, за 20 лет добилась видимых результатов.

Богатый опыт, славные традиции, надежный кадровый и ресурсный потенциал — это основные принципы предприятий, входящих в состав ассоциации «АСДОР», руководителем которой со дня ее основания является Юрий Анатольевич Агафонов.

Уважаемые коллеги! Выражаю свою особую признательность за вашу работу и желаю успешного выполнения стоящих перед вами задач.

***Министр транспорта Республики Крым  
С.В. Карпов***



В начале 2000-х ассоциация «АСДОР» объединила в своих рядах крупнейшие петербургские дорожно-строительные предприятия, проектные институты, а также компании, производящие и поставляющие на отраслевой рынок строительные материалы и дорожную технику. В непростое время сообщество профессионально и настойчиво отстаивало свои интересы, проводило работу по увеличению объемов финансирования дорожного строительства региона. Как итог — Кольцевая автомобильная дорога вокруг Санкт-Петербурга, автобан, которым гордится Россия. Немногие региональные ассоциации со временем выходят на новый уровень, расширяя свою орбиту. У Ассоциации строителей и поставщиков дорожного комплекса получилось. Сегодня АСДОР — полноправный компетентный участник экспертного сообщества. На площадке Государственной Думы мы взаимодействуем по широкому кругу вопросов. Это совершенствование и федерального законодательства в сфере контрактной системы, и градостроительного кодекса, и обратная связь по новым нормативно-техническим стандартам. Сегодня в Северо-Западном федеральном округе сложились высокие требования и возможности дорожно-строительного комплекса — как по качеству выполняемых работ, так и по применению инновационных технологий и материалов. Ежегодные конференции, которые проводит Ассоциация, не только подводят итоги строительного сезона, но и ставят перед сообществом новые цели, а главное — внедряют в жизнь новые интересные разработки и решения.

Сегодня АСДОР отмечает свое 20-летие. Дорогие друзья, мы привыкли преодолевать все проблемы, идти дальше, становясь сильнее и профессиональнее прежнего. Уверен, у дорожного сообщества отличные перспективы. Мы строим новую Россию, и этот вклад в социально-экономическое благосостояние страны трудно переоценить. Удачи, новых побед, интересных и грандиозных строек! Благополучия и уверенности в завтрашнем дне, здоровья и всего самого доброго.

*Депутат Государственной Думы РФ,  
член Комитета по транспорту и строительству  
С.Ю. Тен*

## Дорогие коллеги!

За двадцать лет плодотворной работы ассоциация «АСДОР» доказала свою необходимость, работоспособность, а главное — значимость для дорожной отрасли Российской Федерации.

Ваша работа направлена на решение животрепещущих, насущных вопросов в дорожном строительстве страны, таких как совершенствование законодательства, нормотворчество, ценообразование, внедрение новых материалов и технологий, проблемы разработки проектно-сметной документации и другие. Ваше предложение по ремонту и строительству ветхих, предаварийных и аварийных мостов нашло отражение в решениях Министерства транспорта РФ.

Выступления на проводимых вами мероприятиях — критические, правдивые и необходимые, а докладчики — небезразличные к общему делу: строительству, реконструкции, ремонту и содержанию автомобильных дорог и сооружений на них.

Хорошим стимулом для подрядчиков, разработчиков ПСД, является конкурс «Лидер освоения инноваций в дорожном хозяйстве Российской Федерации». Решения компетентной комиссии, состоящей из настоящих профессионалов, людей науки и производителей новых материалов и технологий, не вызывают сомнений.

Впечатляет легкость, с которой члены Ассоциации могут посетить любой регион страны и провести там семинар или конференцию.

Желаю вам дальнейшего развития, финансового благополучия, не сбавлять обороты и оставаться самими собой.

Здоровья всем, и еще раз здоровья!!!

**Начальник КГКУ «Алтайавтодор»  
В.О. Мотуз**





## Уважаемые коллеги!

Сердечно поздравляю всех членов Ассоциации предприятий дорожного комплекса с 20-летним юбилеем!

НП «АСДОР» является одной из старейших общественных организаций дорожно-строительной сферы Санкт-Петербурга, представляющей интересы настоящих профессионалов отрасли — дорожных и транспортных строительных организаций, проектных институтов, производителей стройматериалов и поставщиков строительной техники.

С момента создания Ассоциацией пройден долгий путь становления и развития. За 20 лет своей деятельности организация завоевала огромный авторитет в деловых кругах Петербурга и органах власти. Мнение Ассоциации, ее предложения и рекомендации учитываются при принятии самых ответственных законодательных решений, касающихся развития сферы дорожного строительства. Внушительный опыт и продуктивная работа АСДОР вносят неоценимый вклад в развитие плодотворного сотрудничества между городом и представителями бизнеса, что позволяет решать важные вопросы саморегулирования в дорожной отрасли, развивать инновационные технологии и материалы, улучшать качество строящихся объектов и тем самым способствовать развитию комфортной городской среды.

Хочу выразить благодарность Юрию Анатольевичу Агафонову — генеральному директору НП «АСДОР». Уверен, что под Вашим грамотным руководством Ассоциация продолжит свою работу по укреплению позиций петербургских дорожных предприятий на российском строительном рынке.

Искренне желаю всем членам НП «АСДОР» успехов, процветания, профессиональных побед, воплощения в жизнь самых грандиозных планов, дальнейшей плодотворной деятельности на благо Санкт-Петербурга и всей страны!

***Председатель Комитета по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга  
А.Ю. Левакин***

## Уважаемые коллеги!

Качественные проекты требуют прочного основания. Для АСДОРа таким основанием стал один из самых масштабных инфраструктурных проектов в истории Санкт-Петербурга — строительство кольцевой автодороги. Создание Ассоциации привело к появлению единого коммуникационного пространства, в котором в равной мере представлены интересы строителей и поставщиков, проектировщиков и заказчиков. Уже на первом этапе существования Ассоциация, по сути, стала рупором дорожно-строительных компаний Северо-Запада. Несколько лет назад именно на конференции АСДОР, в том числе в стенах лаборатории ФКУ Упрдор «Северо-Запад», впервые началось обсуждение применения системы объемно-функционального проектирования на российских дорогах.



На протяжении 20 лет работы Ассоциация продолжает объединять профессионалов для решения актуальных проблем отрасли. Конференции, посвященные проектированию дорог и искусственных сооружений, вопросам ценообразования, актуализации нормативно-правовой базы, освоению и внедрению инновационных технологий, сохраняют статус площадок для обмена мнениями и передачи знаний молодым специалистам.

Коллектив ФКУ Упрдор «Северо-Запад» поздравляет АСДОР с 20-летним юбилеем, желает дальнейшей плодотворной работы на благо отрасли, реализации новых идей и достижения поставленных целей!

***Начальник ФКУ Упрдор «Северо-Запад»  
Д.П. Кузнецов***



От лица ФКУ Упрдор «Каспий» поздравляю некоммерческое партнерство «Альянс строителей и поставщиков дорожного комплекса» с 20-летием деятельности.

Все эти годы ассоциация «АСДОР» являлась проводником в дорожную сферу новых идей, явлений, технологий, помогала организациям дорожно-строительной отрасли решать самые сложные задачи и идти в ногу со временем. Сегодня функции Ассоциации как никогда востребованы. Ведь развитию инноваций, подготовке актуальной нормативно-правовой базы, для того чтобы вывести дорожную отрасль на качественно новый уровень, в последнее время уделяется самое пристальное внимание.

Желаем дальнейшей продуктивной работы, успехов, процветания и дальнейшего расширения сотрудничества проектировщиков и строителей, изготовителей и поставщиков материалов и оборудования на благо развития дорожного комплекса страны!

*Исполняющий обязанности начальника  
ФКУ Упрдор «Каспий»  
И.Н. Сайфуллин*

## Уважаемые коллеги!

Поздравляю вас со значимым событием — юбилеем!

За 20 лет вами пройден успешный путь от ассоциации регионального значения до Альянса строителей и поставщиков дорожного комплекса общероссийского масштаба. Усилиями команды профессионалов АСДОР решаются самые актуальные проблемы дорожного хозяйства различных уровней, внедряются прогрессивные технологии и инновационные материалы, техника и оборудование. Особо необходимо отметить большой объем просветительской работы при организации конференций и семинаров, что способствует тесному сотрудничеству специалистов всех сфер дорожно-строительной отрасли и неизменно выводит деятельность на новый качественный уровень.

Вам всего 20 лет, а это значит, что вы молоды, вы актуальны, вы всегда одни из первых!

Желаю вам благополучия, стабильности, доверия партнеров, успехов и покорения новых вершин!

***Руководитель КГБУ «Управление автомобильных  
дорог и транспорта» Пермского края  
С.С. Сабуров***





## Уважаемые коллеги, дорогие друзья!

Двадцать лет назад, летом 2000 года, в Санкт-Петербурге была создана ассоциация «АСДОР», объединившая проектные, мостовые и дорожно-строительные предприятия города с целью профессионального взаимодействия на благо развития дорожного хозяйства. С этого момента петербургское дорожное сообщество стало активнее укреплять свои позиции на рынке.

Со своей стороны, Союз работодателей «АСПОР» всячески поддерживал начинания петербургских коллег, ведь только совместными усилиями можно решить самые сложные задачи и достичь поставленных целей. Нашими ассоциациями впоследствии была проведена большая совместная работа, в том числе связанная с разработкой предложений по совершенствованию системы финансирования, ценообразования и налогообложения. Мы отстаивали несколько целевых дорожных программ, провели большую работу по актуализации нормативно-правовой базы, а также по освоению и внедрению в отрасли передовых технологий и оборудования.

В эффективности объединенного профессионального сотрудничества сомневаться не приходится, поскольку продуманные и согласованные действия специалистов направлены на решение общих задач в деле развития дорожной инфраструктуры.

Наша деятельность нужна: она определяет интересы дорожного сообщества. Поэтому искренне желаю всем представителям ассоциации «АСДОР» и всем, кто ратует за процветание отрасли, — здоровья, терпения, высоких профессиональных достижений, благополучия и надежного тыла.

***Президент Союза работодателей  
«Общероссийское отраслевое объединение  
работодателей в дорожном хозяйстве»  
А.С. Малов***

## Уважаемые коллеги!

20 лет — относительно молодой возраст для организаций, но не для тех, кто родился в непростое время перемен и становлений.

Сегодня НП «АСДОР» — авторитетная организация, объединяющая крупные дорожные и транспортные предприятия, проектные институты, производителей строительных материалов и поставщиков строительной техники. За 20 лет пройден знаковый путь развития от Ассоциации предприятий дорожного комплекса Санкт-Петербурга до Ассоциации предприятий дорожного комплекса Северо-Запада и Альянса строителей и поставщиков дорожного комплекса, который охватил своей деятельностью всю территорию Российской Федерации.



Не останавливаясь на достигнутом, НП «АСДОР» постоянно расширяет горизонты своей деятельности, активно защищает права и отстаивает интересы подрядных дорожных организаций во взаимодействиях с органами государственной власти и местного самоуправления, объединяет усилия дорожных организаций во внедрении достижений науки и техники; разрабатывает нормативные и методические документы. НП «АСДОР» стояло у истоков саморегулирования дорожно-строительной деятельности, активно участвуя в подготовке проектов законодательных актов и проводя разъяснительную работу в дорожном сообществе.

Юбилеи всегда подводят черту под очередным пройденным этапом и являются подтверждением правильности избранной стратегии и тактики. И в этом бесспорная заслуга команды АСДОР, работающей под руководством Юрия Анатольевича Агафонова, бессменного генерального директора.

Преданность общему делу, высокий профессионализм и целеустремленность, настойчивость и воля к победе — вот те качества, которые заслуженно привели коллектив Партнерства к тому уровню авторитета в профессиональном дорожном сообществе, о котором мы с уважением говорим сегодня.

Поздравляя коллектив НП «АСДОР» с 20-летием, мы искренне верим, что этот юбилей — лишь один из многих рубежей вашего большого пути. И пусть вас всегда окружают надежные деловые партнеры и хорошие друзья.

**Генеральный директор Ассоциации «РАДОР»  
И.И. Старыгин**



Одной из главных задач национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» является консолидация усилий профессионального сообщества дорожной отрасли для разработки и внедрения наиболее современных, эффективных и безопасных технологий строительства, ремонта и эксплуатации автодорог. В этой связи трудно переоценить роль НП «АСДОР» — Альянса российских строителей и поставщиков дорожной отрасли. Созданное в 2020 году дорожниками Санкт-Петербурга профессиональное объединение за 20 лет своей истории прошло путь от региональной ассоциации до крупнейшего федерального отраслевого союза. Благодаря мудрому руководству и активной деятельности в сфере защиты интересов дорожно-строительных предприятий, Ассоциация стала одним из наиболее авторитетных профессиональных объединений страны. Сегодня, в период реализации самой масштабной реформы в истории российской дорожной отрасли, АСДОР создает возможности для широкого диалога специалистов отрасли, выполняет роль важнейшего звена в системе взаимодействия бизнеса и государства.

## Уважаемые коллеги!

От лица коллектива ФАУ «РОСДОРНИИ» примите искренние и самые сердечные поздравления с юбилеем! Двадцать лет вы трудитесь на переднем крае дорожной деятельности, и за это время вы сделали неоценимый вклад в дело развития и модернизации российской дорожной сети. Желаю вам новых свершений, профессиональных успехов и дальнейшего процветания, крепкого здоровья и долгих лет.

*Генеральный директор ФАУ «РОСДОРНИИ»  
А.П. Варятченко*

В этом году исполняется 20 лет со дня основания Альянса строителей и поставщиков дорожного комплекса, целью создания которого является консолидация усилий крупнейших дорожных и транспортных строителей, проектных институтов, производителей строительных материалов и поставщиков строительной техники. За эти годы ассоциация «АСДОР» выросла из региональной в общероссийскую и зарекомендовала себя как авторитетная дискуссионная площадка для обсуждения стратегии развития дорожно-транспортного комплекса России.



Ответственность общей работы во многом определяется важностью развития дорожно-транспортной инфраструктуры как двигателя экономики страны, показателя качества жизни населения в масштабах государства. Поэтому наша цель — делать безопасные дороги и поднимать дорожное строительство на качественно новый уровень. Только неустанный совместный труд сможет помочь в реализации столь сложных профессиональных задач.

На протяжении многих лет сотрудничества старания членов Ассоциации неизменно приводили к успеху. Мы через многое прошли вместе, многое преодолели, многого достигли. Благодаря плодотворной совместной работе дорожная отрасль страны претерпела существенные положительные изменения.

Сердечно поздравляем коллег из НП «АСДОР» и лично Юрия Анатольевича Агафонова с 20-летним юбилеем труда на благо дорожной отрасли России! Мы высоко ценим установившиеся между нами партнерство и дружбу. От всей души желаем удачи во всех делах и начинаниях, крепкого здоровья и благополучия Вам и Вашим близким!

***Председатель совета директоров  
группы компаний «ТОЧИНВЕСТ»,  
депутат Рязанской областной Думы  
А.А. Жукаев***



Ю.А. Агафонов, генеральный директор ассоциации «АСДОР»

Юрий Агафонов родился 16 августа 1962 года. Будучи школьником, он активно занимался спортом, серьезно увлекался историей. Его трудовая биография началась с Карельской геологической экспедиции. В 1981 году Юрий был призван для прохождения воинской службы на Балтийский флот. После армии он участвовал в возведении 4-го энергоблока Ленинградской атомной станции в Сосновом Бору, а позже работал на строительстве жилых и социальных зданий города на Неве.

Ю.А. Агафонов закончил исторический факультет Санкт-Петербургского государственного университета, а через несколько лет продолжил обучение на юридическом факультете Северо-Западной академии государственной службы.

Более 10 лет Юрий Анатольевич проработал в органах исполнительной власти Санкт-Петербурга, курируя направления, связанные в том числе с реконструкцией, строительством, содержанием и ремонтом дорожных объектов. Под его руководством была проведена большая работа и по благоустройству города. В 1995 году Юрий Агафонов принял непосредственное участие в создании парка имени 300-летия Санкт-Петербурга. Большую помощь он оказал и при установке памятника «Царь-плотник», подаренного Королевством Нидерланды к юбилею города.

Юрий Анатольевич руководит ассоциацией «АСДОР» с ее основания. За 20 лет им и его коллегами была проведена большая работа, связанная с развитием дорожно-транспортного комплекса — сначала Санкт-Петербурга, а затем и России. Со временем АСДОР расширил масштабы своей деятельности, что, в свою очередь, привело к изменению статуса Ассоциации: из региональной она превратилась во всероссийскую. На сегодняшний день в ее составе насчитывается около 70 отраслевых компаний.

Ю.А. Агафонов награжден благодарностью «За существенный вклад в формирование законодательства РФ» Комитета по промышленности, строительству и наукоемким технологиям Государственной Думы ФС РФ. Он удостоен Грамоты губернатора Санкт-Петербурга «За заслуги перед городом и активное содействие развитию отрасли». Юрий Анатольевич также награжден медалью «В память 300-летия Санкт-Петербурга», Патриаршей грамотой Патриарха Московского и всея Руси, а также нагрудным знаком «Почетный дорожник России».

# ГЛАВА 1

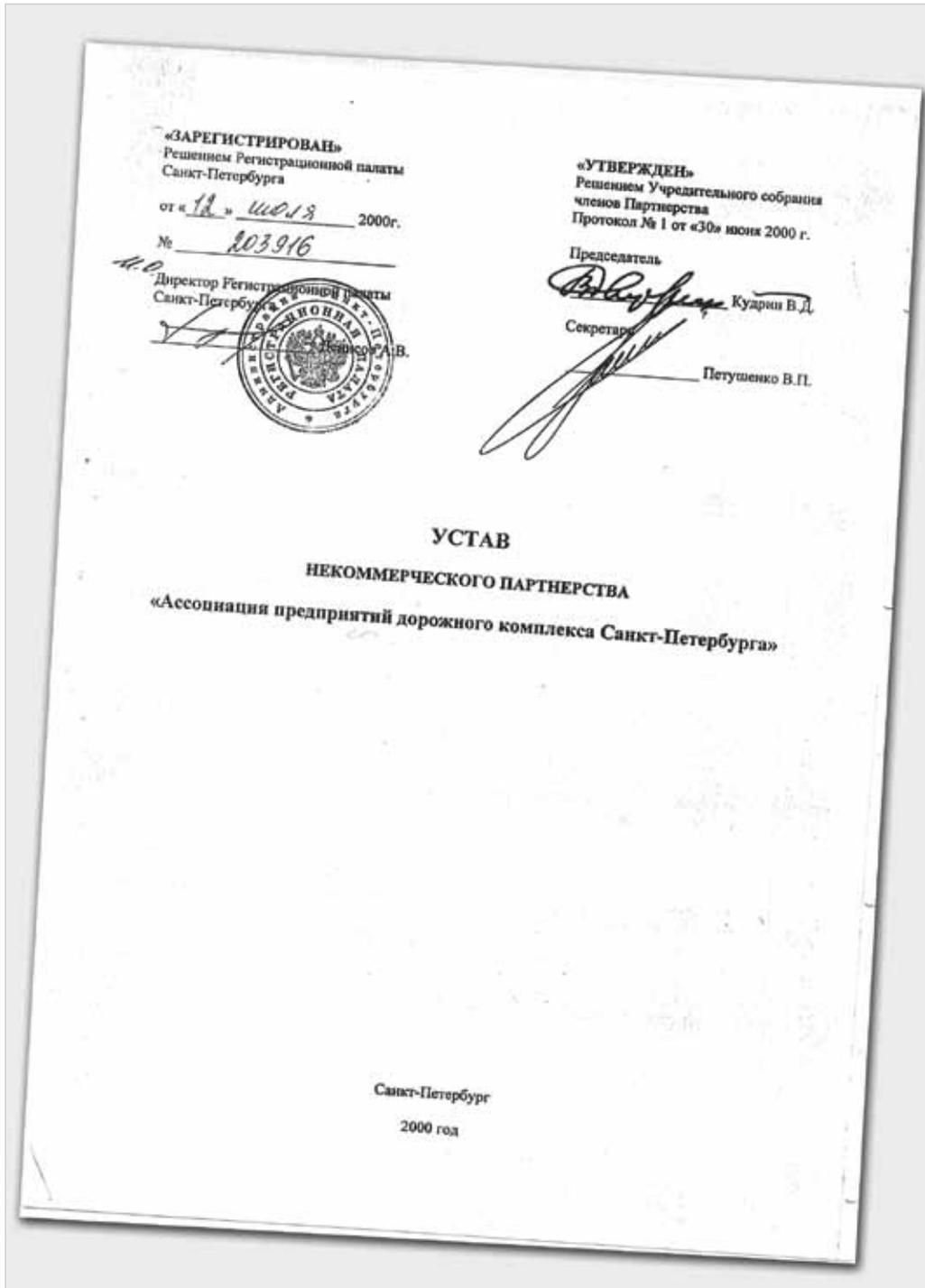
## В общих интересах

Ассоциация «АСДОР» была учреждена в середине лета 2000 года благодаря инициативе руководителей основных предприятий дорожно-строительного комплекса Санкт-Петербурга. Подобная активность была направлена на то, чтобы совместными усилиями скоординировать главные направления деятельности в условиях еще не сформированного на тот период рынка строительных работ.

Общее желание объединиться было обусловлено тем, что переход экономики страны на рыночные рельсы обозначил немало проблем, с которыми в одиночку большинству частных компаний справиться не удавалось. При этом, несмотря на период экономической нестабильности и целый ряд нерешенных на государственном уровне вопросов, перед отраслевыми коммерческими предприятиями уже были поставлены довольно смелые задачи. Многие из этих задач требовали незамедлительного решения, поскольку с изменением государственного строя изменилась и организация управления в отрасли. В строительстве появились новые формы договорных отношений, в том числе с привлечением частных инвесторов и международных финансовых институтов.

Объединяющая отраслевые предприятия Санкт-Петербурга ассоциация получила название «АСДОР». Слог из слова «дорога» (-дор-) в названии подчеркнул направленность работы Ассоциации — развитие и совершенствование дорожной сферы Северной столицы на основе профессиональной консолидации отраслевых специалистов. Одной из задач совместной работы для членов АСДОРа стала поддержка статуса профессиональной деятельности дорожных предприятий на новом витке развития. С этой целью с самого начала было выработано несколько основных направлений, которые и в настоящее время предусмотрены Уставом АСДОРа.

Закрепив юридически факт своего создания, Ассоциация начала осуществлять профессиональную деятельность на рынке дорожного хозяйства с июля 2000 года, согласно положениям Федерального закона «О некоммерческих организациях» от 12.01.1996 № 7-ФЗ. Основной миссией организации стало формирование благоприятных условий для самостоятельной и активной работы дорожно-строительных предприятий и их эффективного сотрудничества. Директором АСДОРа общим собранием руководителей предприятий дорожно-строительного комплекса Санкт-Петербурга в середине лета 2000 года был назначен Юрий Анатольевич Агафонов.



## Короткая история больших перемен

С момента создания Ассоциации за переговорным столом в кабинете ее руководителя для проведения совещаний и семинаров стали регулярно собираться заинтересованные в профессиональном взаимодействии представители строительных, производственных, проектных организаций города на Неве.

В Санкт-Петербурге, по данным Комитета по транспорту и Комитета по благоустройству и дорожному хозяйству, уже к 2000 году улично-дорожной сетью города ежедневно пользовалось свыше 700 тыс. водителей, около 8 млн человек передвигались на наземном городском транспорте. Только за один этот год было совершено свыше 2,4 млрд поездок на наземных видах транспорта. На тот период в городе эксплуатировалось 3321,1 км дорог общей площадью 53 168,8 тыс. кв. м, 405 мостов, 35 путепроводов, 25 тоннелей, 152,5 км укрепленных набережных.

При этом на самое ближайшее время прогнозировалось резкое увеличение темпов роста автомобилизации и многократное увеличение нагрузки на улично-дорожную сеть. Специалисты понимали, что настал момент, когда необходимы были кардинальные изменения, в том числе связанные со строительством новых дорожных объектов, способных разгрузить город от транзитного транспорта.

В сфере дорожного хозяйства Санкт-Петербурга были заняты около 30 000 человек, активно работали более 40 предприятий, среди которых старейшие проектные институты «Трансмост», «Ленпромтранспроект», строительные организации «Мостоотряд № 19», «Мостострой-6», «Лендорстрой», «Лендорстрой-2», основанные еще в первой половине XX века. Кроме того, уже сумели себя проявить и многие молодые компании, вошедшие на отраслевой рынок после перестройки.

Губернатор Санкт-Петербурга В.А. Яковлев 27 июля 2000 года подписал постановление «О Концепции совершенствования и развития дорожного хозяйства Санкт-Петербурга на период 2000–2008 годов», представленной Комитетом по благоустройству и дорожному хозяйству совместно с Комитетом по градостроительству и архитектуре. В постановлении говорилось: «Признать развитие дорожного хозяйства Санкт-Петербурга в 2000–2008 годах одним из приоритетных направлений деятельности Администрации Санкт-Петербурга».

Также указывалось, что при подготовке материалов к проекту бюджета Санкт-Петербурга на 2001-й и последующие годы необходимо включить

«расходы на финансирование текущего содержания и строительства объектов дорожно-мостового хозяйства, предусмотренных федеральной целевой программой „Сохранение и развитие исторического центра г. Санкт-Петербурга“».

Предстояла большая работа, которая, наряду с применением накопленного опыта, требовала принципиально иных подходов к решению проблем, что без профессионального взаимодействия отраслевых компаний было бы крайне затруднительно. Формой такого добровольного сотрудничества и стала ассоциация «АСДОР». Обсуждая поставленные задачи, строя планы и решая общие вопросы, специалисты обращали большое внимание на стратегические принципы, которым необходимо было следовать в новых социально-экономических условиях, высказывали свои видения и предложения. Многие из этих предложений и идей, реализация которых вначале подвергалась различного рода сомнениям, спустя годы оказывались более чем уместными и порой единственно верными.

В начале XXI века проблема развития дорожно-транспортной системы страны потребовала серьезного пересмотра многих стандартов, градостроительных норм и правовых документов, регулирующих строительную деятельность. Нужны были новые механизмы стимулирования рынка, в том числе направленные на освоение современных материалов и технологий, машин и механизмов.



Так или иначе, но с приходом нового столетия российская строительная индустрия уже сделала большой шаг в развитии, в том числе благодаря реализации крупных инфраструктурных проектов, среди которых реконструкция Московской кольцевой автодороги, строительство Третьего транспортного кольца... Выработывался стратегический подход к качеству строительства, росла конкуренция среди дорожных компаний, которых на рынке появлялось все больше и больше, что также являлось стимулирующим фактором для бизнеса.

Однако, с другой стороны, во многих сферах деятельности царила полнейшая неразбериха, которая могла превратиться в длительное и хаотичное «топтание на месте». Чтобы добиться поступательного и грамотного развития в перспективе, на государственном уровне необходимо было срочно решить вопросы, связанные с процессами регулирования. Конечно же, не стала исключением и дорожно-строительная отрасль.

Руководители предприятий дорожного комплекса прекрасно понимали, что взаимодействие бизнеса и власти становится эффективным тогда, когда принимаемые управленческие решения основаны на реальной оценке ситуации, высказанной широким кругом компаний, непосредственно осуществляющих реализацию тех или иных проектов. И в этой связи особенно важно суметь донести общее мнение дорожников до исполнительной и законодательной власти. Ассоциация такую возможность находила — руководителю АСДОРа почти всегда удавалось выстроить конструктивный диалог с последующим принятием нужных решений.



Все появляющиеся нововведения и этапы дальнейшего реформирования отрасли требовали того, чтобы представители дорожного сообщества анализировали и даже предвосхищали их в своем профессиональном кругу. И это несмотря на проблемы, связанные с усиливающейся внутри отраслевого рынка конкуренцией.

Само же словосочетание «сотрудничество конкурентов» тогда еще представлялось парадоксальным выражением, так называемым оксюмороном. Ведь конкурент — это соперник, человек, которого интересует его собственная выгода. Понятие «сотрудничество» предполагает иное содержание, связанное исключительно с принципами взаимодействия, направленного на достижение общих целей. Со временем, во многом благодаря созданию в нашей стране отраслевых ассоциаций, для российских предпринимателей формулировка «сотрудничество конкурентов» стала привычной, как стали привычными для всех нас сочетания таких противоречивых понятий, как «виртуальная реальность» или «старый Новый год».

В свою очередь, конкуренция, которая, как известно, всегда считалась и считается важным фактором развития бизнеса, придала нашему рынку позитивный импульс, подсказав необходимость регулярного поиска новых производственных возможностей, совершенствования технологий, повышения качества продукции и услуг.

Ассоциации удалось не только выстроить грамотную систему взаимодействия между представителями дорожно-строительного комплекса



Петербурга, но и создать атмосферу здоровой конкуренции. А что касается формирования имиджа отраслевых организаций, то здесь все зависело от успешно и эффективно выполненных работ, которые и определили со временем как уровень, так и степень известности на рынке труда той или иной компании.

Создав своеобразное информационное поле, ассоциация «АСДОР» явилась носителем свежих идей, новых решений в проектировании и строительстве, что дало новый виток дальнейшему развитию. Петербургское профессиональное дорожное содружество стало быстро укреплять свои позиции на рынке. Однако для любого развития нужны денежные вложения, а в стране, не успевшей отдышаться после перестроечных событий, с финансированием дела обстояли не лучшим образом. Но здесь стоит напомнить, что, несмотря на сложнейшую экономическую ситуацию, в России с начала 1990-го по 2000 год включительно существовала вполне достойная система финансирования, носящая название Дорожный фонд. Средства от этого фонда поступали на строительство, ремонт и содержание федеральных трасс, на закупку необходимого оборудования. Однако 1 января 2001 года Дорожный фонд был упразднен, что, безусловно, отрицательно сказалось на развитии отрасли и работе дорожных организаций.

При этом уже в начале нулевых стало очевидно: активный рост автомобилизации и увеличение интенсивности перевозок тяжелых крупногабаритных грузов привели к тому, что российская дорожная инфраструктура перестала соответствовать современным требованиям. Дороги работали в режиме постоянной перегрузки. Неудовлетворительное состояние автомобильных дорог и искусственных сооружений стало причиной целого ряда негативных последствий, среди которых увеличение числа дорожно-транспортных происшествий и заторов, повышение вредных выбросов и шумового воздействия от автомобилей и, как следствие, ухудшение экологической обстановки.

Не случайно 14 июня 2001 года на заседании коллегии Министерства транспорта Российской Федерации был поставлен вопрос о реализации проекта национальной программы совершенствования и развития сети автомобильных дорог России на период до 2010 года — «Дороги России XXI века». С учетом складывающейся экономической ситуации и реальных возможностей финансирования дорожных работ реализация программы «Дороги России XXI века» была призвана обеспечить сохранение существующей дорожной сети, а также решить вопросы развития и модернизации отдельных ее участков, где отсутствие автодорог или дефицит их пропускной способности ощущались особенно остро.

## Город на Неве

Принципиально иные методы и подходы, способствующие эффективно-му развитию дорожно-транспортной инфраструктуры, представлялись крайне важными и для жителей Северной столицы, которая на тот период остро нуждалась в новых дорогах, развязках, путепроводах. Предстояло многое менять, многому учиться — и это было продиктовано временем.

2000 год (год создания АСДОРа) стал переломным для строителей города на Неве. Тогда, на стыке столетий, петербуржцы начали подготовку к 300-летию юбилею города, празднование которого было намечено на май 2003 года. Как любому юбиляру, Петербургу предстояло не только принимать поздравления, но и гостеприимно встречать гостей из разных стран. Питер просто обязан был достойно выглядеть!

Немного отвлекаясь, напомним, что до 1917 года совершенствование Петербурга как одной из мировых столиц относилось к важнейшим общегосударственным темам. Реформы петербургской жизни проводились «в едином пакете» с общероссийскими. При этом сравнение Петербурга в градостроительстве и архитектуре с известными европейскими столицами доказывает только одно: историческому Питеру невозможно найти аналоги в мире, поскольку это уникальное явление, синтез российского и западноевропейского опыта.



После революции бывшая державная столица утратила прежнее величие. Поменявшая в одночасье не только свое историческое имя, но и статус, она постепенно превращалась в город регионального уровня, где все чаще стали применяться архитектурные средства и формы, не свойственные имперскому Петербургу. Огромное разрушительное влияние оказала на Ленинград его катастрофическая осада во время Второй мировой войны. Свою порцию социалистического реализма добавил и «железный занавес», надолго захлопнувший «окно в Европу».

Наследие девяностых годов также сказалось на городе не лучшим образом — из перестройки Северная Пальмира вышла будто из болезни. Неслучайно Санкт-Петербург тогда упрямо называли «столичным городом с областной судьбой», немного изменив строку советского поэта и переводчика Льва Озерова — «великий город с областной судьбой».

Многое в то время менялось в уже капиталистическом Питере, и не всегда это шло ему на пользу. И жителей, и тех, кто непосредственно отвечал тогда за подготовку к 300-летию города, волновал вопрос: успеет ли Северная столица принять достойный облик к тому дню, когда к ней будет приковано внимание всего мира? Неслучайно внимание специалистов сосредоточилось тогда на сопоставлении «проектного» и «реального» Санкт-Петербурга; одновременно с этим рассматривались вопросы территориального, функционального и композиционного развития города, его знаменитых пригородов. И, конечно же, без дорог, новых развязок, путепроводов и мостов было уже не обойтись!



Государственную комиссию по подготовке к празднованию 300-летия основания Санкт-Петербурга возглавил Президент РФ Владимир Владимирович Путин. «Юбилей Санкт-Петербурга — это повод вспомнить о величии России, об истоках этого величия», — сказал он в одном из своих выступлений. Следует добавить, что Президент лично курировал многие реконструируемые тогда объекты, а также строительство Транспортного обхода Петербурга.

Председатель Счетной палаты Российской Федерации (с 2000-го по 2013 год) Сергей Вадимович Степашин постфактум отметил следующее: «На празднование 300-летия Санкт-Петербурга были выделены достаточно серьезные бюджетные средства. И ни один российский регион не восстал против этого, так как все понимали, что Санкт-Петербург, Ленинград — это наша история, наша культурная столица...»

Представители АСДОРа активно включились в подготовку к 300-летию Петербурга. Неоценимую поддержку в этой работе оказал Александр Беглов, занимавший в период 2002–2003 годов пост вице-губернатора Петербурга. Александр Дмитриевич, единогласно избранный в 2002 году президентом АСДОРа, активно содействовал продвижению идей и возможностей городских предприятий, занятых в дорожно-строительной сфере города, целенаправленно координировал их деятельность, обращая особенное внимание на внедрение и развитие современных методов и технологий.

Многие крупнейшие предприятия, в 2000 году ставшие ассоциированными членами АСДОРа, к началу нового столетия уже успели приобрести солидную репутацию в Северной столице, а некоторые — даже определенную известность на дорожном рынке страны. Это, в свою очередь, придавало новой ассоциации перспективный статус, делая ее одной из ведущих некоммерческих организаций.

Справедливости ради следует отметить, что на тот период в Москве уже были созданы крупные объединения дорожников. Так, в мае 1993 года была основана Российская ассоциация территориальных органов управления «РАДОР», президентом которой был избран А.П. Насонов, начальник Управления автомобильных дорог Московской области (с 1989-го по 1994 год). Это была одна из первых независимых некоммерческих профессиональных организаций, на сегодняшний день она объединяет дорожные организации практически по всей стране.

Кроме этого, осенью 1994 года состоялось собрание подрядных организаций дорожной отрасли, где приняли участие генеральный директор Федерального дорожного департамента А.П. Насонов и его заместитель Н.С. Ван. В ходе

этого собрания была учреждена Российская ассоциация подрядных организаций в дорожном хозяйстве «АСПОР». А за несколько месяцев до этого, на первом Всероссийском совещании дорожников, инициатором которого и стал почетный дорожник Анатолий Павлович Насонов, были определены приоритеты развития отрасли и дан полный анализ состояния дорожного хозяйства. Требовалось многое: от обеспечения устойчивого финансирования и создания грамотной системы государственного управления автомобильными дорогами до законодательного регулирования. Важно было наладить систему работы, связанную с подготовкой и отбором профессиональных кадров, создать цивилизованный рынок подрядных работ.

При этом следует напомнить, что в эти постперестроечные, очень суровые в экономическом и социальном смысле годы, связанные с политикой ускоренного перехода к рынку, многие ориентировались на западные принципы выстраивания рыночных отношений. Да и сама идея объединения заказчиков и подрядчиков в профессиональные сообщества пришла благодаря зарубежному опыту, эффективность которого уже была подтверждена на практике массой положительных результатов.



## Зарубежный опыт

Ассоциации во многих развитых странах являются общественной моделью согласованного коллективного действия представителей бизнеса. Они, как правило, располагают двойным институциональным статусом: с одной стороны, представляют собой звено в механизме управления экономической системой (*economic governance system*), наряду с рынком, иерархиями, сетью взаимных обязательств и так далее. А с другой — выступая составной частью гражданского общества и политической системы, ассоциации служат одной из форм организации и поддержки профессиональных и коммерческих интересов своих участников.

За рубежом, как и в России, особенно распространены ассоциации, которые представляют собой добровольные объединения представителей какой-либо отрасли или определенного сектора экономики. К одной из профильных функций таких ассоциаций бизнеса относится регулирование горизонтальной конкуренции среди своих членов, а также вертикальной конкуренции между участниками сбытовой цепочки.

В Соединенных Штатах Америки, например, равно как и в большинстве других развитых стран, значительное влияние на развитие строительной отрасли оказывает целая сеть строительных ассоциаций и обществ. Это и Ассоциация американских генеральных подрядчиков, и Ассоциация американских архитекторов, и Ассоциация американских субподрядчиков, а также Американское общество инженеров гражданского строительства и другие. Подобные ассоциации, существуя за счет отчислений строительных фирм, разрабатывают и издают различные нормативные документы, инструкции и положения. Для пропаганды передового профессионального опыта ими организуются семинары, симпозиумы, конференции, создаются школы и курсы по повышению квалификации. Также они выступают в качестве консультантов правительственных органов, курируют выпуски специализированных изданий.

Необходимо добавить, что строительная отрасль США отличается наличием огромного количества фирм, и с каждым годом их становится все больше. Так, к настоящему времени это число приближается к 2 млн. Причем здесь в основном речь идет о небольших компаниях, что, в принципе, и характерно для строительной отрасли развитых индустриальных стран. Однако такая тенденция вовсе не указывает на снижение производственного потенциала крупных строительных фирм. Наоборот, согласно данным статистики, уровень концентрации объемов строительного производства в наиболее крупных фирмах США постоянно растет.

Что касается непосредственно дорожно-транспортной сферы, то здесь неплохим примером может послужить деятельность ассоциации American Road & Transportation (ARTBA, Американская ассоциация строителей дорог и транспортных сооружений), которая была основана в 1902 году в Вашингтоне. Члены ARTBA имеют большой опыт в строительстве автомобильных, железнодорожных путей и сооружений, портов и внутренних водных объектов Соединенных Штатов. Интересен анализ, проведенный экспертами этой ассоциации в 2017 году, согласно которому был дан следующий отчет: в Штатах в замене или ремонте нуждается 55 710 мостов, или 9,1% от всех существующих (612 000). Характерно, что 1900 проблемных мостов расположены на основных авто-транспортных магистралях США (хайвеях).



Говоря о зарубежном опыте, важно обратить внимание и еще на одну подобную структуру — Американскую ассоциацию должностных лиц государственных автомобильных дорог и транспорта (AASHTO), устанавливающую стандарты и политику транспортировки для Соединенных Штатов. Эта ассоциация, созданная в декабре 1914 года, на сегодняшний день активно занимается стандартизацией, изданием технических требований, испытательных протоколов и рекомендаций, которые с успехом используются в проектировании и строительстве транспортных объектов.

Одной из наиболее значительных международных организаций в сфере дорожного хозяйства является Всемирная дорожная ассоциация (PIARC), в состав которой входят 144 страны, включая Россию (наша страна является членом этой ассоциации с 1955 года). В рамках проводимых PIARC мероприятий рассматривается ряд важных вопросов, касающихся международного сотрудничества и обмена опытом между дорожными администрациями.

К сферам сотрудничества относятся такие направления, как проектирование автомобильных дорог и обеспечение безопасности дорожного движения, эксплуатация и содержание автодорог, внедрение инновационных технологий, совершенствование систем управления дорожным хозяйством, организация финансирования дорожных работ и осуществление постоянного контроля над их выполнением.

Следует признать, что в развивающихся странах к числу факторов, препятствующих экономическому росту, относится значительный уровень недоверия фирм как друг к другу, так и к общей политической системе. А следствием такого недоверия становятся увеличивающиеся риски при реализации новых бизнес-проектов и, соответственно, низкая инвестиционная активность фирм.

Однако европейские исследователи признали, что даже в условиях глубокого несовершенства рыночных и государственных институтов ассоциации способны сыграть заметную роль в обеспечении взаимопонимания между фирмами и структурами власти, от чего, в свою очередь, зависит стимулирование дальнейшего экономического развития.

Но вернемся к механизмам подобной координации деятельности отраслевых предприятий в нашей стране, а также к тем задачам, которые решались и решаются благодаря работе АСДОР.

## Начало совместной деятельности

По словам президента Союза работодателей «Общероссийское отраслевое объединение работодателей в дорожном хозяйстве „АСПОР“» А.С. Малова, поддержавшего создание в 2000 году петербургской ассоциации, только совместными усилиями можно решить самые сложные задачи и достичь поставленных целей.

«Нашим сообществом был разработан ряд предложений по совершенствованию системы финансирования, ценообразования и налогообложения, — прокомментировал он. — Мы отстаивали несколько целевых дорожных программ, где делали основной акцент именно на строительстве новых автомобильных дорог. Правда, к сожалению, в Программу приоритетных национальных проектов пятым проектом „Автомобильные дороги“ в середине нулевых годов включить не удалось, несмотря на ряд незыблемых доказательств того, что дороги — это базис экономики, артерии большого организма под названием государство».

В целом дорожное хозяйство — это сложный и многофункциональный организм, имеющий целый ряд специфических особенностей: от многоплановой деятельности до замкнутого производственного цикла. Сюда следует отнести научные исследования и изыскания, добычу и переработку сырьевых ресурсов, изготовление и освоение строительных материалов, техники, конструкций. Основу деятельности составляют проектные и строительные работы, а также содержание сданных в эксплуатацию автомобильных дорог и искусственных сооружений.

Поддерживая начинания РАДОРа и АСПОРа, НП «Ассоциация предприятий дорожного комплекса Санкт-Петербурга» (АСДОР) объединило в своем составе ведущие дорожные и мостовые строительные, ремонтно-эксплуатационные, проектные предприятия города на Неве, среди которых «Асфальтобетонный завод № 1», «Асфальт», «Буер», «ВАД», «Возрождение», «Генеральная строительная корпорация», АК «Гранат», «Дорожник-92», ГУП «Ленгипроинжпроект», АОЗТ «Лендорстрой», «СУ № 6 Лендорстрой-2», «СМУ Лендорстрой-2», «Мостостроительный трест № 6», «Невадорстрой», НИПИ территориального развития и транспортной инфраструктуры, «Перспектива», «Петербург-Дорсервис», «Петродор», «Пилон», РСУ-103, Институт «Стройпроект», «Север», «Стройкомплект», «Техностром», «Торсион», «Трансмост», «Ювенал» и другие.

В своем союзе компании представляли собой мощный производственный комплекс, обладающий всеми возможностями для реализации любых проектов, начиная от проектирования и заканчивая эксплуатацией.

Ассоциация «АСДОР», располагая наиболее полной и достоверной информацией о предприятиях и новых технологиях, используемых ими в дорожном строительстве, выступила гарантом высокого качества исполнения работ организациями, ставшими членами Партнерства. Предприятиями, вошедшими в состав АСДОРа, за первые пять лет было выполнено более 85% общего объема дорожно-мостовых работ в Санкт-Петербурге. А если говорить о потенциале, которым вкуче обладали на тот момент перечисленные профильные организации, то лучше его представить цифрами: это более 20 тыс. специалистов, свыше 2500 единиц современных машин и механизмов. Многими компаниями уже тогда использовались самые прогрессивные методы проектирования и технологии строительства. Со временем инвестиционные и технологические разработки предприятий — членов Ассоциации с успехом стали применяться не только в Северной столице, но и в других регионах России.

Однако в начале века Санкт-Петербург, лидирующий по численности автомобилей среди субъектов Северо-Запада, не мог похвастаться соответствующим качественным и количественным развитием улично-дорожной сети.



Перманентное расширение городской территории и продолжающийся рост интенсивности движения постепенно привели к ряду негативных последствий: исчерпанию пропускной способности большинства въездных дорог и магистральных улиц, возникновению многочисленных заторов, перегруженности центра города транзитными транспортными потоками, ухудшению условий движения транспорта и пешеходов, повышению аварийности и обострению экологической ситуации.

Главной задачей, которую поставили перед собой петербургские дорожники при создании Ассоциации, стало улучшение состояния городских дорог и имеющихся искусственных сооружений в кратчайшие сроки, а также строительство новых объектов, необходимых городу. Дорожное хозяйство Петербурга, являясь неотъемлемой частью единой транспортной системы, должно было содействовать решению социально-экономических проблем.

Необходим был комплексный подход, в том числе и в вопросах законодательного обеспечения дорожной отрасли Северной столицы. Неслучайно к числу важнейших направлений деятельности Ассоциации предприятий дорожного комплекса Санкт-Петербурга относилось содействие в разработке оптимальной стратегии развития дорожной отрасли.

Располагая информацией по проблемам дорожников, что называется, из первых рук, Ассоциация при поддержке Комитета по благоустройству и дорожному хозяйству (КБДХ) принимала участие в разработке новых нормативных документов, позволяющих регулировать деятельность дорожников и способствующих разрешению возникающих споров.

Так, в апреле 2001 года были внесены изменения в «Положение о порядке организации и проведения подрядных торгов на выполнение дорожных работ в Санкт-Петербурге», чуть позже было детально проработано и дополнено «Положение о порядке осуществления контроля за соблюдением преддоговорных и договорных условий».

Представляя общие интересы членов Партнерства — участников дорожного комплекса Санкт-Петербурга — во взаимоотношениях с органами государственной власти, органами местного самоуправления, Ассоциация всячески содействовала тому, чтобы в условиях конкурсного отбора обеспечить вошедшим в нее предприятиям равноправный доступ на рынок подрядных работ. Деятельность АСДОРа уже по истечении года показала эффективность объединенного профессионального сотрудничества. Предприятия, оказавшись включенными в более широкий управленческий контур, помимо своих внутренних задач, начали стремиться к совместному воплощению более масштабных целей и проектов.



Не осталась в стороне и исполнительная городская власть, которая проявила заинтересованность в подобной форме организации деятельности, — неслучайно с ее стороны было оказано немалое содействие в реализации основных проектов дорожного строительства, где принимали участие компании, входящие в состав АСДОРа. В свою очередь, осознавая необходимость координировать совместные усилия, участники дорожного сообщества проявляли самые смелые инициативы при создании и корректировке общих направлений деятельности. Со временем такой подход стал постоянной практикой.

«В дорожном строительстве, безусловно, существует своя специфика и своя зависимость от технологического, финансового, законодательного аспектов, — объяснял в одном из своих интервью 2002 года Юрий Агафонов. — Только сообща можно ответственно и профессионально решать проблемы, связанные с несовершенством нормативно-правовой базы, ценовой политики, с продвижением передовых разработок и так далее. Продуманные и согласованные действия специалистов способствуют достижению основной цели — работе на качественный результат, как при проектировании, так и при строительстве, ремонте или реконструкции объекта».

Говоря о состоянии отрасли в начале нулевых годов, специалисты подчеркивали, что технологическая основа строительства дорог в России устарела до критической ситуации: выделяемые государством деньги налогоплательщиков уходят в черную дыру ремонтов недолговечных асфальтобетонных покрытий, а новые дороги строятся в абсолютно недостаточных объемах, причем недопустимо долго и затратно. Однако уже тогда многими компаниями, входившими на тот момент в состав АСДОРа, было доказано, что можно работать по-другому.

## ГЛАВА 2

### На новом уровне

Разработкой целого ряда программных документов развития транспорта и дорожного хозяйства Санкт-Петербурга, а также других регионов России, подготовкой бизнес-планов и обоснований инвестиций дорожных объектов активно начал заниматься в конце 1990-х годов НИПИ ТРТИ, который возглавлял А.И. Солодкий. Войдя в состав Ассоциации, этот институт способствовал развитию новых направлений деятельности, в результате чего один за другим начали появляться новые проекты. Конечно, в отличие от московской, петербургская транспортная система развивалась медленнее, однако город на Неве, как было сказано выше, выручила подготовка к его 300-летию юбилею.

В 2000 году, который можно назвать переломным этапом в развитии автотранспортной системы Санкт-Петербурга, губернатор города Владимир Яковлев и вице-губернатор Валерий Малышев добились самого пристального внимания со стороны российского правительства в отношении строительства транспортного кольца вокруг Северной столицы. Согласно протоколу заседания Госкомиссии по подготовке к празднованию 300-летия Санкт-Петербурга от 30 февраля 2000 года, КАД была включена в перечень приоритетных объектов, требующих дополнительной поддержки для обеспечения скорейшего ввода в эксплуатацию. В декабре 2000 года в Министерстве транспорта РФ издан приказ о создании ФГУ «Дирекция по строительству транспортного обхода Санкт-Петербурга», возглавил которое Егор Тратников.

В середине января 2001 года Президентом РФ В.В. Путиным был подписан указ «О неотложных мерах по ускоренному строительству первой очереди КАД Санкт-Петербурга (восточной части транспортного обхода)». Тогда же в Кремле прошло совещание, на котором и было принято решение о федеральном финансировании нового масштабного проекта. Таким образом, несмотря даже на принятое 1 января 2001 года решение об отмене российских дорожных фондов, появление кольцевой магистрали вокруг Северной столицы, о необходимости которой для города говорилось еще задолго до перестройки, стало реальностью.

Однако правом на участие в этом проекте петербургские дорожники оказались обделены: роль генерального подрядчика на строительство восточного полукольца отводилась одной из старейших московских компаний. Подобную несправедливость устраняли, как говорится, всем миром. Так,



руководителями предприятий, входящих в состав Ассоциации, во главе с ее директором было проведено несколько совещаний, создан экспертный совет по вопросу строительства КАД, написано несколько писем в адрес правительства города и области, организована большая пиар-кампания... Прделанная работа увенчалась тем, что данный вопрос был рассмотрен на государственном уровне. В итоге строительство восточного полукольца было разделено на семь лотов, а почетная миссия строительства петербургского транспортного кольца досталась нескольким компаниям, в большинстве своем представляющим Петербург и Ленинградскую область. Это был беспрецедентный шаг в истории отрасли: впервые дорожная ассоциация смогла отыграть решение, уже принятое государственной структурой.

В результате предварительного квалификационного отбора Государственной службой дорожного хозяйства для участия в торгах на выполнение работ по проектированию и строительству первой очереди Кольцевой автомобильной дороги вокруг Санкт-Петербурга (КАД) было приглашено несколько организаций: решалась судьба генерального проектировщика. Победителем на выполнение генподрядных работ по проектированию первой очереди магистрали (участка от Приозерского шоссе до автодороги «Россия», за исключением мостового перехода через Неву) был признан «Петербург-Дорсервис». Позже предприятие, возглавляемое И.А. Пичуговым, стало генеральным проектировщиком и западного участка КАД (от автодороги «Нарва» до поселка Бронка); компании также принадлежит проект дорожной части южного участка КАД (от автодороги «Россия» до автодороги «Нарва»).



Объем работ и сложность такого объекта, как восточное полукольцо КАД СПб, предопределили необходимость комплексного и неординарного подхода при проектировании. Руководителем проекта восточного полукольца КАД стал первый заместитель генерального директора «Петербург-Дорсервис» Е.П. Медрес, а главным инженером — А.Г. Инденбом. К работе над проектом были привлечены специалисты из Санкт-Петербурга и других городов России и зарубежных стран. Задача перед ними стояла непростая, ведь петербургская кольцевая автодорога проектировалась как транспортное сооружение мирового уровня, что и явилось решающим при разработке проектных решений, а также технологических регламентов на ряд новых технологий. Широкое использование систем автоматизированного проектирования позволило специалистам осуществить проработку и оценку множества вариантов проектных решений в ограниченные сроки.

В апреле 2001 года губернатор Санкт-Петербурга Владимир Яковлев взмахом флажка дал старт началу бурения скважины для первого буронабивного столба левобережной опоры № 16 под пилон вантового моста. С этого момента начался отсчет новому строительству, в котором участвовали многие компании, являющиеся членами АСДОРа.

Информация о начатом строительстве дороги, поступающая из разных источников, порой напоминала сводки с фронта: «Работы велись круглосуточно, на объект было стянуто рекордное количество техники». Первый участок от станции Горская до Бутров, заметно разгрузивший Приморское и Выборгское шоссе, был открыт уже 19 октября 2001 года.

Огромный вклад в развитие проекта КАД внес коллектив Института «Стройпроект», специалистами которого был разработан весь комплекс мостового перехода через Неву. В настоящее время это уникальное сооружение в составе Кольцевой считается одной из визитных карточек современного Петербурга. К проектированию мостового перехода были привлечены более 20 научных и проектных организаций, включая иностранные. «Стройпроект» стал для них координатором и связующим звеном, обеспечившим уникальность многих технологических решений.

Ведущим партнером в подготовке проекта мостового перехода стал и институт «Гипростроймост — Санкт-Петербург», сотрудниками которого были выполнены расчеты и чертежи русловой части вантового моста. Институт также осуществлял функции генерального проектировщика искусственных сооружений и на участке КАД от станции Ржевка до Шафировского проспекта (лот 5). При проектировании этих и других сооружений специалисты ориентировались на лучшие достижения строительной науки и практики. Председатель совета директоров АО «Институт Гипростроймост — Санкт-Петербург» Ю.П. Липкин вспоминает: «В ходе строительства КАД институтом приобретен опыт возведения монолитных транспортных сооружений из предварительно-напряженного железобетона, применение которых, по сравнению с металлоконструкциями, дает существенную экономию ресурсов при изготовлении, транспортировке и монтаже, снижает последующие эксплуатационные расходы».



На субподряде у предприятия «Петербург-Дорсервис» работало несколько проектных организаций, среди которых «Петербургские дороги». Эту молодую компанию, также являющуюся членом АСДОРа, тогда возглавлял, к сожалению, уже ушедший из жизни Е.С. Баскин, который не уставал повторять, насколько важен и ценен для всех сотрудников организации приобретаемый при реализации такого грандиозного проекта опыт. Так, например, в ходе работ были внедрены прогрессивные технологии проектирования с применением новейших программных продуктов, за что коллективу этого предприятия была присуждена международная премия «Европейский стандарт».

И если «Петербургские дороги» участвовали в реализации проекта КАД уже спустя несколько лет после того, как стартовало строительство трассы, то компания «ГСК» к работам по возведению участков транспортного обхода приступила одной из первых... А с участием специалистов легендарного «Мостоотряда № 19» на КАД за весь период строительства (с 1998 по 2011 год) было возведено более трех десятков искусственных сооружений, среди которых мостовой переход через Неву. У истоков строительства КАД стояли и такие организации, как «Мостострой № 6», «Возрождение», «Пилон», АБЗ-1, «Дорожник-92», «Техностром», «ВАД» и другие.

Дебют компании «ВАД» на Кольцевой автомобильной дороге вокруг Санкт-Петербурга состоялся осенью 2002 года. Дирекцией по строительству транспортного обхода было предложено в сжатые сроки выполнить устройство верхнего слоя асфальтобетонного покрытия на участке первой очереди дороги от станции Горская до поселка Осиновая Роща. Специалисты компании справились с задачей за один месяц, сдав объект заказчику с прекрасным качеством. Укладку верхних слоев на своем первом на Кольцевой 12-километровом участке (от станции Горская до Выборгского шоссе) компания «ВАД» производила с использованием высококачественного щебня из карельского карьера «Райконкоски» и применением фирменной методики Shuttle Buggy. Этот успешный старт ВАДа на Кольцевой имел не менее удачное продолжение и на других ее объектах. ВАД выдвигался по просьбе заказчика на все участки, где возникали финансовые или технологические проблемы. «Участие в строительстве транспортного обхода, помимо огромной пользы городу, добавило в актив нашего коллектива опыт и еще большую уверенность в собственных силах», — отмечал В.В. Абрамов, генеральный директор АО «ВАД».

В 2004 году к реализации проекта строительства транспортного обхода подключился институт «Ленпромтранспроект». Его сотрудниками была проведена большая работа по проектированию транспортной развязки КАД и федеральной автомобильной дороги М-10 «Россия» в районе



поселка Шушары. Эта развязка обеспечила присоединение Кольцевой к улично-дорожной сети южной части города. Однако основная работа, связанная с проектированием автомагистрали, институтом была выполнена при строительстве западного полукольца. Генеральный директор института «Ленпромтранспроект» Р.Н. Шкурко убежден: «Главное в нашей работе — когда между проектировщиком и строителем есть взаимопонимание. Когда они идут к общей цели и говорят на одном языке, результат всегда будет положительным».

На несколько лет транспортный обход Санкт-Петербурга стал важнейшим объектом и для проектно-изыскательской организации «Трансмост». Общая протяженность участков, для которых специалистами «Трансмоста» разработана проектная документация, превышает 3 км, а с учетом работ для Комплекса защитных сооружений Санкт-Петербурга от наводнений, по которому проходит часть Кольцевой, — более 7 км. На этих участках построены три эстакады, 15 путепроводов, несколько армонасыпей, а также водопропускное сооружение под КАД, разводной мост через судопропускное сооружение и тоннель под Морским каналом на КЗС.



Группа предприятий «Дорсервис» поздравляет ассоциацию «АСДОР» с 20-летием! За годы своей деятельности Ассоциация приобрела значительный вес в дорожно-строительном комплексе, внося большой вклад в совершенствование законодательной и технической базы дорожной отрасли нашей страны. Благодаря успешной консолидированной деятельности членов АСДОРа внедряются новые технологии и материалы, изучается и находит свое применение на практике передовой зарубежный опыт, выполняются важные научные исследования.

Желаем коллективу и членам ассоциации «АСДОР» процветания, успешного воплощения в жизнь новых идей и планов, долгих и продуктивных лет активной работы, здоровья, благополучия, стабильности и уверенности в завтрашнем дне!

***Заслуженный работник  
транспорта России,  
генеральный директор  
ГП «Дорсервис»  
И.А. Пичугов***

***Почетный работник  
транспорта России, канд. техн. наук,  
первый заместитель  
генерального директора —  
главный инженер ГП «Дорсервис»  
Е.П. Медрес***

## Комплексные услуги дорожного проектирования

Группа предприятий «Дорсервис» была создана в 1991 году. АО «ПЕТЕРБУРГ-ДОРСЕРВИС», член НП «Ассоциация предприятий дорожного комплекса Санкт-Петербурга», является головной компанией ГП «Дорсервис», в которую также входят: АО «НЕВА-ДОРСЕРВИС», АО «Авто-Дорсервис», ЗАО «Экотранс-Дорсервис», ООО «Дорпроект плюс», ООО «Порфир», ООО «СПбГАСУ-Дорсервис», ООО «Институт Дорожно-Мостового Проектирования» (Москва), ООО «Дорсервис-Запад» (Калининград). Общая численность сотрудников — более 500 человек.

Компания выполняет весь спектр проектно-изыскательских работ в дорожной отрасли: все виды инженерных изысканий, проектирование автомобильных дорог различных категорий, искусственных сооружений (путепроводов, транспортных развязок, тоннелей, мостов) и придорожных инфраструктурных объектов. Кроме этого, ГП «Дорсервис» разрабатывает мероприятия по охране окружающей среды, а также осуществляет функцию генподрядчика и ведет работы по строительному контролю и авторскому надзору при строительстве объектов транспортной инфраструктуры.

ГП «Дорсервис» располагает штатом высококвалифицированных специалистов и современной материально-технической базой. На предприятии ведутся научно-исследовательские работы для нужд дорожной отрасли, осваиваются и применяются в работе новые программные продукты и технологии проектирования, в том числе актуальные на сегодняшний день BIM-технологии.

За годы своей работы ГП «Дорсервис» не раз доказывала, что решение сложных технических задач, возникающих в процессе работы, только способствует профессиональному росту специалистов. Инженеры компании гордятся тем, что многие новаторские подходы и технические решения, технологии и материалы были впервые применены именно в проектах ГП «Дорсервис».

География деятельности ГП «Дорсервис» широка, а разработанные проекты разнообразны. За плечами специалистов компании — более 700 проектов реконструкции и ремонта улиц и транспортных сооружений в Санкт-Петербурге и Москве, проекты строительства и реконструкции автомобильных дорог в Ленинградской, Московской, Новгородской, Псковской, Ивановской, Тверской, Воронежской, Костромской и Калининградской областях, в Ненецком автономном округе, Краснодарском крае, Республике Крым и других регионах России.



Визитной карточкой компании с 2001 года стал инженерный проект строительства Кольцевой автомобильной дороги вокруг Санкт-Петербурга. Группа предприятий «Дорсервис» являлась генеральным проектировщиком восточного полукольца (за исключением Большого Обуховского моста через Неву) и западного участка КАД, а также разработала проект дорожной части южного участка Кольцевой.

Следующая большая веха в истории ГП «Дорсервис» — проектирование скоростной платной автомобильной дороги Москва — Санкт-Петербург М-11 «Нева», которое компания вела более 15 лет. Специалисты ГП «Дорсервис» разработали инженерные проекты участков км 15 — км 58, км 58 — км 97, км 543 — км 646, км 646 — км 684. Кроме того, были разработаны корректировка инженерного проекта и рабочая документация этапов 7 и 8 (в Новгородской, Ленинградской областях и на входе в трассы в Санкт-Петербург), а также выполнена разработка рабочей документации остальных участков М-11 (частично).

Если говорить об опыте ГП «Дорсервис» в проектировании технически сложных объектов, то к ним смело можно отнести объекты транспортной инфраструктуры, которые были построены в рамках подготовки России к проведению Олимпийских игр в Сочи 2014 года. Среди этих объектов — совмещенная (автомобильная и железная) дорога Адлер — горноклиматический курорт «Альпика-Сервис» и III очередь строительства дублера Курортного проспекта. Сложившаяся плотная застройка, наличие особо охраняемых природных территорий, сложные геологические и гидрологические условия, повышенная сейсмическая активность района



потребовали проектирования большого количества искусственных сооружений (эстакад, мостов, тоннелей) и применения самых передовых технологий и материалов.

Группу предприятий «Дорсервис» всегда отличало неравнодушное отношение к проблемам развития дорожной отрасли и понимание важности объединения профессионалов для их решения. Именно поэтому генеральный директор ГП «Дорсервис» Игорь Анатольевич Пичугов 20 лет назад поддержал идею создания ассоциации «АСДОР», встав у истоков ее создания. На протяжении многих лет компания принимает активное участие в отраслевой жизни, является постоянным участником профильных конференций и форумов, представляет статьи и доклады на актуальные профессиональные темы.

Процветание экономики регионов, повышение скорости и комфорта пассажирских и грузовых перевозок — все это невозможно без создания объектов современной транспортной инфраструктуры. Специалисты ГП «Дорсервис», участвуя в этом развитии, успешно продолжают работу по реализации новых автодорожных объектов в России.



Группа предприятий «Дорсервис»  
195248, Санкт-Петербург  
Бокситогорская ул., 9, лит. А  
тел. 8 (812) 325-91-62, факс 8 (812) 325-91-60  
mail@dor.spb.ru; www.dor.spb.ru



## Уважаемый Юрий Анатольевич! Уважаемые коллеги!

По поручению коллектива Инженерной группы «Стройпроект» и от себя лично сердечно поздравляю вас с 20-летием ассоциации «АСДОР»!

От всей души желаю коллективу Ассоциации крепкого здоровья, счастья и благополучия — вам и вашим близким!

Созданное в 2000 году НП «Ассоциация предприятий дорожного комплекса Санкт-Петербурга» (АСДОР) объединило десятки предприятий дорожно-строительной отрасли. За 20 лет своего существования АСДОР прошел путь от петербургской ассоциации до общероссийской.

Благодаря усилиям АСДОРа проводится серьезная работа по совершенствованию законодательной и нормативной правовой базы дорожного хозяйства, по продвижению на рынке научно-технических разработок, новейших технологий и материалов.

Уверен, что и в будущем работа Ассоциации будет способствовать развитию дорожной отрасли нашей страны.

Процветания и новых профессиональных достижений!

***Президент — председатель правления  
А.А. Журбин***

## Профессионализм, творчество, активность

Инженерная группа «Стройпроект» — одна из ведущих компаний комплексного транспортного проектирования в России. Своей миссией сотрудники компании считают активное участие в созидательной строительной деятельности и в усовершенствовании строительной сферы.

В 2015 году Инженерная группа «Стройпроект» вошла в топ-150 мировых проектных организаций по версии журнала Engineering News-Record. «Стройпроект» признан лучшим техническим консультантом/проектировщиком национальной премии в сфере инфраструктуры РОСИИФРА, победителем конкурса «Лидер освоения инноваций в дорожном хозяйстве РФ». В настоящее время «Стройпроект» является крупной инженерной группой с общей численностью персонала более 1500 человек и среднегодовым оборотом 7 млрд рублей. Компании — члены Инженерной группы представлены в разных регионах России: от Санкт-Петербурга и Москвы до Саратова и Новосибирска. В ноябре 2020 года «Стройпроект» отмечает тридцатилетний юбилей. За тридцать лет работы специалистами Инженерной группы выполнены проекты сооружений транспортной инфраструктуры в различных регионах страны: объектов Олимпиады-2014 в Сочи и чемпионата мира по футболу-2018, Бугринского моста через Обь в Новосибирске, моста через Иртыш в Павлодаре, Ворошиловского моста в Ростове-на-Дону, обхода Хабаровска, трассы М-8 «Холмогоры», скоростной автодороги М-11 «Нева», работа над которыми уже завершена. Разработаны транспортные модели Санкт-Петербурга, Самары, Хабаровска, Саранска, Красноярска и других городов России.

Продолжаются работы над проектами различных участков федеральных трасс М-1 «Беларусь», М-4 «Дон», обхода Барнаула, Дальнего западного обхода Краснодара, обхода Нижнекамска и Набережных Челнов на трассе М-7, Центральной кольцевой автодороги, обхода Тольятти в составе международного транспортного маршрута Европа — Западный Китай.

Компания выступила в качестве генерального проектировщика Западного скоростного диаметра (ЗСД) в Санкт-Петербурге: для центральной части ЗСД были разработаны уникальные мостовые сооружения, применены двухъярусные фермы, позволившие обеспечить движение в условиях плотной городской и промышленной застройки в одном направлении — понижу, а в другом — поверху. Став генеральным проектировщиком ЗСД, «Стройпроект» — от имени Инженерной группы не только разрабатывал проектную и рабочую документацию, но и полностью управлял всем процессом проектирования магистрали. Стоит отметить, что данному проекту принадлежат два рекорда по протяженности мостовых сооружений в России.

В 2019 году «Стройпроект» — от имени Инженерной группы приступил к работе над крупным инвестиционным проектом автодороги Владивосток — Находка — порт Восточный. В рамках проекта предстоит построить более 100 искусственных сооружений, включая эстакады, путепроводы и тоннели. Среди других масштабных проектов ближайшего времени — строительство автотрассы Москва — Казань, обоснование инвестиций по строительству III очереди автодороги Джубга — Сочи.

Знаковыми объектами для «Стройпроекта» являются проекты реконструкции исторических мостов Санкт-Петербурга: больших мостов через Неву (Александра Невского, Троицкого, Благовещенского, Дворцового) и малых исторических мостов в центре города. Важной вехой в работе «Стройпроекта» — от имени Инженерной группы стало строительство Кольцевой автомобильной дороги вокруг Санкт-Петербурга, на которой «Стройпроект» являлся генеральным проектировщиком южного участка, Большого Обуховского моста и головным проектировщиком искусственных сооружений.

Помимо транспортного проектирования, специалисты Инженерной группы выполняют строительный контроль на объектах по всей России. Среди крупных объектов: Комплекс защитных сооружений Санкт-Петербурга



Выставка «Дорога 2019» (Екатеринбург).

Слева Алексей ЖУРБИН, генеральный директор АО «Институт «Стройпроект»

от наводнений, мост через пролив Босфор Восточный во Владивостоке, обход Одинцово в Московской области, развитие Мурманского транспортного узла.

В 2019–2020 годах «Стройпроект» вышел на новые рынки и занялся проектированием аэропортовых комплексов и железнодорожной инфраструктуры. В рамках новых направлений деятельности ведутся проектные работы по реконструкции аэропортового комплекса в Мурманске и реконструкции участка Улак — Февральск Дальневосточной железной дороги.

Активное участие «Стройпроекта» в развитии транспортного строительства в России неоднократно отмечено отраслевыми и федеральными почетными наградами. Стоит отметить, что проекты, выполненные «Стройпроектом», отличает яркое творческое начало и высокий профессионализм, они заслуженно побеждают в профессиональных конкурсах. Проект Бугринского моста был высоко оценен не только российскими специалистами, но и на международном уровне — в 2016 году проект получил награду FIDIC (Международной федерации инженеров-консультантов).

Применение инноваций и использование новых инженерных решений были и остаются одним из основных приоритетов в работе Инженерной группы «Стройпроект». С 2015 года специалисты компании развивают принципиально новый подход к проектированию объектов — информационное моделирование или сокращенно BIM (Building Information Modeling). К настоящему моменту «Стройпроектом» создан собственный программный комплекс, реализующий функции информационно-справочной системы и базовые функции управления проектами на основе данных трехмерных инженерных информационных моделей объектов капитального строительства. Он ориентирован на работу с линейными объектами транспортной инфраструктуры большой протяженности и сложными инженерно-насыщенными объектами промышленно-гражданского строительства. Несколько проектов, курируемых Инженерной группой, уже были выполнены с использованием BIM-технологий, и в дальнейшем их влияние на рабочий процесс будет только усиливаться.



[www.stpr.ru](http://www.stpr.ru)



От всего коллектива АО «Институт Гипростроймост — Санкт-Петербург» поздравляем ассоциацию «АСДОР» с 20-летним юбилеем!

Юбилей — это прекрасный повод дать оценку тому, что сделано, определить задачи на перспективу. За плечами АСДОР — большой, богатый событиями путь. Неоспоримым залогом эффективной деятельности Ассоциации были и остаются слаженная работа единомышленников, профессионализм, взвешенность и продуманность принимаемых решений.

Непростая миссия — быть альянсом строителей и поставщиков дорожного комплекса, охватившим своей деятельностью всю территорию России. Это напряженная, целеустремленная работа, кропотливый повседневный труд. Это и большая ответственность, связанная с принятием решений, от которых часто зависит достижение общих целей, главной из которых являются развитие и процветание всего дорожного комплекса страны.

Желаем, чтобы дорога к следующему юбилею была насыщена новыми планами, идеями и возможностями для их реализации, стабильности и надежности.

Надеемся на долгое и плодотворное сотрудничество.

**Генеральный директор  
АО «Институт Гипростроймост — Санкт-Петербург»  
И.Ю. Рутман**

## Есть чем гордиться!

«Институт Гипростроймост — Санкт-Петербург» — ведущая российская компания по проектированию мостов и транспортных сооружений. В 2018 году Институту исполнилось 50 лет. За этот период компанией накоплен колоссальный багаж знаний и опыта, позволяющий реализовать самые сложные задачи в области высокотехнологичного проектирования внеклассных сооружений.

Институтом за годы работы запроектировано более 700 объектов транспортной, гражданской и промышленной инфраструктуры. Высокотехнологичные сооружения, запроектированные коллективом Института, расположены в разных регионах России, а также в ряде зарубежных стран — Вьетнаме, Финляндии, Латвии, Казахстане, Туркменистане. Компания имеет филиалы в Москве, Перми, Владивостоке, Риге (Латвия).

Компании, перешагнувшей 50-летний рубеж, есть чем гордиться! За ее плечами не одна сотня реализованных проектов, среди которых Обуховский мост в Санкт-Петербурге — первый современный вантовый мост России, Золотой мост во Владивостоке и Русский мост — самый длинный вантовый мост в мире.



Помимо вантовых мостов, Институтом разработаны проекты целого ряда искусственных сооружений для Дальневосточного региона — в частности, низководный мост через Амурский залив длиной более 4 км и путепроводы на дороге к бухте Патрокл.

«Институт Гипростроймост — Санкт-Петербург» в качестве генерального проектировщика вел работу по реализации крупного международного проекта в Туркменистане. Специалистами компании запроектированы двенадцать транспортных развязок в Ашхабаде и две транспортные развязки в туристической зоне «Аваза» около города Туркменбаши.

Нельзя обойти вниманием и строительство объектов транспортной инфраструктуры к Олимпиаде-2014 в Сочи: Институтом разработаны проекты четырех искусственных сооружений на дороге Адлер — горноклиматический курорт «Альпика-Сервис», технология сооружения еще пяти объектов, аналитические расчеты конструкции вантового моста через реку Мзымту на указанной трассе, а также осуществлены работы по проектированию железнодорожного вокзала в Адлере.

Специалисты компании принимали участие и в реализации проекта «Ямал СПГ» (проект по добыче, сжижению и поставкам природного газа). В составе проекта — строительство завода по производству сжиженного природного газа (СПГ) мощностью около 16,5 млн тонн в год на ресурсной базе Южно-Тамбейского месторождения на полуострове Ямал за Полярным кругом.

Компания также внесла свой вклад в разработку проекта IV и V очереди строительства автомобильной дороги «Западный скоростной диаметр» в Санкт-Петербурге и моста через Петровский канал, включенного в ее состав. Институт является генеральным проектировщиком на нескольких объектах Кольцевой автомобильной дороги вокруг Санкт-Петербурга и Центральной кольцевой автодороги Москвы.

При подготовке к проведению чемпионата мира 2018 года по футболу компания приняла участие в создании Восточной эстакады, Высокого моста в центре Калининграда и искусственных сооружений на Северном обходе города. Институту также принадлежит выполнение полного комплекса работ по проектированию в одном из региональных ГЧП-проектов — автомобильной дороге «Обход Хабаровска км 13 — км 42».

АО «Институт Гипростроймост — Санкт-Петербург» — генеральный проектировщик Крымского моста, построенного в сложных условиях морского пролива и при этом являющегося рекордсменом по протяженности как в России, так и Европе.



Специалисты компании традиционно ориентированы на сложные задачи, подразумевающие творческий подход. В ходе работы над проектами ими применяются инновационные решения, которые нередко становятся новым словом в транспортном строительстве. А результатом новаторского подхода становятся уникальные сооружения, сочетающие в себе технологичность, экономическую эффективность и выразительный архитектурный облик.



АО «Институт Гипростроймост — Санкт-Петербург»  
197198, Санкт-Петербург, ул. Яблочкова, 7  
тел. 8 (812) 498-08-14, факс 8 (812) 233-96-66  
office@gpsm.ru, www.gpsm.ru



## Уважаемые коллеги! Дорогие друзья!

От всего коллектива АО «Ленпромтранспроект» поздравляю НП «АСДОР» с 20-летним юбилеем!

В течение двух десятилетий ассоциация «АСДОР» плодотворно объединяет участников дорожной отрасли по всей России, реализуя идею профессионального содружества в различных его формах. Мы гордимся тем, что являемся частью этого сообщества, которое постоянно крепнет и развивается, и имеем возможность участвовать в формировании его идей и идеалов!

Поздравляя с юбилеем Ассоциацию, считаю необходимым отметить постоянно растущий уровень проводимых ею мероприятий, актуальность обсуждаемых проблем, смелые споры, в которых рождается истина, расширяющийся состав участников.

Мы высоко ценим сложившиеся партнерские и дружеские отношения между нами, которые способствуют достижению высоких результатов!

Желаю всем членам НП «АСДОР» новых плодотворных идей и начинаний, повышения роли и влияния в решении ключевых проблем развития дорожно-строительного комплекса нашей страны, счастья и благополучия!

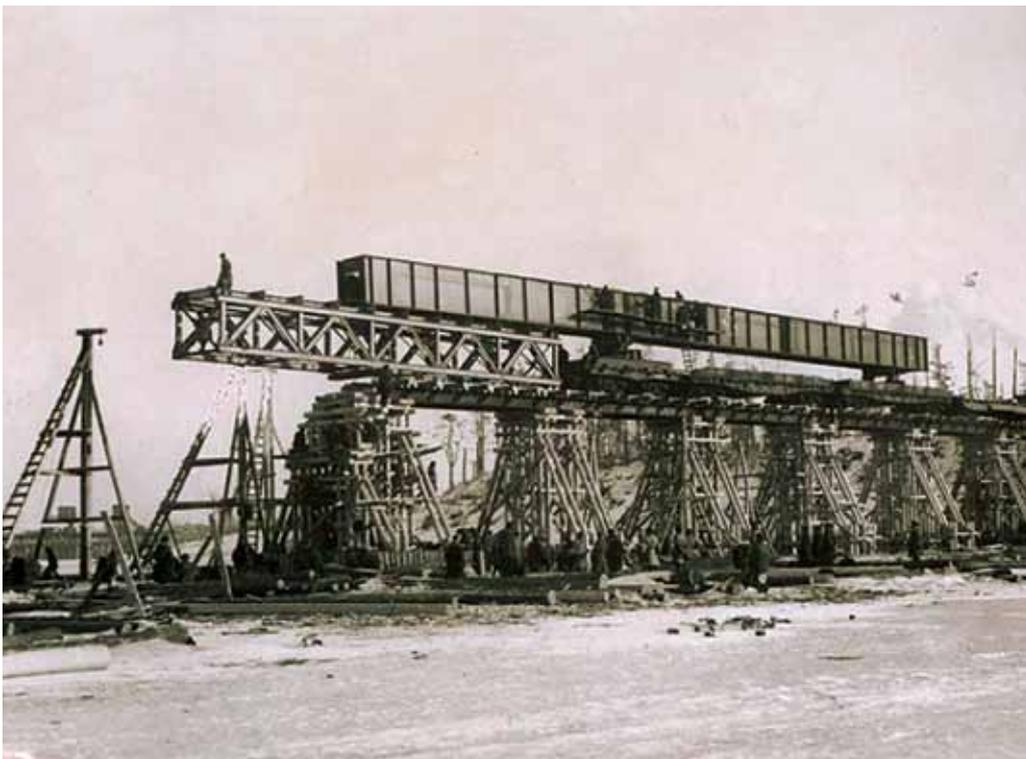
**Генеральный директор  
АО «Ленпромтранспроект»  
Р.Н. Шкурко**

## Продолжая многолетние трудовые традиции

АО «Ленпромтранспроект» — одна из ведущих проектных организаций России, имеющая 92-летний опыт комплексного проектирования объектов транспортной инфраструктуры.

Летопись организации содержит много ярких и незабываемых страниц. В год 75-летия Победы в Великой Отечественной войне хотелось бы, в первую очередь, вспомнить ветеранов предприятия, которые, приближая этот долгожданный день, внесли в годы войны свой немалый вклад в создание стратегически важных объектов.

Специалисты «Ленпромтранспроекта» участвовали в возведении железнодорожных мостов через Неву во время блокады Ленинграда, в строительстве военных баз на северном побережье Финского залива, а также в реконструкции железной дороги Курган-Тюбе — Пяндж в Таджикистане. Разработав первые уникальные проекты, компания вписала свое имя в историю развития транспортной инфраструктуры большой страны. В архиве предприятия хранятся проекты первого в России вантового моста, первого в СССР рамно-консольного моста, автомобильной дороги Таксимо — Бодайбо.



На сегодняшний день АО «Ленпромтранспроект», продолжая многолетние трудовые традиции, работает над реализацией социально значимых для России объектов, активно участвует в федеральных и региональных программах развития транспортной инфраструктуры. Один из значимых объектов последних лет — железнодорожные подходы к Крымскому мосту, имеющие огромное значение для развития всего Крымского полуострова. В целом в развитие транспортной отрасли Республики Крым команда АО «Ленпромтранспроект» внесла довольно весомый вклад. Так, были разработаны проекты по техническому перевооружению устройств железнодорожной автоматики и телемеханики (ЖАТ) на участке Джанкой — Крым; реализованы проекты обеспечения транспортной безопасности при строительстве железнодорожных подходов к Крымскому мосту, а также проекты капитальных ремонтов более 250 км железнодорожных путей и 12 искусственных сооружений.

В сложных условиях арктической зоны Ямало-Ненецкого автономного округа инженерами компании разработан проект моста через реку Пур. Строительство моста, ввод в эксплуатацию которого намечен на 2020 год, реализуется на основе ГЧП.

«Ленпромтранспроект» стал непосредственным участником строительства и реконструкции крупнейших автомагистралей страны, таких как М-9 «Балтия», Р-21 «Кола», М-5 «Урал», КАД вокруг Санкт-Петербурга.





Мастерство инженеров АО «Ленпромтранспроект» оставило свой след не только во всех федеральных округах Российской Федерации, но и в 27 зарубежных странах. Многолетний опыт, современные наработки и неординарные решения предприятия стали особенно востребованы в сейсмоопасных районах Туркменистана: там по проектам компании построены автомобильные дороги, правительственная трасса, развязки и путепроводы. Объекты в Туркменистане не просто транспортные связи — это сложные, имеющие архитектурную ценность произведения искусства.

Команда АО «Ленпромтранспроект» продолжает браться за проектирование зданий социального назначения в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, в том числе с применением BIM-технологий.

Несмотря на 92-летнюю историю деятельности, АО «Ленпромтранспроект» — это современная компания, широко применяющая самые передовые технологии проектирования. Ее специалисты внимательно следят за мировыми тенденциями в строительстве и, создавая собственные технические решения, успешно соединяют в своей деятельности традиции и инновации!



АО «Ленпромтранспроект»  
195197, Санкт-Петербург  
Кондратьевский пр., 15, корп. 5, стр. 1, пом. 223  
тел. 8 (812) 612-06-12  
[lptp@sp.ru](mailto:lptp@sp.ru), [www.lptp.ru](http://www.lptp.ru), [www.facebook.com/lptp.pub/](https://www.facebook.com/lptp.pub/)



## Уважаемые коллеги!

В связи с 20-летием АСДОРа компания «ВАД» выражает признательность всем представителям Ассоциации за многолетнюю совместную деятельность, направленную на решение многих отраслевых задач. Мы помним, как шло становление Ассоциации, как продолжалось ее развитие, какие проблемы удалось решить в процессе совместной работы.

С началом нового столетия многое изменилось, потребовались принципиально иные механизмы стимулирования дорожно-строительного рынка, в том числе связанные с освоением современных материалов, технологий, машин, оборудования.

Развитие деятельности дорожно-строительных предприятий Санкт-Петербурга во многом зависело от объединения отраслевых специалистов, представляющих проектные и строительные организации, от выстраивания эффективной системы взаимодействия между подрядчиками и заказчиками. Ассоциации «АСДОР» удалось сделать это.

АСДОР и сегодня проводит большую работу, в том числе по продвижению и освоению передовых технологий. Работа эта направлена на получение качественных результатов, на развитие производственного потенциала отрасли, совершенствование которой является одной из приоритетных задач нашего государства.

От коллектива АО «ВАД» примите самые искренние поздравления с юбилеем! Успехов вам в реализации всех планов, здоровья и благополучия!

*Генеральный директор АО «ВАД»  
В.В. Абрамов*

## Заслуженное доверие

Компания «ВАД» работает на рынке дорожного строительства с 1994 года. Изначально небольшая подрядная организация, благодаря принципам работы, направленным на достижение только эффективных результатов, превратилась в предприятие, деятельность которого измеряется тысячами километров высококачественных автомобильных дорог.

Отвечающие самым современным требованиям дороги построены вадовцами в Карелии и Крыму, в Пермском крае, в Вологодской, Ленинградской, Калининградской, Мурманской, Псковской, Ярославской и Костромской областях.

Каждая новая дорога для ВАДа — это технологический рост, совершенствование уровня строительного мастерства. Специалистами АО «ВАД» применен целый ряд прогрессивных технологий, позволяющих значительно улучшить качество дорожно-строительных работ, увеличить долговечность дорожных конструкций, повысить комфортность и безопасность движения.

ВАД стал пионером в использовании многих технологических и конструктивных решений. Так, впервые не только в России, но и в Европе специалистами компании была применена технология укладки асфальтобетонных покрытий с помощью перегружателя асфальтобетонной смеси Shuttle Buggy.





Кроме того, была разработана и внедрена новаторская методика подбора отряда асфальтовых катков, позволившая быстро и с гарантированно высоким качеством выполнять уплотнение асфальтобетонной смеси даже при неблагоприятных погодных условиях.

Благодаря использованию этих и других технологий, АО «ВАД» сразу же зарекомендовало себя эффективным предприятием при строительстве транспортного обхода Санкт-Петербурга (КАД СПб). Самым знаковым на этом объекте для компании стал участок от Пулковского до Таллинского шоссе. При сооружении 12-километрового участка с тремя мощными развязками, аналогов которым в России на тот момент не было, применен целый ряд нестандартных инженерных решений.

Также впервые в России (на трассе «Кола») специалисты АО «ВАД» в промышленном масштабе использовали инновационную технологию тонкослойного покрытия, которая позволила при сохранении высокого качества добиться значительного сокращения сроков работ.

Реконструированные и капитально отремонтированные вадовцами участки этой и других федеральных автодорог не просто удобны для передвижения — они являют собой образцы современных магистралей. Строительство или реконструкция, ремонт или капитальный ремонт — словом, работа любой сложности всегда выполняется дорожными строителями ВАДа с высоким качеством и зачастую раньше определенного контрактом срока.

Заботясь об экологии территории, отведенной под строительство, специалисты компании проводят необходимые мероприятия по защите окружающей среды: устанавливают комплексные очистные сооружения в районе водоохраных зон, обустривают специальные прогоны на путях миграции животных, вдоль зон жилой застройки для снижения уровня шума и количества дорожной пыли возводят шумозащитные экраны.

Строительные управления АО «ВАД» работают в шести регионах России; предприятие имеет свои карьеры и асфальтобетонные заводы. На объектах компании задействован многочисленный интернациональный отряд специализированных машин из России, Италии, Франции, Финляндии, США, Германии, Швеции, Чехии, Беларуси. Вся дорожно-строительная техника, находящаяся в собственности предприятия, курируется специальным подразделением — производственно-техническим комплексом (ПТК) АО «ВАД». Ее распределение по объектам осуществляется производственно-логистической службой.

Активную исследовательскую деятельность наряду с контролем качества ведут лабораторные службы компании. В Центральной лаборатории АО «ВАД», аккредитованной на техническую компетентность, исследуются все виды дорожно-строительных материалов, осуществляется подбор наиболее рациональной (оптимальной) асфальтобетонной смеси.

АО «ВАД» стало первой в стране компанией, обладающей всеми необходимыми интеллектуальными и материальными ресурсами для проектирования и строительства долговечных асфальтобетонных покрытий, которые отвечают требованиям самой передовой системы проектирования асфальтобетонных смесей — Superpave.

Новаторские подходы при строительстве и реконструкции дорожных объектов, выполнение большого объема работ в соответствии с действующими нормами и правилами, согласно техническим заданиям и условиям контрактов, максимальная ориентация на пожелания заказчика при использовании прогрессивных технологий — все это вызывает высокую степень доверия со стороны государства.



АО «ВАД»  
195267, Санкт-Петербург  
Гражданский пр-т, 122, корп. 5, лит. А  
тел. 8 (812) 328-89-80, факс 8 (812) 324-63-81  
office@zaovad.com, <https://zaovad.ru>

## Дорогие друзья, уважаемые коллеги!

Примите искренние поздравления с юбилеем ассоциации «АСДОР» от всего коллектива сотрудников группы компаний «АРЕАН-геосинтетикс»!

На протяжении 20 лет АСДОР объединяет представителей дорожно-строительной отрасли по всей стране, содействуя их профессиональному и эффективному взаимодействию, направленному на комплексное развитие дорожного хозяйства.

Благодаря активной позиции лидера Ассоциации, Юрия Анатольевича Агафонова, роль этого отраслевого сообщества заметно возросла. Это касается и проводимых АСДОРом мероприятий, где обсуждаются самые острые отраслевые проблемы, и работы по защите интересов участников отраслевого рынка, и, конечно же, доведения этих проблем и интересов до вышестоящих органов.

Давние партнерские отношения с руководством и членами Ассоциации помогают нам оставаться в курсе самых современных тенденций, не сбавлять темпов в своей работе и всегда держаться курса на достижение качественных результатов.

От имени всех сотрудников нашего предприятия желаю представителям АСДОРа новых планов и идей, реализации всего задуманного, процветания и, конечно же, здоровья!

*Генеральный директор АО «АРЕАН-геосинтетикс»  
С.Б. Чусов*



## Качество продукции — залог успешного продвижения

Компания «АРЕАН-геосинтетикс» активно работает на рынке геосинтетических материалов с 1993 года, предлагая своим заказчикам продукцию ведущих мировых производителей на самых удобных условиях. Предоставляемые фирмой материалы, конструктивные решения и технологии нашли свое применение на объектах Санкт-Петербурга и Ленинградской области, Москвы и Московской области, при реализации проектов в ряде республик, среди которых Карелия, Крым, Калмыкия, а также на объектах Омска, Новосибирска, Красноярска, Томска, Магадана, Перми, Мурманска, Смоленска, Кирова, Кургана, Астрахани и других.

Геосинтетические материалы широко используются в дорожном строительстве, ландшафтном дизайне и обустройстве территорий. Большой спектр такой продукции ставит перед проектировщиком или строителем нелегкую задачу выбора как типа самого материала, так и фирмы-поставщика. Перечень вопросов касается характеристик материала, практики его применения (прежде всего, в России). Важную роль играет опыт работы компании-поставщика в данной области, профессионализм ее сотрудников, уровень технической поддержки, который она может обеспечить, включая научно-техническое сопровождение производителей материалов. Не последнее место занимает и имидж поставщика, сложившийся на рынке, а также гибкость политики компании, занимающейся поставками материалов, в вопросах ценообразования и условий поставки.

Всем этим требованиям в полной мере отвечает АО «АРЕАН-геосинтетикс». Поставляемые фирмой материалы широко применяются по всей стране. В сотрудничестве с рядом ведущих проектных организаций уже сегодня благодаря прогрессивным технологиям построено огромное количество дорожных объектов в России. Специалисты компании «АРЕАН-геосинтетикс» принимали участие в проектировании объектов и в расчетах конструкций с использованием геосинтетических материалов КАД, ЗСД, СПАД и других магистралей. С учетом достигнутых положительных результатов в настоящее время продукция, представляемая «АРЕАН-Геосинтетикс», включается в проекты, планируемые к реализации в последующие годы.



АО «АРЕАН-Геосинтетикс»  
197348, Санкт-Петербург, Коломяжский пр., 18  
Бизнес-центр «Норд Хаус», оф. 4-095  
тел./факс: 8 (812) 305-90-40, 305-90-41  
info@areangeo.ru, www.areangeo.ru

## Импульс технологического роста

Гордятся своей причастностью к строительству Кольцевой автодороги и специалисты ООО «Интэк», поставившие на этот объект ухтинский битум, а также сотрудники компании «АРЕАН-Геосинтетикс», которые с 2001 года начали производить на КАД расчеты армогрунтовых конструкций по новейшим европейским методикам с использованием геосинтетических материалов, а годом позже стали осуществлять на объект первые поставки.

Уже в самом начале строительства на КАД был развернут практически революционный процесс внедрения передовых технологий и материалов. Сказалось влияние времени, зарубежного опыта, а также осознание целесообразности строить лучше, качественнее. Специалисты при подборе технологических решений старались уже тогда обеспечить 20-летнюю гарантию эксплуатации дороги без значительных капитальных вложений. При строительстве Кольцевой практиковалось устройство габионных конструкций, гидроботанических площадок, использовались забивные и буронабивные сваи с гибкими ростверками. Кроме того, именно на КАД впервые на Северо-Западе России появились трехуровневые транспортные развязки.

Также впервые в отечественной практике (на участке от Мурино до пересечения с транспортной развязкой на Шафировском шоссе, где работали петербургские дорожно-строительные организации АБЗ-1 и «Дорстрой-проект») было уложено прочное и долговечное покрытие, препятствующее образованию колеи и наледи, — щебеночно-мастичный асфальтобетон. Эти и другие технологии, конструкции и сооружения в нашей стране тогда только приживались, поэтому неслучайно КАД считается одним из первых примеров инновационного технологического развития, связанного со строительством скоростных трасс в России.

Таким образом, объектам, входящим в состав петербургской кольцевой дороги, повезло как со специалистами, так и в отношении использования инноваций. Работа в интересах КАД стала для многих компаний хорошим стимулом к расширению и модернизации производства. Однако нередко случалось, что новизна для строителей оборачивалась дополнительными издержками. Свой отпечаток накладывали и высокие темпы строительства, и перебои в финансировании, и устаревшая нормативно-правовая база, и так далее...

Конечно же, эти и многие другие моменты часто выносились на обсуждение представителями АСДОРа. И если вектор работ определял заказчик, то различные инициативы, а также связанные с ними, как это часто бывает,



проблемы требовали детального анализа и своевременных решений — с обязательной оглядкой на российские реалии. Предложения, утвержденные на совещаниях, выносились для рассмотрения уже на уровень государственных структур.

Руководители вышеперечисленных, а также ряда пока не названных организаций, входящих в состав АСДОРа, признавали актуальность и важность такого взаимодействия, ведь при решении тех или иных задач зачастую возникали непредвиденные, тормозящие работу обстоятельства, с которыми не только подрядчикам, но и заказчикам приходилось сталкиваться впервые.

Параллельно со строительством Кольцевой на протяжении всего 2002 года шли работы и внутри Петербурга: ремонтировались дороги, набережные, облагораживались парки, сады и скверы, шла реставрация памятников архитектуры, зачастую длившаяся по нескольку лет. Почти повсюду можно было увидеть людей в рабочих камуфляжах, технику, опалубочные конструкции, временные ограждения. Дома на Невском проспекте и прилегающих к нему улицах были одеты в леса. Реставрировались Строгановский, Мариинский, Юсуповский дворцы, особняки Румянцева и Волконской, Главное казначейство...



Ремонтировались мосты Александра Невского, Троицкий, Сампсониевский, Аничков, Львиный. Вскоре подошел к концу ремонт Смольной, Синопской, Аптекарской набережных, было осуществлено мощение и освещение Невского проспекта, Дворцовой площади. Реконструированы Сенная площадь и стрелка Васильевского острова, построен парк имени 300-летия города... К началу 2003 года работы были завершены на 226 объектах. Было отремонтировано более чем 6 млн кв. м площадей проезжей части улиц, проспектов, набережных, что стало рекордом последних десятилетий. Даже в документах Смольного было указано, что 2002 год «можно охарактеризовать как год беспрецедентного роста объемов ремонтно-реставрационных работ».

К своему 300-летию Северная столица преобразилась — и во многом это стало заслугой предприятий, входящих в состав АСДОРа, которыми были отремонтированы многие городские объекты. Конечно же, работа петербургских дорожников на этом не остановилась — напротив, горизонты и возможности их деятельности все более расширились, рос и технологический уровень предприятий.

## Задачи, события, перспективы

В январе 2006 года в составе комитета по транспорту ассоциации «Северо-Запад» начала работу комиссия по вопросам дорожного хозяйства. Одно из ее заседаний было посвящено обсуждению волнующих дорожников проблем, в том числе связанных с практическим отсутствием законов о дорогах. В рамках заседания обсуждались направления стратегии развития транспортной инфраструктуры СЗФО, уделялось внимание проблеме стимулирования и развития частно-государственного партнерства, а также были внесены предложения, связанные с подготовкой новых программных документов.

«Отсутствие основополагающего закона о дорожной деятельности, а также других нормативно-правовых актов ведет к неэффективному расходованию выделяемых средств и тормозит привлечение частных инвестиций», — говорилось на встрече. Действующим с июля 2003 года Федеральным законом № 184-ФЗ предусмотрено было создание в России трехуровневой системы технического регулирования, включающей технические регламенты, национальные стандарты и стандарты предприятий.

Комиссией по дорожному хозяйству под кураторством Ю.А. Агафонова был проведен анализ сложившейся ситуации, связанной с обеспеченностью дорожной отрасли современными нормативно-техническими документами, и в первую очередь — техническими регламентами. Комиссия сочла необходимым подготовить предложения по размещению заказов на разработку проектов технических регламентов для внесения изменений в План важнейших научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ ФДА на 2007–2008 годы.



Также на заседании 2006 года обсуждались вопросы оптимизации сроков строительства, которые всегда волновали и волнуют подрядчиков, непосредственно принимающих участие в реализации и сдаче объектов. Однако многое здесь зависит от сроков выполнения проектных работ. «И в данной связи существенным недостатком является не только нехватка материалов инженерных изысканий, но и устаревшая нормативная база», — отмечали участники заседания.

Кроме того, были рассмотрены предложения по внесению изменений в Налоговый кодекс Российской Федерации, в том числе и по уплате транспортного налога, который предлагалось уменьшить за счет увеличения акциза с АЗС. Если акциз будет включен в стоимость топлива, он целиком будет оплачиваться владельцами тех транспортных средств, которые непосредственно наносят ущерб автомобильным дорогам и экологии.

И в этой связи спикеры подчеркивали: «В итоге годовой объем налога для каждого владельца транспорта станет зависеть от интенсивности эксплуатации транспортного средства, то есть от общего ущерба, причиняемого дорогам и окружающей среде. А ежемесячная уплата акцизов владельцами АЗС сможет обеспечить равномерное поступление финансовых средств в бюджеты».

Одной из самых болезненных становилась проблема достижения качественных результатов при выполнении проектных и строительных работ. Так, в связи с принятием Федерального закона от 21.07.2005 № 94-ФЗ «О размещении заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных и муниципальных нужд» появились определенные противоречия в отношении принципа «цена/качество», поскольку главным критерием стала считаться минимальная цена.

Несмотря на это, многие дорожно-строительные компании, понимая свою ответственность и стремясь сохранить конкурентоспособность, делали ставку именно на качество. В мае 2006 года в Северной столице был проведен конкурс «Сделано в Петербурге» — в соответствии с постановлением правительства Санкт-Петербурга от 3 мая 2005 года об организации таких конкурсов. Участие предприятий дорожного комплекса города в этом мероприятии инициировало некоммерческое партнерство «АСДОР Северо-Запад».

«Вопросами качества в Петербурге занимаются уже давно. Некоторые предприятия, например ВАД, давали на свои объекты гарантию до семи лет и, как известно, выполняли свои обещания. А это уже вопрос имиджа и укрепления своих позиций на рынке, — прокомментировал Юрий

Анатолевич Агафонов. — Важно, что нам представилась возможность поддержать общественный статус отрасли и убедиться, насколько возрос качественный потенциал многих наших организаций. „Конкурс“ и „конкуренция“ — слова родственные, имеющие общий корень. А, как известно, любая конкуренция дает мощный стимул для развития. Участие в мероприятии позволило многим компаниям закрепить свой имидж и продемонстрировать свой высокий потенциал — с целью дальнейшего продвижения на межрегиональном и международном рынках».



Для проведения конкурса была создана специальная комиссия, в состав которой вошли ведущие специалисты отрасли, среди которых представители Севзапуправтодора, Дирекции по строительству транспортного обхода Санкт-Петербурга, Комитета по благоустройству и дорожному хозяйству, Комитета экономического развития, промышленной политики и торговли, а также профильных вузов.

Критерии определения победителей были достаточно высоки: учитывалось множество направлений, начиная с технической оснащенности и внедрения современных методов организации производства, заканчивая профессиональной подготовкой кадров и благотворительной деятельностью фирмы. Важной составляющей при выборе победителя являлись показатели стабильности бизнеса. Лауреатами конкурса 2006 года в разных номинациях стали ВАД, «Мостострой № 6», НИПИ ТРТИ, «Петерасфальт»...

Для петербургских дорожников 2006 год стал особенно знаменательным: в сентябре было торжественно открыто движение по восточному полукольцу — от Приморского шоссе до автомагистрали «Россия».

А строители уже планировали дальнейшие работы, в том числе те, о которых в одном из своих интервью 2006 года рассказал В.П. Петушенко, занимавший тогда должность первого заместителя генерального директора ФГУ «Дирекция по строительству транспортного обхода Санкт-Петербурга»: «Строительные работы на восточном полукольце будущего транспортного обхода Петербурга будут продолжаться, и в наших планах закончить работы по строительству восточного полукольца на полное развитие в 2008 году.





Сдача второй очереди вантового моста предполагается в 2007 году, ко Дню дорожника. Эту дату озвучил председатель совета директоров „Мостоотряда № 19“ Владимир Иванович Кудряшов во время объезда участков КАД... К задачам 2006–2008 годов относятся полное развитие транспортной развязки на пересечении с проспектом Энгельса; полное развитие эстакады в Мурино (лот № 6), строительство мостового перехода через Неву до автодороги „Россия“».

В ноябре 2007 года вступил в силу Федеральный закон «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации» (№ 257-ФЗ). До принятия этого закона дорожное хозяйство нашей страны, в котором было занято на тот момент 750 тыс. человек, оставалось единственной отраслью,



не имеющей своего базового закона. Дорожниками было отмечено, что это огромный шаг вперед, хотя некоторые его пункты и нуждаются в поправках.

В декабре 2007 года состоялось очередное плановое заседание комиссии по дорожному хозяйству комитета по транспорту ассоциации «Северо-Запад», где были выслушаны многие мнения и комментарии специалистов. Юрий Агафонов, подводя итоги, резюмировал: «Закон № 257-ФЗ, безусловно, явился важнейшим этапом в развитии нашей отрасли. Он закрепляет основы правового регулирования таких видов деятельности, как проектирование, строительство, реконструкция, ремонт и содержание автомобильных дорог. Появилось единообразие правовых норм применительно к дорожной деятельности на разных уровнях, начиная с местного самоуправления и заканчивая федеральным уровнем. Однако нам еще предстоит огромная работа по совершенствованию этого законодательного документа, поскольку не все предложения отраслевого сообщества по проекту 257-ФЗ были учтены».

Начиная с июля 2008 года дорожникам пришлось следовать требованиям и еще одного закона, который коренным образом поменял систему отношений между строительным бизнесом и государством. Речь идет о № 148-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс РФ и отдельные законодательные акты РФ» и о создании саморегулируемых организаций (СРО). Свое видение по многим вопросам, касающимся этого закона, Юрий Анатольевич изложил в интервью газете «Коммерсант».

На вопрос корреспондента о том, почему саморегулируемые организации должны быть именно отраслевыми, он ответил: «Только отраслевая СРО сможет грамотно и профессионально решать проблемы, связанные с теми или иными нарушениями при проведении тендеров и аукционов, а также — с несовершенством законодательства; увязывать вопросы применения инновационных технологий и материалов со стоимостью объекта, поскольку отвечает за конечный результат. За качество объекта сегодня отвечает только подрядчик, а кто защитит интересы самого подрядчика? Только отраслевая саморегулируемая организация, дееспособная, с большим запасом ответственности и прочности!»

В создании СРО есть свои плюсы и минусы. К плюсам дорожное сообщество отнесло не только коллективную ответственность подрядных организаций за качество производимых работ, но и возможность профессионального и объективного отбора самими же дорожниками тех организаций, которые будут в состоянии квалифицированно и качественно работать на общий результат — хорошие дороги. Однако закон никак не учитывает другого: в дорожном строительстве подрядные организации

отличаются друг от друга объемами выполнения работ, иногда разительно. Но при этом все они должны вносить в компенсационный фонд одну и ту же фиксированную сумму...

«Положительным в законе является готовность дорожного сообщества к формированию ответственного рынка, — отмечал руководитель АСДОРа. — Однако есть большой минус — отсутствие в видах деятельности СРО места для производителей стройматериалов, а также комплексного (смешанного) вида, включающего изыскания, проектирование и строительство, что особенно важно для дорожного комплекса в соответствии со сложившейся практикой».

Дорожное строительство в первом десятилетии переживало несколько сложных этапов. Так, сначала нефтяниками была пролоббирована отмена дорожных фондов, в результате чего объемы строительства сократились фактически наполовину. В 2007 году наметилось улучшение с финансовой стороны, однако уже на следующий год ударил финансово-экономический кризис, родившийся за рубежом, и объемы финансирования снова пошли на спад. Это привело, соответственно, к уменьшению объемов строительства — в нашей стране они сократились почти вдвое. При этом за рубежом отмечалось их заметное увеличение.



## ГЛАВА 3

### Темы для обсуждений

По прошествии десяти лет статус ассоциации «АСДОР» изменился: организация превратилась из региональной во всероссийскую, включив в свой состав компании, занимающиеся поставкой и производством материалов, конструкций, машин и оборудования для дорожного комплекса. Были определены и дополнительные цели, среди которых — содействие выходу дорожной отрасли на инновационный уровень развития. А добиться этого, как известно, можно только путем тесного сотрудничества проектировщиков и строителей, производителей и поставщиков. При этом в числе важнейших задач, которые решала и решает Ассоциация для создания более благоприятных условий работы отраслевых предприятий, остается активное и целенаправленное взаимодействие с властью, Федеральным дорожным агентством и другими управленческими структурами. Сюда же следует отнести регулярное обеспечение возможностей для обмена профессиональными знаниями и опытом между всеми представителями дорожного рынка. К числу наиболее эффективных способов реализации подобных взаимодействий относится организация специализированных мероприятий — ежегодных конференций, выездных семинаров, форумов.

Мероприятия, организованные Ассоциацией (а их к двадцатилетию АСДОРа проведено уже более сорока), всегда отличаются доверительной атмосферой, высоким уровнем компетенции участников. Эти профессиональные встречи получили широкий профессиональный и общественный резонанс не случайно, поскольку их главная и неизменная особенность — открытое обсуждение самых актуальных отраслевых проблем. Вопросы, которые ставятся в процессе работы конференции, а также предложения, поступающие от ее участников, далее рассматриваются уже на федеральном уровне. Генеральным информационным партнером таких мероприятий, проводимых АСДОРОм с 2006 года, на протяжении многих лет является известное отраслевое издание — журнал «Дорожная держава», инициатором создания которого в 2005 году также выступила Ассоциация.

Традиционно каждый год в Петербурге АСДОР инициирует проведение двух специализированных конференций. Одна из них — международная, носящая название «Освоение инновационных технологий и материалов в дорожном хозяйстве», она проходит в конце ноября — начале декабря. Ее активными участниками являются разработчики, производители и по-



ставщики как отечественной, так и зарубежной продукции, выпускаемой для нужд дорожного хозяйства. Специалисты из Японии, Кореи, Израиля, США, а также многих европейских стран (в том числе Италии, Франции, Финляндии, Польши, Германии, Швейцарии, Португалии) и стран постсоветского пространства с удовольствием делятся своими достижениями, делая акцент на прорывные технологии и обязательную заботу об экологии.

Другая коммуникационная площадка, старт которой был дан в 2007 году, — конференция «Актуальные проблемы проектирования автомобильных дорог и искусственных сооружений». Она давно переросла свой официальный статус всероссийской, поскольку более десяти лет в ней принимают участие также и представители иностранных государств. Проходит конференция, как правило, перед началом строительного сезона. Многолетняя практика проведения этих мероприятий, ставших отраслевыми брендами, на деле доказала свою эффективность: интерес к ним не снизился, а обратная связь уже дала свои результаты. Но обо всем — подробнее.

К числу актуальных тем, которые в рамках конференций особенно часто выносились на обсуждение, следует отнести условия задачи модернизации производств, пути освоения инноваций, особенности подготовки квалифицированных кадров, а также проблемы ценообразования, финансирования.



В 2007 году Юрий Агафонов подчеркнул в одном из своих докладов: «Дорожной отрасли необходимо стабильное финансирование: от этого зависит ее уверенное развитие по всем без исключения направлениям. В своей работе, благодаря обращениям в высшие инстанции, нам действительно удалось добиться многих положительных результатов. Дорожному сообществу потребовалось немало лет и сил, чтобы доказать необходимость воссоздания дорожных фондов. Восстанавливали мы их с целью строительства в нашей стране разветвленной дорожной сети, наделенной высокой степенью комфортности и безопасности. А ведь в этом и заложен весь смысл нашей работы».

Однако развитию отрасли, повышению качества строительных работ не способствовали нововведения в области законодательства. Много раз в ходе заседаний дорожниками обсуждалось несовершенство закона о госзаказе — № 94-ФЗ. При этом принятая в апреле 2007 года поправка № 53-ФЗ не только не оправдала надежд строителей, а, напротив, ухудшила ситуацию. Речь в том числе идет об отсутствии предквалификационных требований, что позволило выигрывать подряды любым фирмам-однодневкам, имеющим средства для оплаты конкурсного залога и банковской гарантии. Основным отличием вступившего в силу закона от предыдущего явилась отмена открытого конкурса и введение аукционов, где основным критерием стала минимальная цена.



Об этом не раз говорилось на мероприятиях, организованных АСДОРом, в том числе и на Всероссийской конференции «Госзаказ: практика взаимодействия власти и бизнеса», проведенной по инициативе общероссийской общественной организации «Деловая Россия», а также Российского союза строителей и ассоциации «Строительно-промышленный комплекс Северо-Запада». Одним из ярких выступлений на этой конференции стал доклад А.И. Штоколова, исполнительного директора РЦЦС СПб, который подробно проанализировал



некоторые статьи Федерального закона № 94-ФЗ, резюмируя таким образом: «Закон должен устанавливать разумные правила для участников торгов, а он несет неприятности и заказчикам, и подрядчикам. Неквалифицированным, недобросовестным поставщикам открыта дорога к бюджетным деньгам... В законе все формулировки должны быть однозначными — неоднозначные ведут к возможным злоупотреблениям. Такие формулировки нужно менять! Общественные организации должны донести до Правительства РФ недостатки нового закона и подготовить предложение по внесению в закон изменений и дополнений».

С целью объективной оценки ситуаций, связанных с вопросами регулирования, АСДОР всегда активно привлекает для работы на своих площадках специалистов-экспертов. Предложения, вынесенные экспертами и принятые в процессе заседаний, в форме резолюции направляются для дальнейшего рассмотрения в исполнительные и законодательные органы власти. Благодаря этому многое было изменено в пользу отрасли.

Одним из важнейших направлений деятельности АСДОР являлось, как было сказано в предыдущей главе, участие в становлении системы саморегулирования российской дорожной отрасли. Ю.А. Агафонов, изучая зарубежный опыт, связанный с саморегулированием, отмечал в 2008 году: «Для того чтобы закон о СРО (№ 315-ФЗ) заработал, важно предусмотреть многое. Так, должны быть приняты поправки в Градостроительный кодекс в связи с отменой лицензирования. Вместо лицензий предприятия

должны получать сертификаты, которые будут действовать в любом регионе страны. Но уже сейчас важно позаботиться о том, кто и как будет регулировать деятельность дорожно-строительных предприятий.

Важно также грамотно определить, в какие СРО войдут дорожники и проектировщики. У дорожников и мостостроителей есть необходимость в создании своей отраслевой саморегулируемой организации, ведь при входе в общестроительные СРО, учитывая размах строительства и высокий денежный оборот в этой отрасли, взносы будут высокими. А вот будут ли строители решать проблемы дорожников так, как это необходимо, — неизвестно! Главное отличие в том, что дорожный комплекс находится на бюджетном финансировании, а это уже совсем другие принципы и подходы к осуществлению деятельности. В Госдуму нами направлены предложения о том, чтобы в отраслевые СРО вошли и производители строительных материалов — это позволит делить ответственность между ними и строительными организациями.

Также важно избежать такой проблемы, как „перетягивание одеяла“, ведь перед нами не стоит задача собрать как можно больше участников и создать „СРО“ с целью зарабатывания денег — нам важно обеспечить качество и безопасность объектов. Дорожная отрасль — это широкий спектр приложения труда, и развиваться она будет только тогда, когда не только законы будут обращены в ее сторону, но и когда каждый строитель поймет свою чрезвычайную ответственность. А насколько эффективной окажется работа саморегулированных организаций, — покажет время».





Однако вернемся к рассказу о конференциях, инициатором которых выступает АСДОР. Они проходят при официальной поддержке Минтранса РФ, Государственной компании «Российские автомобильные дороги», КРТИ Санкт-Петербурга. Участниками специализированных мероприятий являются руководители федеральных и территориальных органов управления автомобильными дорогами, представители ведущих проектных и подрядных организаций, производители и поставщики современных материалов, разработчики новейших технологий. Это высококвалифицированные опытные специалисты, люди с ответственной гражданской позицией, которые, искренне желая позитивных изменений в отрасли, делают для этого все возможное.

Несколько заседаний, которые состоялись в рамках петербургских конференций, прошедших в начале второго десятилетия, посвящались теме, связанной с проектом нового закона о дорожных фондах, где, увы, была прописана не совсем корректная по отношению к дорожной отрасли формулировка расходования целевых средств: в предложении об их распределении фигурировала фраза «...и иные направления». А ведь таким образом целевые деньги могли расходиться на разные другие государственные нужды. Дорожному же сообществу удалось добиться того, что средства в дорожный фонд с января 2012 года стали направляться исключительно на ремонт, содержание и новое строительство автомобильных дорог.

Участниками конференций, проведенных в 2011–2012 годах, также неоднократно отмечалось, что, согласно имеющимся общим подсчетам, ожидаемый

доход от средств, поступающих в региональные дорожные фонды, в большинстве регионов страны оказывался значительно ниже потребности в финансовых ресурсах. Поэтому в правительство страны со стороны АСДОРа было направлено обращение с предложением увеличить доходную статью региональных дорожных фондов с выделением 5% НДС. Было заявлено, что, хотя дорожные фонды и дают стабильность в финансировании и планировании работ, денег этих явно недостаточно для строительства в стране разветвленной дорожной сети. В этой связи обращалось внимание на опыт европейских стран, где на дорожную деятельность ежегодно выделяется в среднем 4,5% ВВП (и это с учетом того, что дорожная сеть уже построена). В России же это 1,4% ВВП, несмотря на практическое отсутствие разветвленной дорожной сети.

На протяжении нескольких лет в рамках работы конференций озвучивались принципиальные замечания в адрес закона № 94-ФЗ и готовились предложения для внесения в него изменений. Дорожному сообществу удалось изменить в законе положение, касающееся дополнительных работ, увеличив их с 5 до 10%. В ноябре 2011 года открылся доступ к законопроекту на сайте Комитета по строительству и земельным отношениям; были введены три принципиально новых понятия: негосударственная экспертиза (вступила в силу с 1 апреля 2012 года), эксплуатация (вступила в силу 1 марта 2013 года), ответственность за эксплуатацию, содержание (действует с 1 июня 2013 года). Однако многие вопросы оставались нерешенными. Например, были приняты, но, увы, так и не внесены в одну из статей 94-ФЗ поправки, где речь шла о том, чтобы выделить проектирование и строительство в отдельный блок.



## От дискуссий до результатов

В самом начале зимы 2011 года на IV Международной конференции «Освоение инновационных технологий и материалов в дорожном хозяйстве» участниками мероприятия были сформулированы предложения в адрес нового состава Государственной Думы; обсуждены основные тенденции дорожного строительства субъектов Российской Федерации. Значительную поддержку в работе этой конференции оказали Комитет Госдумы РФ по строительству и земельным отношениям, Законодательное собрание Санкт-Петербурга, Комитет по развитию транспортной инфраструктуры правительства Санкт-Петербурга, объединение «АСПОР» и ГК «Автодор».

Работа пленарного заседания, проходившего на таком высоком уровне, практически сразу же была освещена СМИ, включая телевидение и радио. Заявленные темы данного мероприятия уже изначально предполагали живой диалог и профессиональную дискуссию. И такой диалог между специалистами состоялся, несмотря на многочисленные дискуссии по целому ряду вопросов. Но ведь в подобных профессиональных спорах и рождается истина, не правда ли?

Нужно добавить, что при организации конференций уделялось особое внимание проведению отдельных тематических сессий, круглых столов, совещаний. Так, например, впервые на петербургской площадке состоялось всероссийское совещание производителей геосинтетических материалов. Параллельно был организован круглый стол, посвященный безопасности дорожного движения. Круглые столы организовывались и как отдельные мероприятия, а их темы были связаны с такими актуальными направлениями, как страхование, развитие битумных технологий, приобретение дорожной техники и многие другие.

В марте 2012 года при поддержке ГК «Автодор» Альянсом строителей и поставщиков дорожного комплекса (АСДОР), ассоциацией мостостроителей «Фонд АМОСТ», Международной академией транспорта, а также Комитетом по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга в Северной столице была проведена уже пятая конференция «Актуальные проблемы проектирования автомобильных дорог и искусственных сооружений». Как всегда, в ее работе приняли участие ведущие российские проектировщики, руководители федеральных и территориальных управлений автомобильными дорогами, руководители подрядных организаций, производители и поставщики материалов, оборудования, а также их зарубежные коллеги. Собравшиеся говорили о совершенствовании методов проектирования дорог и искусственных сооружений, о начатом процессе обновления нормативной базы, а также о предстоящем вступлении России в ВТО.



Были обсуждены новые изменения в Градостроительном кодексе РФ и выдвинуты предложения, касающиеся разработки единых федеральных требований к придорожной инфраструктуре, которая, к сожалению, в России находится далеко не на высоте. Активными участниками конференции 2012 года стали С.Ю. Тен, депутат ГД ФС РФ, заместитель председателя Комитета ГД ФС РФ по транспорту, И.А. Урманов, первый заместитель председателя правления ГК «Российские автомобильные дороги», Б.М. Мурашов, на тот момент председатель Комитета по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга.

«Проектирование остается наиважнейшей темой для обсуждения. Хорошо, что на этой площадке данная тема традиционно поднимается, обсуждается, и по результатам конференций каждый год появляются позитивные изменения... В ближайшее время, как чиновник, я ожидаю от проектировщиков интеграцию проектирования по европейским стандартам, так называемую гармонизацию. Беспокоит ясная и прозрачная градация автомобильных дорог, остаются непонятными формулировки в части их классификации. Хотелось бы особо сконцентрировать внимание на этом», — сказал Борис Мурашов, открывая пленарное заседание.



Что касается мегаполисов, то, по утверждению специалиста, необходимо переходить к системе скоростных магистралей. Мировая практика показывает, что скоростные магистрали способны взять на себя от 30 до 50% трафика. «Поэтому в ближайшее время основные усилия должны быть направлены на убеждение в этом высших руководителей нашей страны и города. Единственные коридоры в мегаполисах, которые не заняты застройками, — это коридоры над железными дорогами. Возможно, их и надо использовать для решения транспортных проблем», — отметил докладчик.



Немало внимания уже тогда участники конференции уделяли вопросам жизненного цикла автодорог и искусственных сооружений. Так, например, доклад А.В. Сыркова («Трансмост») был посвящен учету параметров жизненного цикла при проектировании мостовых сооружений. «Вопросам оптимизации жизненного цикла при проектировании больших и внеклассных мостовых сооружений традиционно уделяется повышенное внимание, — сообщил выступающий. — Наиболее грамотным решением со стороны заказчика в этом смысле является включение в задание на проектирование раздела „Организация работ по содержанию автомобильной дороги“ применительно к мостовому переходу как участку трассы. К сожалению, данный раздел проектной документации в настоящее время не является обязательным в России. Но многие заказчики, считающие важными вопросы безопасной, удобной и эффективной эксплуатации, при достижении одновременной экономии бюджета в течение жизненного цикла все же предусматривают его в задании на проектирование больших мостов».



В ходе конференции было обращено внимание на то, что в настоящее время выполняются предпроектные проработки по строительству

радиально-дуговой магистрали (КАД-2) вокруг Петербурга. Подробный доклад относительно этого проекта сделал Е.П. Медрес, главный инженер группы компаний «Дорсервис». Поскольку такая магистраль станет в ближайшее время крайне необходима городу, в ходе конференции было решено направить заявку в Министерство регионального развития РФ на включение КАД-2, вместе с инфраструктурными объектами, расположенными вдоль магистрали, в Перечень приоритетных объектов ФЦП «Стратегия развития Северо-Западного федерального округа на период до 2020 года».

На пленарном заседании 2012 года также было отмечено, что проведение конференций, как по вопросам освоения инноваций, так и по проблемам проектирования, уже дало немало результатов. Констатировалось, что благодаря такому сотрудничеству удалось добиться определенного понимания со стороны государства, однако осталось немало нерешенных задач, требующих либо существенной доработки, либо и вовсе кардинальных изменений.

Участники конференции обратили внимание и на работу СМИ, подчеркнув, что довольно часто журналисты, говоря о проблемах и недостатках автотранспортной отрасли, обходят стороной тему, связанную со сложностью, опасностью условий строительства, а также трудностями и препятствиями, с которыми нередко приходится сталкиваться заказчикам, проектировщикам и подрядчикам. При этом практически не уделяется должного интереса уникальным особенностям многих транспортных объектов, которые построены или строятся в нашей стране.





Большой дискуссионный блок снова был посвящен вопросам формирования системы региональных и муниципальных целевых дорожных фондов в Российской Федерации, призванных обеспечить определенную стабильность в финансировании и возможность перспективного планирования работ. Было отмечено, что существующая система не дает гарантий по обеспечению дорог регионального и муниципального значения источниками доходов, достаточными для нормативного содержания, ремонта и нового строительства с применением инновационных технологий и материалов. Констатировалось, что ожидаемые гарантийные поступления из основных источников финансирования дорожных фондов субъектов РФ лишь на 30% покрывают потребность этих субъектов в финансовых ресурсах на дорожную деятельность.



«С января 2012 года созданы региональные дорожные фонды, по которым предусмотрено финансирование — от 13 до 30% от нормативной потребности, — прокомментировал по этому поводу Юрий Агафонов. — Как в данной ситуации можно соблюдать межремонтные сроки?»

Специалистами в очередной раз также было подчеркнуто, что оставляют желать лучшего нормативно-правовая и техническая базы проектирования и дорожного строительства, высказаны критические замечания в адрес закона № 94-ФЗ, касающиеся в том числе такого критерия, как минимальная цена, который, являясь основанием для снижения качества работ, влияет на безопасность того или иного объекта. Сообщалось, что непродуманность ряда положений закона уже привела к появлению на дорожно-строительном рынке страны недобросовестных поставщиков и фирм-однодневок, не обладающих необходимым технологическим арсеналом для выполнения работ.

Темы, которые затрагивались в ходе V конференции «Актуальные проблемы проектирования автомобильных дорог и искусственных сооружений», были отмечены президиумом форума как наиболее острые. Обсудив многие наболевшие вопросы, участники мероприятия внесли свои предложения в резолюцию, которая была направлена в Совет Федерации ФС РФ, Госдуму, Правительство РФ и соответствующие министерства. Среди предложений были выделены следующие:

- Принять проект закона «О федеральной контрактной системе» и прекратить действие Федерального закона № 94-ФЗ;
- Разработать единые требования к объектам придорожной инфраструктуры в зависимости от категории автодорог;
- Переработать градостроительные нормы в части проектирования решений в транспортных разделах градостроительных документов;
- Разработать современную классификацию и функциональные требования к УДС городов;
- Включить в нормы проектирования городских дорог и искусственных сооружений нормативные требования по обеспечению приоритета общественного транспорта, оформлению транспортно-пересадочных узлов, обеспечению движения на немоторизованных участках движения;
- Разработать современные регламенты применения типовых планировочных решений, управления и организации движения на дорогах;
- Разработать современное руководство по проектированию городских улиц и дорог, альбомы типовых решений;
- Принять общий норматив по содержанию как федеральных, так и региональных дорог.

Сергей Юрьевич Тен, несколько лет возглавлявший дорожно-строительное предприятие, поддержал очень многие предложения участников конференции, поскольку проблемы дорожной отрасли ему как профессиональному дорожнику близки и понятны. Депутат, обратившись к залу, попросил тех участников, кто приехал на конференцию в Санкт-Петербург из других регионов, не считая Северо-Западного, поднять руки. Количество поднятых рук было внушительным. Это ли не показатель как общего интереса к обсуждаемым темам, так и желания совместными усилиями преодолеть накопившиеся проблемы, внедряя современные технологии и обозначая необходимые пути профессионального взаимодействия?

На конференции также прозвучало сообщение о внесении поправок в Закон «О концессионных соглашениях», разработанных по инициативе Минтранса. Забегая вперед, следует сказать, что этот закон в обновленной редакции позволил внедрить в России новый формат государственно-частного партнерства — долгосрочные комплексные контракты, или контракты жизненного цикла (КЖЦ). Такая бизнес-схема создала условия для привлечения частных инвестиций в инфраструктурные проекты, явилась стимулом для ответственного исполнения взятых подрядчиком обязательств. Заложенные в КЖЦ концессионные механизмы таковы, что плохая дорога сможет попросту разорить недобросовестного исполнителя. Основными же задачами КЖЦ являются привлечение в дорожную отрасль дополнительных денежных средств, а также выстраивание грамотных схем долгосрочного партнерства.





В этой связи Игорь Александрович Урманов заметил, что, помимо использования классических контрактных схем в виде договоров подряда, растет доля инвестиционных и концессионных соглашений, комплексных долгосрочных контрактов с привлечением внебюджетного финансирования. Он рассказал и о задачах, которые стоят перед ГК «Автодор», и, конечно, об уже проделанной работе. Напомним, что тогда уже активно шла реконструкция автомобильной дороги М-4 «Дон» с доведением ее до уровня первой технической категории.

Кроме того, Госкомпания взяла на себя обязательство по выполнению довольно больших объемов по строительству и реконструкции ряда федеральных трасс, в том числе по строительству автомагистрали, связывающей Москву и Санкт-Петербург. «Платные магистрали должны отличаться увеличенными межремонтными сроками», — высказал свое твердое убеждение Игорь Урманов. Кроме того, он обратил внимание на то, что в рамках концепции, разработанной Минтрансом РФ, на стадии проработки находится масштабный проект комплексного развития международного транспортного маршрута «Европа — Западный Китай».

«К сожалению, при реализации столь масштабных планов и задач мы продолжаем зависеть от ряда проблем, которые не лучшим образом отражаются на результатах нашей деятельности и препятствуют повышению эффективности работы. К таковым, прежде всего, относится низкий, а зачастую и неудовлетворительный уровень проектной документации. Счет проектам, в которые действительно включены инновационные решения, идет на единицы, и для ускорения инновационного процесса необходимы объединенные усилия всего дорожного сообщества. А одним из примеров равнодушного подхода к проблемам отрасли является деятельность АСДОР», — подчеркнул в ходе V конференции «Актуальные проблемы проектирования автомобильных дорог и искусственных сооружений» И.А. Урманов.

Докладчик также отметил, что ГК «Автодор», войдя в состав соорганизаторов, поддержала конкурс «Лидер освоения инноваций в дорожном хозяйстве РФ», инициированный и организованный АСДОРом. Этот конкурс, наряду с обеспечением пропаганды внедрения новых технологий, призван стать одним из механизмов, стимулирующих подрядные организации к применению новейших разработок.



## ГЛАВА 4

### Признанное лидерство

В рамках V Международной конференции «Освоение инновационных технологий и материалов в дорожном хозяйстве», прошедшей в ноябре 2012 года в Петербурге, состоялись подведение итогов и торжественная церемония награждения победителей I Всероссийского конкурса «Лидер освоения инноваций в дорожном хозяйстве Российской Федерации». Подведению итогов предшествовало заседание конкурсной комиссии под председательством С.В. Кельбаха.

Инициаторами проведения конкурса выступили Государственная компания «Автодор», Альянс строителей и поставщиков дорожного комплекса (НП «АСДОР») и Отраслевая медиа-корпорация «Держава». Конкурс учрежден в целях стимулирования внедрения в дорожном хозяйстве передовых технологий и материалов. Его участниками становятся организации и управления заказчиков, контролирующие процессы использования инновационных продуктов при проведении дорожных работ, а также подрядные, строительные и проектные организации, освоившие инновации в области инженерных изысканий, в процессе проектирования, строительства, ремонта и содержания дорожных объектов в стране.





Компании, принимающие участие в конкурсе, должны представить на рассмотрение комиссии свои инновационные разработки и подтвердить эффективность их использования. За несколько дней до общего заседания членами комиссии просматриваются и анализируются поданные специалистами компаний-конкурсантов заявки. Прошедшие этот этап приглашаются для открытой презентации своих достижений, где экспертным советом и определяется победитель.

В 2012 году членами комиссии стали депутат Госдумы С.Ю. Тен, профессора МАДИ (ГТУ) М.В. Немчинов, В.Н. Бойков, руководитель АСДОРа Ю.А. Агафонов, руководитель лаборатории Санкт-Петербургского ГКУ «Дирекция транспортного строительства» Т.С. Худякова и другие ведущие эксперты отрасли. При выборе победителя комиссией учитывались следующие факторы применения той или иной технологии: природно-климатические особенности, безопасность, экономическая эффективность, оптимальность сроков, экологическая составляющая, качество работ и многие другие.

Несмотря на то что в 2012 году конкурс проводился впервые, в нем приняли участие около двух десятков компаний, которые представили свои новаторские разработки в области изысканий, проектирования, строительства, ремонта и содержания транспортных сооружений, внедренные за определенный период. В результате инновационных баталий третье место и премия в размере 250 тыс. рублей были присуждены проектной организации «Трансмост» (Санкт-Петербург) за разработку типового блочно-го пешеходного моста из композитных материалов, элементы пролетных строений которого получены из стеклопластика методом пултрузии.



Второе место заняла еще одна петербургская проектная компания — «Петербург-Дорсервис» — за применение метода крепления выработки ADECO-RS при строительстве тоннелей в Сочи. Компании был вручен сертификат на 500 тыс. рублей.

А лидером освоения инноваций стал московский подрядчик АО ДСК «Автобан» — за комплексное применение 20 технологий, среди которых устройство земляного полотна и слоев одежды с применением дорожно-строительной техники, оборудованной 3D-системой; устройство оснований из оптимальных смесей на основе активных шлаков, приготовленных в смесительных установках по СТО 2.2-2011 АВТОДОР с использованием дробильных и смесительных установок; технологии приготовления органо-минеральной смеси на ФАЛ. Премия за признанное лидерство составила 1 млн рублей.

Председатель Государственной компании «Российские автомобильные дороги» Сергей Кельбах, лично поздравив победителей, сказал: «Это первый опыт проведения подобного конкурса, и нам есть над чем еще работать. Но я уверен в необходимости мероприятий подобного рода и надеюсь, что конкурс „Лидер освоения инноваций“ поможет развиваться передовым техническим решениям в дорожной отрасли. Есть еще один важный момент: нужно стимулировать не только тех, кто внедряет новые технологии, но и тех, кто их разрабатывает».

В свою очередь, Государственной компанией «Автодор», уделяющей большое внимание применению передовых технологий и материалов, разработана Программа инновационного развития, направленная на создание



эффективного механизма внедрения инноваций в практику проектирования, строительства, реконструкции, содержания и эксплуатации автодорог, находящихся в доверительном управлении компании. Целями инновационного развития являются существенное улучшение потребительских качеств автодорог, повышение уровня безопасности движения, сокращение сроков и снижение затрат при строительстве и ремонте, и, конечно же, увеличение сроков службы объектов. Поэтому неслучайно поддержка проведения конкурса со стороны «Автодора» оказалась убедительной и активной.



О технологии, которую внедрила в свой производственный процесс Дорожно-строительная компания «Автобан», признанная лидером освоения инноваций, подробно рассказал директор компании-разработчика «Гео-стройизыскания» А.М. Шагаев. Внедренная разработка — это автоматизированная система, которая на основе данных геодезических изысканий и объемной карты местности помогает управлять дорожной техникой. Суть инновации, если кратко, заключается в следующем. Полученная 3D-модель местности загружается в бортовой компьютер машины, оснащенной навигационной системой. Компьютер, в свою очередь, производит необходимые расчеты и отображает на дисплее информацию, выдает рекомендации оператору и управляет действиями рабочих органов дорожно-строительной техники. Машина в данном случае может работать непрерывно, не останавливаясь и не дожидаясь, пока геодезист произведет замеры и внесет нужные трассовые коррективы. Применение такой системы дает существенный экономический эффект: вырастает производительность труда, сокращается время проведения работ, снижается их затратная часть.

Сама же конференция, в рамках которой и состоялась торжественная церемония награждения победителей, традиционно собрала в конгресс-зале отеля «Россия» более 250 человек. К ключевым темам были отнесены нормативно-правовое и техническое регулирование, ценообразование. Рассматривались также вопросы эффективности тогда еще не принятого закона о федеральной контрактной системе. В процессе обсуждения довольно широко был представлен зарубежный и отечественный опыт использования новых технологий, материалов и оборудования при строительстве, ремонте и содержании дорожных объектов. Участники были



нацелены на поиск решений, способствующих разработке и внедрению наиболее эффективных управленческих и технологических решений. Как всегда, несмотря на насыщенную программу, плотный график и жесткие рамки регламента, нашлось место для диалогов и дискуссий.

Небольшая (пятилетняя) практика проведения конференций уже тогда превратила организуемые АСДОРом мероприятия в признанные авторитетные площадки, которые полностью отвечают запросам профессионального дорожного сообщества и интересны широкому кругу специалистов. Здесь каждый из участников, включая, конечно же, членов Ассоциации, может открыто и смело обменяться идеями и мнениями, дать коллективную оценку ситуации в отрасли, а также заявить об уже имеющихся новаторских достижениях.

Далее был дан старт следующему, второму конкурсу, также показавшему высокую заинтересованность и активность со стороны его участников. Награждение победителей II Всероссийского конкурса «Лидер освоения инноваций в дорожном хозяйстве Российской Федерации 2013 года» проходило в рамках IV Международной конференции «Освоение инновационных технологий и материалов в дорожном хозяйстве».

Награждению предшествовала большая работа, кульминацией которой стало заседание конкурсной комиссии, состоявшееся в Москве, в зале совещаний Государственной компании «Автодор». Членами комиссии стали независимые эксперты — ведущие специалисты, курирующие различные направления дорожно-строительной отрасли. Заседание проходило под председательством Сергея Кельбаха и Игоря Урманова.





Конкурсантами 2013 года стали организации, осуществившие опытно-экспериментальное внедрение инновационной продукции и освоившие инновации в изысканиях, проектировании, строительстве, ремонте и содержании объектов за трехлетний период начиная с 2010 года.

Звание лидера-победителя было присуждено «Институту городской инфраструктуры» (Санкт-Петербург) — за уникальность технологии, связанной с устройством песчаных свай в оболочке из геосинтетического материала Ringtrac (по опыту Германии, Финляндии, Польши), с устройством шпунтовой стенки из пластиковых шпунтовых свай типа GS40 (Россия) и формированием подпорной стенки из габионных конструкций набережной реки Невы.

Призером, занявшим второе место, стал институт по проектированию и изысканиям автомобильных дорог «Союздорпроект» (Москва), создавший и внедривший геоинформационную систему для управления автомобильной дорогой М-4 «Дон». Третье место досталось компании «Стройновация» (Москва) — за внедрение композитного шумозащитного экрана на основе базальтоволокна при реализации проекта по реконструкции автодороги М-8.



## Дорожные ассамблеи

Большое внимание ассоциация «АСДОР» всегда уделяла и уделяет достижению не только профессионального единства, но и сплочению представителей компаний внутри Партнерства, укреплению так называемого корпоративного духа. Для этого Ассоциацией неоднократно организовывались спортивные соревнования по мини-футболу и волейболу, устраивались турниры по боулингу, проводились выездные экскурсии и тематические праздничные встречи. Конечно же, это давалось непросто, зато результатом стали дружеские и доверительные отношения среди многих коллег, работающих не только в разных компаниях, но и в разных городах. А это, в свою очередь, стало заделом для более эффективного дальнейшего сотрудничества.

В ноябре 2012 года в Санкт-Петербурге состоялась инициированная Ассоциацией Первая дорожная ассамблея. Мероприятие, проходившее в Атриуме Петропавловской крепости, было посвящено подведению итогов года. Подобные встречи, которые до этого организовывал АСДОР для руководителей предприятий дорожного комплекса, мало чем отличались от традиционных форматов неформального делового общения, которые приняты в современном обществе. Однако в 2012 году было решено изменить концепцию проведения мероприятия и организовать его в стиле петровских ассамблей.

Из истории известно, что эпоха Петра Первого была ознаменована великими деяниями царя-реформатора, который поставил на службу Отечеству не только служебное время человека, но и досуг, с особыми формами его проведения. «Ассамблея — слово французское, которое на русском языке выразить невозможно, обстоятельно сказать, вольное в котором доме собрание или съезд делается, не только для забавы, но и для дела; ибо тут может каждый друг друга видеть и о всякой нужде переговорить», — заявлял император.

Созданные Петром Великим ассамблеи, хотя и принадлежали к разряду «зимних увеселений», но были связаны с формированием новых культурно-досуговых традиций — в противоположность тем собраниям, которые организовывались в целях «необузданного веселья» и где играла основную роль функция релаксации. Известный историк В.О. Ключевский в свое время дал такую характеристику ассамблеям: «Это и биржа, и клуб, и приятельский журфикс, и танцевальный вечер. Здесь толковали о делах, о новостях, играли, пили, плясали».



Ассамблея была комплексной формой, которая учитывала особенности русского человека, его скрытую потребность проводить свой досуг в обществе, сочетать развлечения с просветительскими, образовательными и коммуникативными целями, которые дополняли и взаимодействовали друг с другом. Писатель П.Н. Петров заметил в одном из своих произведений, что ассамблея как «мера, способная сильно двинуть общественное воспитание, возбудила в Петре I желание скорейшего осуществления застройки столицы». Петра Великого также воодушевляла мысль создать новые формы общения, которые объединили бы «сановный и деловой мир обеих столиц, связали общим досугом всех тех, кто трудился над созданием новой России, — от адмиралов и президентов коллегий до торгово-промышленных верхов, архитекторов и мастеров мануфактур».

В петровское время ассамблеи выработали в обществе потребность к публичному проведению досуга, сформировали интерес и привили вкус к светской жизни, смягчили и отшлифовали нравы людей, научили русское общество осваивать сложную науку культурной жизни не по канонам до-реформенной Руси, а по европейским стандартам высшей школы. И это был государственный подход.

В современных условиях дефицита времени и рыночной конкуренции, которые стали основными мотивами разобщенности между представителями одной отрасли, проведение ассамблей призвано объединить интересы отраслевого сообщества — не в жестких рамках совещаний, а в позитивно-деловой обстановке. Надо сказать, что время для проведения в ноябре 2012

года дорожной ассамблеи организаторы также подгадали неплохо, ведь конец ноября — это почти зима, а значит, и завершение строительного сезона.

Современные ассамблеи — не только площадка для обмена мнениями, опытом, устремлениями, но и возможность грамотно и с пользой для дела организовать свой досуг. А высшей целью дорожной ассамблеи может и должно стать содействие тому, чтобы поднять престиж профессии. Кроме того, подобные мероприятия — это возможность привлечения иностранных коллег, которым небезынтересен общественный уклад жизни российских дорожников. Может быть, в будущем ассамблеи станут хорошей формой для подписания контрактов и договоров с иностранными инвесторами, а также для того, чтобы мягче и продуктивнее стали отношения между компаниями-конкурентами? Возможно, подобные мероприятия будут способствовать и стремлению выучить новые иностранные языки...

Организаторы дорожной ассамблеи давно успели заметить, что многие дорожники и мостовики — люди неординарные, наделенные различными талантами, в том числе не связанными с основной работой. А поделиться с коллегами своими способностями и творческой одаренностью возможно только в обстановке полного доверия и внутреннего равновесия, но никак не в состоянии напряженности. Прошедшая Дорожная ассамблея стала хорошим подтверждением этого. Гости рисовали дружеские шаржи, читали собственные стихи, пели под гитару прекрасные песни, с удовольствием танцевали. Состоялась также викторина «Знатоки дорог».





В рамках Ассамблеи также проходила выставка фоторабот представителей отрасли. Работы присылались практически из всех регионов России. Были представлены фотографии, например, с изображением дороги на Колыме (автор — Туяра Харитоновна, министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Саха (Якутия)), а также с сюжетом на тему сдачи одного из олимпийских объектов в Сочи (автор — Александр Адзянов, ДСД «Черноморье»).

Фотовыставка под названием «Дороги расскажут» вызвала большой интерес гостей, каждый из которых стал членом жюри конкурса фотографий. Наибольшим количеством голосов было определено первое место — оно досталось автору фотоснимка под названием «Дорога в облаках» (Евгений Абузяров, ЗАО «ВАД»). Второе место было присуждено Николаю Поликарпову (ЗАО «Трансмост») за необычный сюжет (фоторабота под названием «Свет мой, зеркальце...»). Третье место досталось коллективу редакции журнала «Дорожная держава» за актуальный для зимнего времени снимок под названием «Мокрый снег».

Выразив надежду на подобную встречу в следующем году, многие участники высказали свои пожелания: например, провести в рамках Дорожной ассамблеи еще и небольшой концерт, как говорится, силами самих гостей. Не случайно же говорят: когда душа отдыхает, работа потом лучше спорится.

И если вторая Ассамблея (2013 год), также проходившая в Атриуме Петропавловской крепости, стала одной из самых запоминающихся для ее участников, то подобное мероприятие конца 2014 года состоялось в более

скромном формате — по причине разразившегося с новой силой в стране финансового кризиса. Однако интерес эта Ассамблея представляла не меньший. Генеральным партнером ее проведения стала компания ООО «НПП СК МОСТ», входящая в ассоциацию «АСДОР».

Сотрудники этого предприятия представили удивительные фотоматериалы для традиционной фотовыставки «Дороги расскажут». Работы были посвящены мероприятию «Автопробег-2014. Поволжье», состоявшемуся по инициативе ООО «НПП СК МОСТ» и ОАО «Северсталь-Метиз». В рамках автопробега организациями были проведены научно-технические конференции на тему «Инновационные конструктивно-технологические решения для строительства, ремонта и реконструкции мостовых сооружений».

Руководители «НПП СК МОСТ», как и многие партнеры Ассоциации, убеждены, что подобные форматы проведения выездных мероприятий — это не только одна из прогрессивных форм ознакомления специалистов с новыми разработками для воплощения их в жизнь, но и возможность расширить круг общения, что тоже необходимо для дела.



## Проблемы и их решения

Весной 2013 года многими работниками отрасли с оптимизмом был принят Федеральный закон от 05.04.2013 № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд», который призван регулировать госзакупки — от этапа планирования до этапа оценки их эффективности, учитывать критерии стоимости жизненного цикла товара в целом. Самым же главным было то, что этот закон с 1 января 2014 года отменял действие Федерального закона № 94-ФЗ от 2005 года, ставшего притчей во языцех.

При этом оставался целый ряд нерешенных проблем, в том числе связанных с созданием современной нормативно-правовой базы, с совершенствованием системы ценообразования. Этим направлениям, без которых невозможно добиться передовых подходов к организации и управлению процессами проектирования и производства с внедрением новейших технических разработок, в своей работе ассоциация «АСДОР» уделяла повышенное внимание. Работниками АСДОРа досконально изучались нормативные и законодательные документы, проводились встречи с депутатами и тележурналистами, а также руководителями профильных министерств и ведомств. Неоднократно представители АСДОРа принимали участие в совещаниях, организованных на площадках Росавтодора и ГК «Автодор». Руководитель Ассоциации часто обращался за подробными консультациями к представителям Национального исследовательского университета «Высшая школа экономики», Группы компаний «Универсальный финансовый консультант», ЗАО «Инвестконкурс», Центра по ценообразованию, юристам.

Ассоциация всячески содействовала разрешению многих проблем, с которыми сталкивались те или иные организации, входящие в состав АСДОРа. Перед специалистами дорожной отрасли стояли непростые задачи, которые, конечно же, были направлены на качественное улучшение транспортной инфраструктуры и обеспечение безопасности движения. Но это с одной стороны. Была и другая сторона медали: дорожникам приходилось бороться с невидимыми и порой непреодолимыми преградами, встающими на пути к этим достижениям. Нужны были не только государственные или частные инвестиции — был необходим системный подход к обеспечению качества результатов работ.

Неутешительной для отрасли стала вторая половина 2013 года: осенью было заявлено, что только за несколько месяцев обанкротилось несколько десятков предприятий дорожного комплекса. «А это очень опасный симптом! — сказал тогда Юрий Агафонов. — Это одно из следствий несовершенства механизма системы госзаказа, аукционов, схем необоснованного демпинга и так далее».

При этом стоит напомнить, что в течение семи лет (начиная с 2006 года) члены Ассоциации уже активно обсуждали эти проблемы и вносили многочисленные предложения по изменению ситуации в Правительство РФ, в Федеральное Собрание. Работа не прошла даром, и в новой ФКС многие предложения были учтены.

«Но не все! — отмечает руководитель Ассоциации. — Мы настаивали, чтобы обязательно была учтена специфика строительной отрасли, но этого не случилось. В результате закон получился рамочным, с массой противоречий. Чтобы он эффективно заработал, необходимо было принять еще 93 подзаконных акта, а к декабрю 2013 года их было принято лишь 13. Линейка способов определения поставщиков расширилась, но из нее выпали конкурс проектов и конкурс проектных решений, которые могли бы стимулировать внедрение инноваций».

Ранее Ассоциацией предлагалось отразить специфику строительного рынка путем внедрения отраслевых стандартов по проектированию и строительству, которые устранили бы отдельные неоднозначности. В целом в конце 2013 года оставалось много нерешенных вопросов, один из которых, как было сказано выше, связан с демпингом — снижением цены контракта при проведении аукционов. Закон утверждает, что если участник идет на снижение цены в 25% и более, то он обязан предоставить обеспечение в размере, превышающем в 1,5 раза сумму контракта. Предусмотрено два вида обеспечения контракта: залог денежных средств и банковская гарантия. А если это крупный контракт? Или их несколько? Так или иначе, но существующая реальность не давала возможности за короткое время предоставить гарантию на крупную сумму.

Предполагалось, что с такой проблемой компании столкнутся (что и произошло) уже в январе 2014 года, поскольку закон обязывает заказчика принимать гарантии лишь от тех банков, которые внесены в реестр банковских гарантий Центробанка. В связи с этим, по мнению АСДОРа (см. журнал «Дорожная держава», № 51, 2013), в закон необходимо внести еще один вид обеспечения, который работал еще недавно, — страховую гарантию.

Что касается инновационного развития, то серьезным барьером здесь оставалось нормативно-правовое и техническое регулирование дорожного хозяйства. Во всем мире, по словам экспертов, генератором продвижения инженерно-технических новшеств выступают подрядчики и поставщики, которые таким образом делают свой бизнес более доходным. Лишь в России основными носителями новаторских идей призваны быть проектировщики. «Внедрение инноваций не должно сдерживаться нормативной базой!» — заявляли участники конференций 2013 года.

За рубежом инновации принимаются потому, что проектировщик имеет возможность оптимизировать свои решения и в ходе реализации проекта. Он предлагает свое видение, а подрядчик выходит с инициативой о применении рациональной технологии, которая не приводит к увеличению стоимости строительства, а напротив, приносит определенную экономию. Иностраные подрядчики зарабатывают именно на этом этапе, ведь большинство западных контрактов подразумевают возможность экономить за счет применения эффективных решений. К примеру, в контрактах FIDIC есть следующая формула: если происходит некое усовершенствование на стадии строительства, то заказчик и подрядчик могут разделить нерастраченные средства в пропорции 50 на 50.

Напомним, что учрежденная в Бельгии еще в 1913 году Международная федерация инженеров-консультантов (FIDIC) считается общепризнанным мировым авторитетом в области правового регулирования проектной и изыскательской деятельности. Она представляет собой крупнейшую международную организацию в области строительного консультирования, которая объединяет 94 национальные ассоциации инженеров-консультантов по всему миру.

«Подходы FIDIC к работе проектировщика принципиально отличаются от того, как эта деятельность регулируется в России. Ключевой фигурой в стратегии развития строительного бизнеса считают независимого инженера-консультанта, выступающего в роли эксперта. Он консультирует заказчика по широкому кругу взаимоувязанных строительных, экономических, имущественно-правовых и иных вопросов реализации проекта, занимается подбором поставщиков и подрядчиков, руководит строительством на площадке — словом, полностью сопровождает проект на всех стадиях строительства и до его приемки», — прокомментировал в одном из своих докладов А.А. Журбин, генеральный директор Института «Стройпроект».



Возможно ли управление дорожными проектами в России на принципах инженерного консалтинга с использованием методик FIDIC? На этот вопрос участники конференций, проводимых на петербургской площадке, отвечали утвердительно. «Особых препятствий для этого у нас нет — более того, Гражданский кодекс (ст. 749) приветствует подобную практику, есть определенный отечественный опыт. Так, еще в начале 2000-х годов некоторые участки строящейся КАД Санкт-Петербурга финансировались по займам ЕБРР, который настаивал на участии в проекте независимых инженеров-консультантов и применении соответствующих правил», — заметил один из экспертов.

Известно, что в Китае, например, организовано целое представительство FIDIC, деятельность которого финансируется государством. И результаты очевидны. В 2013 году на конференции в Барселоне, посвященной 100-летию FIDIC, состоялось награждение за инженерные достижения последнего столетия. Половина призов в области транспортного строительства досталась именно Поднебесной (причем все проекты относились к периоду 2006–2011 годов). Успех пришел в Китай после того, как там отказались от практики, аналогичной нашей...

Однако любые успехи — это не повод для успокоения. Напротив, в состоянии расслабленности все заслуженные достижения могут скатиться на нет, если не подпитывать свою деятельность азартом стремления к чему-то новому, прогрессивному. А это и есть основная позиция ассоциации «АСДОР», представители которой, подводя итоги своей деятельности, всегда стремились и стремятся оценить сложившуюся обстановку, проанализировать ошибки и мобилизоваться для следующих этапов работы.

Прекрасно осознавая, что отрасль дорожного строительства традиционно не избалована особо добрым отношением к себе со стороны общества, а дороги и дорожники продолжают оставаться объектом постоянной критики, Ассоциация всегда заботилась (и заботится) о том, чтобы даже беспристрастный наблюдатель смог заметить позитивные изменения.

И, справедливости ради, нужно признать, что 2013 год принес много положительного для России, которая вышла на стартовую прямую в подготовке к зимним Олимпийским играм. Конечно же, основное внимание было обращено тогда на Сочи, где в строительстве транспортных объектов принимали участие в том числе многие компании, входящие в состав АСДОРа. Так, специалистами предприятия «Петербург-Дорсервис» была разработана проектная и рабочая документация по автомобильной дороге в составе титула «Совмещенная (автомобильная и железная) дорога



Адлер — горноклиматический курорт „Альпика-Сервис“ со строительством сплошного второго железнодорожного пути на участке Сочи — Адлер — Веселое».

Совмещенная дорога Адлер — Альпика-Сервис стала основным объектом и для компании «Гео-Барьер». Учитывая, что трасса проложена в горной местности вдоль бурной реки, оказался востребован весь спектр выпускаемой этим предприятием продукции, включая кольчужную сетку, а также противокампнепадные и противолавинные барьеры.

Хорошо знает, что такое олимпийская стройка, и компания «Гофро-сталь»: на участке трассы «Роза Хутор» — ПС «Мзымта» стоят ее селезащитные галереи, которые, как древнегреческие атланты, держат селевые склоны, пропуская каменные потоки, и защищают дороги и силовые кабельные линии.

При строительстве объектов Большого Сочи использовалась и продукция предприятия «Тенсар» — геосинтетические решетки. Они были применены в том числе для стабилизации слабых грунтов Имеретинской низменности.

Во время масштабной подготовки территории к проведению Олимпийских игр применялись инновационные технологии водоотведения ООО «МК ЖБИ». Выпущенные компанией водоотводные дренажные лотки были установлены на многих объектах, включая трассу лыжного двоеборья.

«Завод акустических конструкций» занимался поставками шумозащитных экранов на автомобильные дороги и социально значимые объекты Большого Сочи, среди которых горно-туристический центр ОАО «Газпром», совмещенный комплекс для проведения соревнований по лыжным гонкам и биатлону, железнодорожный вокзал Адлера и другие.

При этом не было ни одного объекта, где сроки не были бы крайне сжатыми (в среднем на 40% короче обычных), но благодаря слаженной работе всех участников проекта (и проектировщиков, и строителей, и поставщиков) работы удалось выполнить в соответствии с назначенным планом.

Олимпийские проекты стали настоящим профессиональным испытанием для всех, кто был причастен к этой действительно колоссальной работе, проведенной в ограниченные сроки на огромной территории. Тогда многим участникам строительства трудно было представить, что возможно гармонично вписать олимпийские объекты, такие как совмещенный комплекс по лыжным гонкам и биатлону, стадион и петли лыжных трасс, в природу кавказских гор. Строящиеся временные горные дороги были почти непроходимы, особенно когда начиналось таяние снега на вершинах. Но, так или иначе, подготовка к зимним Олимпийским играм 2014 года кардинально преобразила Большой Сочи, превратив его в перво-классный современный курорт.





На протяжении 20 лет ассоциация «АСДОР» решает самые сложные задачи в сфере дорожного строительства, помогая предприятиям дорожного комплекса работать эффективнее. За два десятилетия деятельность этого отраслевого объединения значительно расширилась: от Санкт-Петербурга и Северо-Западного региона до всей России.

Малиновский комбинат ЖБИ состоит в Ассоциации много лет, поэтому нас смело можно назвать ее старожилками. В отрасли АСДОР занимает высокий рейтинг, значит, вместе с ним растем и мы!

Наша компания всегда с огромным удовольствием принимает участие в мероприятиях АСДОР — конференциях, конкурсах, семинарах, которые известны и востребованы среди специалистов-дорожников, как российских, так и зарубежных. Важно, что многие мероприятия проводятся не только на родине Ассоциации — в Санкт-Петербурге, но и в других регионах нашей страны. Это расширяет кругозор всех приглашенных, развивает деловое партнерство. В мероприятиях АСДОР принимают участие только профессионалы, и мы убеждены, что компаниям, которые там бывают, можно доверять. Спасибо за возможность обмениваться опытом и сотрудничать с коллегами из других регионов! Мы, участники Ассоциации, понимаем и уважаем друг друга, и это заслуга АСДОР!

Ассоциация постоянно растет и развивается, помогая производственным предприятиям быть в курсе самых новых событий и достижений в сфере дорожного строительства.

Организация проводит огромную работу с законодательной и исполнительной властью; на конференциях АСДОР присутствуют представители Министерства транспорта России, Комитета Госдумы РФ по транспорту и строительству, Росавтодора, Государственной компании «Российские автомобильные дороги».

Это ценно для отрасли в целом, поскольку обеспечивается доступный диалог и взаимодействие власти с дорожно-строительными предприятиями. В итоге проблемы можно донести до уровня не только министерства, но и президента страны. Мы ценим смелость ассоциации «АСДОР», которая поднимает самые наболевшие вопросы и добивается корректировки законопроектов.

## Дорогие наши коллеги, уважаемый Юрий Анатольевич!

Вы действительно болеете за общее дело, вкладываете все силы в решение проблем дорожного строительства и устранение административных барьеров. Вы справедливо пользуетесь уважением со стороны администрации Санкт-Петербурга и других регионов, со стороны руководства отраслевых федеральных органов. В решении многих задач по развитию транспортной инфраструктуры и модернизации дорожного комплекса нашей страны помогают ваш авторитет и энтузиазм, высокая квалификация и преданность делу, а также замечательные человеческие качества.

Благодарим за журнал «Дорожная держава», который выпускается при поддержке АСДОР. Это отличное специализированное издание, из которого мы получаем уникальную информацию о научных разработках и инновациях, об опыте решения технологических и управленческих задач.

Желаем всему коллективу Ассоциации крепкого здоровья и долгих лет жизни, оптимизма и уверенности в завтрашнем дне, удовлетворения результатами своего труда, благополучного будущего и надежной поддержки от руководства страны! Мы надеемся и на будущее плодотворное сотрудничество с Партнерством!

**Генеральный директор  
ООО «Малиновский комбинат железобетонных изделий»  
С.Н. Столяров**

## Широкий ассортимент и высокое качество продукции

Малиновский комбинат ЖБИ, передовой российский завод по производству систем водоотвода, имеет большой значительный практический опыт эксплуатации этих систем. Комбинат специализируется на создании изделий из высокопрочного и долговечного бетона, а также выпускает продукцию из нержавеющей и оцинкованной стали. Производство оснащено высокотехнологичным оборудованием последнего поколения из Европы.

Сотрудники компании, являясь квалифицированными техническими специалистами, используют новейшие технологии, собственные инженерные разработки и опыт зарубежных партнеров, адаптированный под климатические особенности нашей страны.

Системы поверхностного водоотвода, точечного водоотвода и инженерных коммуникаций — это три основные группы изделий, которые предприятие производит серийно и по индивидуальным проектам. Стратегическим партнерам комбинат готов предложить расширенную ассортиментную линейку серийной продукции. Широкий ассортимент продукции позволяет устроить оптимальную систему линейного водоотвода любого масштаба: от дачного участка до аэропорта.

Высокий рейтинг Малиновского комбината ЖБИ подтверждается широкой географией поставок продукции: свыше 1000 площадок по всей



стране. Это космодром Восточный; железнодорожные вокзалы Адлера и Владимира, морские порты Мурманска, Новороссийска и Усть-Луги; аэропорты Москвы, Санкт-Петербурга, Геленджика, Самары, Сочи, Калининграда, Нижнего Новгорода, Ростова, Екатеринбурга, Хабаровска; а также вертолетные площадки и полигоны ТБО (твердых бытовых отходов).

Решения завода используются в спортивных комплексах, на территории объектов культуры, среди которых Олимпийский парк в Сочи, «Газпром Арена» и Мариинский театр в Петербурге, Государственный академический Большой театр России (Москва), Государственный музей-заповедник «Петергоф» и многие другие.

Что касается дорожной инфраструктуры страны, то изделия комбината установлены на федеральных трассах М-9 «Балтия», А-181 «Скандинавия», на многих региональных дорогах и искусственных сооружениях, в числе которых Западный скоростной диаметр (ЗСД) в Санкт-Петербурге, Центральная кольцевая автомобильная дорога (ЦКАД) в Москве. Завод принимает активное участие в реализации Национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Ливневая канализация обеспечивает эффективную и безопасную работу скоростных магистралей. Удаление избытков дождевой и талой воды предотвращает размывание грунта и продлевает срок службы дорожного покрытия. Кроме того, своевременное отведение воды защищает автомобили от эффекта аквапланирования, часто являющегося причиной возникновения аварийных ситуаций.

Таким образом, для скоростных магистралей устройство эффективного водоотвода является одной из первоочередных задач, направленных на предупреждение возникновения дорожно-транспортных происшествий и снижение тяжести их последствий. Однако и движение с низкой скоростью не гарантирует отсутствия аквапланирования, особенно если автомобильные шины изношены или приспущены. Опасность представляют колеи в асфальте, заполненные водой, поскольку создают накатанную траекторию, на которой легко потерять управление. По этим причинам проекты дорог, особенно скоростных магистралей и трасс федерального значения, предусматривают детальную проработку систем ливневой канализации. В свою очередь, подрядные организации, занимающиеся их реализацией, очень серьезно подходят к выбору поставщиков этих систем.

Среди объектов, на которые поставляется продукция завода, — скоростные автомагистрали, находящиеся в ведении Государственной компании «Российские автомобильные дороги»: М-4 «Дон», М-11 Москва — Санкт-Петербург, М-3 «Украина», М-1 «Беларусь», ЦКАД. Эти трассы в силу своего предназначения предполагают высокий скоростной режим — до 130 км/ч,



поэтому требуют к себе особого внимания. Регламент Госкомпании устанавливает, что продукция, поставляемая на строящиеся и реконструируемые объекты, должна соответствовать стандартам качества, согласованным с ГК «Автодор».

На все виды изделий Малиновского комбината ЖБИ имеются сертификаты соответствия (в том числе ISO 9001-2008), протоколы сертификационных испытаний, выданные специализированными аттестованными организациями и органами по сертификации.

Для устройства ливневой канализации на 3-м и 4-м пусковых комплексах строящейся Центральной кольцевой автомобильной дороги установлены системы поверхностного водоотвода модификации Plus с бетонными решетками «РБЛ» (решетка бетонная лотковая), предназначенные для направленного отведения дождевых и талых вод с дороги, особенно на опасных отрезках пути — поворотах и участках с малым уклоном. Контракт на поставки этих видов продукции ежегодно продлевается в соответствии с потребностями строительства. Надежность и уникальные характеристики лотков Plus с решетками «РБЛ» позволяют применять их на дорогах любой технической категории. Лотки с решетками этой модификации активно применяются на автомагистралях М-4 «Дон» и М-11 Москва — Санкт-Петербург.

Решетка «РБЛ» — высокотехнологичное изделие бетонной индустрии. Состав материала позволяет выдерживать нагрузку F900, эквивалентную 90 т, или 900 кН — максимальную по европейскому стандарту DIN 14–33. Морозостойкость, по результатам сертификационных испытаний, составляет F2 300; класс бетона по прочности, согласно сертификату, — B50, а по результатам внутренних испытаний — B60 по ГОСТ 10180–2012;

класс бетона по прочности на растяжение при изгибе — Bтb 4,4; марка бетона по водонепроницаемости — W10. Сам лоток выполняется из бетона с качеством нелицевой поверхности А7, что обеспечивает отличное сцепление с бетонной обоймой без дополнительных усилий.

На 4-м пусковом комплексе ЦКАД применяются и дождеприемные колодцы, предназначенные для накопления дождевой воды в случае обильного выпадения осадков и созданные по индивидуальному проекту специально для этого сегмента автомагистрали. Дождеприемные колодцы производства Малиновского комбината ЖБИ установлены также на трассах М-1 «Беларусь» и М-3 «Украина».

Малиновским комбинатом ЖБИ разработаны конструкции лотков с дополнительным усиленным армированием, позволяющим увеличить долговечность лотков при повышенных нагрузках, особенно в аэропортах. А для защиты от коррозии бетонных лотков, эксплуатируемых в аэропортах, на автомагистралях (антигололедные реагенты) и на площадках ТБО, подверженных воздействию агрессивных стоков, применяются в соответствии с СП 28.13330 специальные пропитывающие составы. Они придают бетону стойкость к агрессивным средам, повышают морозостойкость и в целом долговечность поверхностного слоя лотков.

Системы поверхностного водоотвода, инженерных коммуникаций, системы точечного водоотвода, предлагаемые Малиновским комбинатом ЖБИ, обеспечивают долговечность дорожных покрытий, комфортность проезда и безопасность на автомобильных дорогах.

Комплексный и ответственный подход к качеству продукции, сочетание богатого практического опыта и инновационных разработок способствуют тому, что изделия Малиновского комбината могут служить до 50 лет при условии грамотного монтажа конструкций и следования правилам эксплуатации. Для предупреждения ошибок при устройстве систем водоотвода инженеры компании выезжают на объекты и осуществляют шефмонтаж. В дальнейшем важно вовремя и в соответствии с инструкциями обслуживать дренажную систему, что гарантирует ее высокие потребительские свойства. На любом этапе сотрудничества специалисты предприятия готовы оказать клиентам консультационную и техническую поддержку.



**Малиновский  
комбинат  
ЖБИ**

Тульская область, Ленинский район  
д. Малиновка, 23, офис 23  
тел. 8 (4872) 76-40-65, 8 (800) 700-30-61, 8 (800) 700-30-21  
[info-tula@mkzhbi.ru](mailto:info-tula@mkzhbi.ru), [www.mkzhbi.ru](http://www.mkzhbi.ru)

## Работа продолжается...

Однако федеральные и региональные программы по финансированию дорожного строительства в 2013 году показали хороший результат не только на олимпийских объектах, к которым было приковано повышенное внимание общественности и СМИ, но и на обычном муниципальном уровне.

«В 2013 году на федеральных автомобильных дорогах по завершении строительства и реконструкции введены в эксплуатацию участки общей протяженностью 485,6 км. Это в 1,8 раза больше, чем в 2012 году, — прокомментировал в начале 2014 года в одном из своих интервью известному общероссийскому телеканалу Юрий Агафонов. — При этом, к сожалению, нет информации о том, сколько построено именно новых дорог. А указанных объемов крайне мало для выполнения Транспортной стратегии, а также для создания разветвленной дорожной сети страны. Неслучайно и строители, и производители, и поставщики дорожного комплекса обеспокоены недостаточностью запланированных объемов нового дорожного строительства в нашей стране».

Есть ли тенденция к фактическому росту таких объемов? Какие дополнительные меры нужно принимать, чтобы содействовать активному развитию автодорожной сети? На эти вопросы тележурналиста Юрий Анатольевич ответил так: «По мнению экспертов дорожного комплекса, необходимо построить как минимум 1 млн км новых дорог. Однако даже самый оптимистичный сценарий „Транспортной стратегии РФ до 2030 года“ предусматривает строительство 82 000 км новых дорог. Согласно вышеуказанной Транспортной стратегии, до 2019 года мы должны будем строить новых участков дорог по 600–700 км в год, а уже затем — по 3000–7000 км в год...»

Последовал следующий вопрос: «Это реально? Ведь региональные дорожные фонды предусматривают финансирование только 30% (в среднем по стране) от нормативной потребности дорожного комплекса субъектов РФ». Ответ был такой: «Утопией, конечно, это назвать нельзя, однако нужен инновационный сценарий формирования единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры. Нужна серьезная подготовка — со всех сторон».

С 1 января 2014 года один из основополагающих документов в дорожной отрасли — Федеральный закон № 94-ФЗ «О размещении заказов» — утратил силу. Его место заняла федеральная контрактная система (ФКС), или

Федеральный закон № 44-ФЗ. Так или иначе, но переход на ФКС преподнес много сюрпризов как подрядчикам, так и заказчикам. Но пока новые правила еще не были опробованы на практике: на портале госзакупок тогда можно было найти лишь несколько десятков заказов, объявленных в рамках закона о ФКС, поскольку практически все заказчики постарались разыграть контракты до конца 2013 года — по старому законодательству.

Специалистами разных структур и компаний, плотно работающих с ассоциацией «АСДОР» над общими проблемами, подчеркивалось, что в новой системе присутствует ряд неопределенностей. Нет соответствующих подзаконных актов, регулирующих механизмы работы ФЗ-44, продолжается лоббирование аукционов; отсутствует ясное понимание критериев, по которым реконструкция, капремонт и текущий ремонт отнесены к таким формам закупок, как аукционы и конкурсы. В ряде случаев предусматриваются промежуточные согласования, что может привести к еще большей коррупционной активности. Для текущего ремонта не предусмотрено определение начальной цены, то есть приоритет отдается анализу рынка и методу сопоставимых рыночных цен, а проектно-сметный метод остается без внимания. Из критериев оценки конкурса исключен такой параметр, как срок выполнения работ, что и обуславливает возврат к аукционам как главной форме торгов. Но если исходить из трех основных, традиционных и проверенных составляющих проекта: срока, цены и качества, — то можно, даже снижая цену, не потерять в качестве. В предлагаемом же законе варианте такие потери неизбежны.



По глубокому убеждению представителей Ассоциации, законы должны не мешать, а, напротив, способствовать созданию отлаженного механизма, который позволит в дальнейшем эффективно расходовать бюджетные средства и создавать качественную транспортную инфраструктуру.

В интервью, которое дал Юрий Анатольевич Агафонов в начале 2014 года информационному portalу «ДорИнфо», было изложено видение того, чем ознаменуется новый закон «О контрактной системе» для дорожной отрасли. На вопрос корреспондента «ДорИнфо», в чем состоит основное отличие двух федеральных законов, Юрий Анатольевич ответил: «На ФКС возлагаются большие надежды — планируется, что система позволит сделать рынок более прозрачным и открытым. Однако ФКС на сегодняшний день — это рамочный закон, предусматривающий принятие целого комплекса подзаконных актов — распоряжений и постановлений. Всего принято более 50 постановлений Правительства РФ, которые регулируют многие вопросы, связанные с закупками. С одной стороны, нам хотелось бы иметь четкий однозначный документ, но, с другой, постановления и распоряжения правительства легче изменить и тем самым отрегулировать механизм проведения тендеров. То есть можно предположить, что новый закон еще не один год будет дорабатываться и „шлифоваться“. Надеюсь, что этому, в большей степени, будет способствовать профессиональное сообщество. В качестве примера можно привести такой случай: мы повлияли на подготовку проекта распоряжения правительства (№ 2019 от 31.10.2013), где описывается перечень товаров, работ и услуг, которые заказчик обязан разыгрывать лишь в форме аукциона. В первичной версии документ предполагал, что по всем контрактам стоимостью до 500 млн рублей необходимо проводить только электронные аукционы. Нам удалось снизить верхнюю планку до 150 млн рублей.

К сожалению, добиться полного ухода от аукционов не удалось и все контракты на содержание дорог разыгрываются по этому виду закупки. Чем это чревато? При проведении аукциона победителем становится любой участник, предложивший наименьшую цену, как правило — демпинговую. Так, например, в Карелии сложилась ситуация, когда несколько лотов выиграла московская компания, не имевшая никакого технического обеспечения. В итоге контрактное задание выполняли местные ДРСУ, но только за меньшую стоимость. Москвичи же лишь собирали сливки».

По мнению специалистов-дорожников, схему аукционов нельзя применять в проектировании и строительстве дорог в принципе. Такой вид закупок идеально подходит для приобретения, например, офисных принадлежностей, но вовсе не для выполнения дорожных работ. «В одном из условий, прописанном в ФКС, содержится следующее: если участник



конкурса снижает стоимость больше чем на 25% от начальной цены, он должен предоставить банковскую гарантию в полтора раза больше исходной, — продолжил Юрий Агафонов. — На наш взгляд, этого нельзя допускать — максимальное понижение стоимости не должно превышать 10%. Такое понижение минимально отражается на качестве исполнения контракта, а также исключает необоснованный ценовой демпинг (это устоявшаяся европейская практика)».

Перед объявлением тендера все проекты и сметы заказчика проходят через Главгосэкспертизу, что уже исключает какие-либо ошибки в расчетах и проектах. Поэтому организации, необоснованно снижающие цену на торгах, фактически увеличивают риски государства при размещении заказов по таким социально значимым и опасным объектам, какими являются дороги, мосты и тоннели. «Ценовой же критерий, вызывавший наибольшее число нареканий в адрес 94-ФЗ, остался доминирующим фактором при выборе подрядчика, и, таким образом, прежние принципы остались неизменны. Необходимо коренным образом изменить приоритеты закупок, а заказчикам — прийти к золотой середине: оптимальному значению между ценой, качеством и сроками исполнения», — убежден руководитель АСДОРа.

Отвечая на вопрос корреспондента о плюсах нового законодательства, а также о том, какие еще изменения необходимы, Юрий Анатольевич дал свой развернутый комментарий.

«В новом законе расширили линейку тендеров, хотя в ходе подготовки проекта ФКС их количество было сокращено. На сегодняшний день существует семь способов определения победителя. Например, на крупных проектах, стоимость которых превышает миллиард рублей, помимо цены, в зависимости от метода выбора победителя, подрядчик должен отвечать еще ряду критериев. В любом случае первый шаг сделан, и со временем список можно расширить...

Существует два вида страхования исполнения контракта: либо денежный взнос, либо банковская гарантия. Естественно, для заказчика важно знать, что у него есть такая „подушка безопасности“, которой в форс-мажорной ситуации можно будет воспользоваться, чтобы закончить проект. Но зачастую банки выписывают поддельные документы, на чем неплохо зарабатывают. ФКС решает проблему „липовых“ банковских гарантий.



Введен единый реестр, по которому заказчик может без труда проверить достоверность обеспечительных документов. Отсутствие в списке предоставленной банковской гарантии становится основанием не допускать участника к тендеру. На наш взгляд, необходимо расширить способы обеспечения исполнения госконтракта, в частности, применить страхование гражданской ответственности. И здесь важно отметить, что в Санкт-Петербурге на протяжении нескольких лет существовал положительный опыт применения страхования в качестве обеспечения государственного контракта. Распространение этого опыта позволит более активно привлекать на дорожно-строительный рынок предприятия малого и среднего бизнеса. Однако для этого необходимо разработать единые правила и тарифы страхования, создать компенсационный фонд.

Стратегическая задача федеральной контрактной системы — сделать дорожно-строительный рынок прозрачным. По планам, с 2016 года должна в полном объеме заработать информационная система ФКС, принцип которой заключается в том, что заказчик публикует в интернете график проведения всех тендеров, затем по каждому объявленному тендеру добавляется информация об участниках, о победителе, о конечной цене. Однако мы еще не знаем, как дальше будут обновляться данные: будет ли вноситься информация об изменениях в проекте, об исполнении контракта. В идеале каждый пользователь должен получить возможность проследить через интернет ход реализации проекта — от начала и до конца. Это важно по многим причинам. В процессе строительства объекта может возникнуть необходимость проведения дополнительных работ, не предусмотренных проектом. Например, такая ситуация произошла при строительстве на Пироговской набережной в Санкт-Петербурге. Никто не мог заранее предположить, что строители наткнутся на валуны. Если бы эта информация была открыта, то вокруг строительства было бы меньше домыслов и споров.

Или рассмотрим другую ситуацию, случившуюся с „Мостоотрядом № 19“. В начале 2013 года компания выиграла конкурс на строительство путепровода над железной дорогой в створе Поклонногорской улицы в Петербурге. Аванс был получен, но фактически работы начались только в конце лета 2013 года. Если не владеть ситуацией, можно предположить, что „Мостоотряд № 19“ — неблагонадежный подрядчик, однако в сложившейся ситуации от строителей ничего не зависело. Депутаты Законодательного собрания Санкт-Петербурга пытались пересмотреть проект, возмущались местные жители, что и откладывало начало строительных работ. Даже по одной этой причине, чтобы не только контролировать, но и защищать подрядчика, необходим такой открытый мониторинг.

Информация, описывающая ход работ, должна обязательно включать данные о конечной цене объекта. Ведь открытая информация глобально повлияет на рынок, поскольку появится возможность сравнить объекты, сроки, стоимость. Тогда исчезнут вопросы, почему тот или иной объект стоит так дорого. Открытые данные в конечном итоге запустят серьезную работу по пересмотру ценообразования. А это одно из самых слабых мест в отрасли. К примеру, компании „ВАД“, чтобы применить новую дорожную технику, самой пришлось заказывать работу по расценке на технологию Shuttle Buggy. Но эту работу должны делать не подрядчики поодиночке, а государство — централизованно.

К сожалению, из проекта закона, о котором идет речь, был исключен конкурс технологий и технических решений, который открывал бы путь для инноваций. Но почему тогда в развитых зарубежных странах именно эффективная технология играет решающую роль при выборе подрядчика? Конечно, победитель такого конкурса на первом этапе может предложить высокую цену, однако европейские заказчики умеют считать долгосрочный экономический эффект — суммарные затраты за весь срок жизни дорожного объекта: строительство, ремонт и содержание. А они должны быть минимальны!

Несмотря на все недочеты, при разработке федеральной контрактной системы мнение профессионального сообщества было учтено. Многие предложения специалистов, в том числе и ассоциации „АСДОР“, нашли отражение в ФКС».



## С надеждой на лучшее

Во второй половине 2014 года, начало которого было ознаменовано триумфом наших спортсменов на Олимпиаде в Сочи, а также возвращением Крыма и Севастополя в состав страны в качестве двух новых субъектов Федерации, стало очевидным, что жить по-прежнему не получится: уж очень не понравился зарубежным политикам такой победный марш России. Разногласия между нашим государством и Западом, в очередной раз вышедшие за рамки слов, преобразовались в санкции, направленные на дестабилизацию экономической и политической обстановки в стране. Новая волна кризиса сказалась и на состоянии дорожной отрасли: резкое снижение финансирования и сокращение адресной программы дорожного хозяйства поставило многие компании на грань банкротства.

В сложившейся на современном рынке ситуации как никогда подтвердилась актуальность консолидации специалистов внутри отрасли. Дорожники в процессе деловых встреч с волнением обсуждали дальнейшие перспективы совместной работы. Им предстояло в нелегких экономических условиях реализовать инновационный потенциал, определить сильные технические стороны внутреннего рынка, активизировать сотрудничество всех участников процесса и стимулировать спрос на новую продукцию. В условиях новой экономической ситуации нельзя было обойти проблему внедрения и освоения российских прогрессивных технологий, материалов, конструкций, машин и механизмов при проектировании и строительстве дорожных объектов, а также их содержании. Было заявлено о необходимости перехода на импортозамещение.

Перед отечественными производителями и разработчиками встала задача максимально использовать внутренний потенциал. Решение по изменению экономической модели развития и переходу на импортозамещение, принятое Правительством Российской Федерации, открывало возможность для более активного освоения российских разработок, формирования национальной системы внедрения инноваций. А это в полной мере касалось дорожно-мостового хозяйства как одной из стратегических отраслей, тем более что отечественные разработки гораздо более адаптированы к реальным геоклиматическим условиям нашей страны.

В октябре 2014 года в Новосибирске состоялось заседание президиума Госсовета по вопросам совершенствования сети автомобильных дорог. Президент РФ В.В. Путин отметил тогда, что в сфере дорожного хозяйства сделано немало: принят закон об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности; сформирована нормативно-правовая база для привлечения внебюджетных инвестиций в автодорожную отрасль; созданы федеральный

и региональные дорожные фонды... Президент подчеркнул, что открываются большие возможности для тиражирования практики государственно-частного партнерства в дорожном хозяйстве, и предложил правительству подумать о разработке специальной программы развития скоростных автомагистралей.

На заседании обсуждались вопросы, связанные с применением новых технологий в дорожном строительстве, рассматривались меры, направленные на сохранение существующих и увеличение объемов и темпов строительства новых автомобильных дорог в стране. При этом Владимир Путин обозначил проблемы, к которым в том числе отнес необоснованный рост цен на инертные дорожно-строительные материалы. Президент поручил правительству предоставить предложения и по дальнейшему развитию российских дорог по принципу «пользователь платит».

Конечно, не все существующие в отрасли проблемы были рассмотрены на заседании Госсовета, однако сам факт его проведения по вопросам, связанным с дорожным хозяйством, явился чрезвычайно значимым для дорожников событием.

«На рассмотрении Госсовета находились и наши предложения, которые были внесены в резолюции, принятые на прошедших конференциях, — сообщил генеральный директор ассоциации «АСДОР». — Поскольку темпы строительства автодорог в стране очень низкие, мы предложили изменить финансирование по принципу „пользователь платит“, для чего необходимо взимать акцизы с АЗС с плавающей ставкой 50% в одном литре бензина.

Рекомендация связана с обеспечением стабильного роста финансирования строительства, ремонта и содержания федеральных и региональных дорог, а также с обеспечением финансирования дорожного комплекса на уровне не менее 4% ВВП. Такой путь позволит выровнять уровень развития дорожной сети страны с уровнем автомобилизации населения и аккумулировать в дорожных фондах сумму акцизов, в шесть раз превышающую планируемую величину.

Кроме того, нами было рекомендовано установить предметом экспертизы оценку технико-экономической эффективности проектных решений в целях оптимизации на весь период жизненного цикла строительного объекта — вместо оценки соответствия проектных решений требованиям нормативной документации. Это также отражено в Поручениях Президента РФ 2014 года... Чтобы изменить цель и систему оценки проектов на стадии экспертизы, было предложено внести ряд изменений в пункт 5 статьи 49 главы 6 Градостроительного кодекса РФ „Экспертиза

проектной документации и результатов инженерных изысканий...». Также рекомендации касались внесения поправок в закон № 44-ФЗ «О федеральной контрактной системе в сфере закупок товаров, работ и услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд». Эти поправки должны предусматривать возможность оценки наиболее экономически выгодного предложения по принципу максимального эффекта при соотношении цена-качество (минимальные суммарные затраты за весь жизненный цикл дороги (сооружения), включая затраты на строительство (реконструкцию), ремонт, содержание дороги (сооружения), издержки пользователей и потери от ДТП).

В итоге Президент поручил проанализировать практику проведения государственными заказчиками конкурсов, а по результатам этого анализа — разработать комплекс необходимых мер».

На всем протяжении 2014 года Ассоциация продолжала добиваться рассмотрения правовых вопросов обеспечения общественного контроля за государственными и муниципальными закупками, а также создания правовой процедуры общественного контроля, в том числе и по сложным закупкам, имеющим длительный срок окупаемости... Не случайно в этой связи особое внимание было обращено на Федеральный закон № 44-ФЗ от 05.04.2013 «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд».

На ноябрьской конференции 2014 года, посвященной освоению инноваций, С.В. Ильин, заместитель директора департамента проектирования, технической политики и инновационных технологий Государственной





компании «Российские автомобильные дороги», в своем докладе отметил важность создания эффективного механизма внедрения инноваций в отечественную практику проектирования, строительства, реконструкции, содержания и ремонта автодорог.

По его словам, особый интерес представляют инициативные предложения в таких сферах, как совершенствование методов конструирования дорожных одежд, использование композиционных материалов и конструкций из них, совершенствование методов контроля качества дорожных работ, применение систем транспортной безопасности на объектах компании.

Участники пленарного заседания продолжили разговор о федеральной контрактной системе, подчеркнув важность мониторинга исполнения этого закона. Было уделено внимание и теме реализации государственно-частного партнерства в дорожном строительстве, а также вопросам развития перспективного сотрудничества между предприятиями дорожного комплекса стран-участниц Таможенного союза.

О.В. Ступников, начальник отдела автомобильных дорог департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства транспорта РФ, в своем докладе (ноябрь 2014 года), говоря о принятом техническом регламенте Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог», отметил: «За неполные два года Минтранс России совместно с Федеральным дорожным агентством, Госкомпанией

„Российские автомобильные дороги“, МТК 418, в тесном сотрудничестве с представителями министерств транспорта и коммуникаций Беларуси и Казахстана, а также с уполномоченными органами сторон по стандартизации и сертификации, в установленном порядке разработаны все 152 проекта межгосударственных стандартов...»



Напомним, что в январе 2014 года на рассмотрение в Правительство РФ был представлен проект Федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части приведения в соответствие с положениями технического регламента Таможенного союза „Безопасность автомобильных дорог“». (Этот технический регламент, принятый Решением Комиссии ТС от 18 октября 2011 года № 827, вступил в силу 15 февраля 2015 года. Регламентом установлены минимально необходимые требования безопасности к автомобильным дорогам и процессам их проектирования, строительства, реконструкции, капитального ремонта и эксплуатации. С учетом существующей практики, в том числе европейской, были установлены переходные периоды для вступления документа в силу).





В ноябре 2014 года состоялся очередной Всероссийский конкурс «Лидер освоения инноваций в дорожном хозяйстве Российской Федерации», в котором приняли участие организации, успешно внедрившие свои инновационные продукты. Напомним, что процедура участия в конкурсе такова: сначала претенденты подают заявку, где отражена освоенная на конкретных объектах та или иная инновационная технология, а также сроки ее внедрения. На следующем этапе поданные заявки рассылаются членам конкурсной комиссии для оценки соответствия требованиям Положения конкурса. Те, кто прошел данный этап, приглашаются — уже для непосредственного очного участия — на заседание конкурсной комиссии. В ходе заседания участникам конкурса предоставляется возможность выступить с презентацией и рассказать о практическом применении своих разработок — с акцентом на экономическую эффективность.



Участники III Всероссийского конкурса с нетерпением ждали начала церемонии награждения, которую открыл А.В. Бухтояров, начальник управления научно-технических исследований и информационного обеспечения ФДА Минтранса РФ. Александр Викторович в своем приветственном слове отметил, что все представленные заявки, безусловно, заслуживают внимания и что очередной конкурс «Лидер освоения инноваций...» действительно показал, насколько активен в такое непростое время рынок отечественных разработок.

Так, специальным дипломом за новаторскую разработку и лучшую импортозамещающую продукцию была награждена компания ООО «Точинвест Установка» (г. Рязань). Речь идет об универсальном тросовом ограждении с удерживающей способностью не ниже 302 кДж, динамическим прогибом 2,2 м, рабочей шириной 2,5 м. Такое ограждение установлено на ряде федеральных и региональных трасс, а его параметры, безусловно, имеют ряд преимуществ при использовании на российских дорогах в сравнении с зарубежными аналогами. Удостоена отдельного внимания и награждена таким же дипломом была и мостостроительная компания — НПП «СК МОСТ», специалистами которой создана конструкция деформационного шва, соответствующая отечественным техническим решениям дорожных одежд.

При этом в конкурсе 2014 года первого места не занял никто, зато серебряными призерами стали сразу две компании: Санкт-Петербургское государственное казенное учреждение «Центр комплексного благоустройства» (Санкт-Петербург) и ОАО ДСК «Автобан» (Москва). Призерами, разделившими также и третье место, стали ЗАО «Научно-проектный институт ИМИДИС» (Москва) и ФГБУ «Сибирский государственный университет путей сообщения» (Новосибирск).

Компания «Автобан» была удостоена премии в размере 500 тыс. рублей — за технологию строительства покрытий из дренирующего асфальтобетона, показавшую прекрасные результаты. И об этом подробнее. «Все компании вышли на конкурс с очень достойными разработками, — прокомментировал Юрий Агафонов. — Но об одной технологии хотелось бы сказать отдельно —



это дренирующий асфальтобетон. Структура этого материала за счет пористости обеспечивает быстрый отвод воды с поверхности дороги. Кроме того, такая структура обеспечивает снижение шума от контакта шины с покрытием. Еще одним преимуществом данной технологии является улучшение видимости на трассе в дождливую погоду, поскольку практически отсутствует водный шлейф. А видимость — это важнейшее условие безопасности».

А началось все с того, как в 2008 году представители ассоциации «АСДОР» в ходе рабочей поездки в Италию по приглашению компании *Autostrada del Brennero SpA*, занимающейся эксплуатацией платной автострады А22, ознакомились с этой технологией, оценив ее неоспоримые преимущества. Затем ассоциация «АСДОР» внесла на рассмотрение руководством Государственной компании «Российские автомобильные дороги» предложение о применении дренирующего асфальтобетона на одном из вверенных Госкомпани участков. С целью рассказать о практике использования этого совершенно нового для России



материала на одну из петербургских конференций был приглашен ведущий инженер *Autostrada del Brennero SpA* Карло Коста (Carlo Costa).

В результате в рамках проекта государственно-частного партнерства между АО ДСК «Автобан» и Государственной компанией «Автодор» разработаны Технические условия. И в 2012 году при ремонте одного из участков трассы М-4 «Дон» (Краснодарский край) в качестве эксперимента и была применена технология строительства покрытий из дренирующего асфальтобетона.

В целом же главным результатом 2014 года было то, что каждый живущий в России понял, насколько важно сплотиться, скоординировать свои действия, — так, как это было, к примеру, в советское время или, и того ближе, в процессе подготовки к проведению Олимпийских игр в Сочи. Важно уметь консолидированно решать проблемы и строить планы на будущее, реализовывать новые идеи, наводить, а не разрушать мосты, развивать свой внутренний потенциал. Это и есть служение общим интересам, интересам страны.



## ГЛАВА 5

### Международное партнерство

Сотрудничество с зарубежными партнерами всегда считалось и считается эффективной формой, позволяющей специалистам использовать при реализации того или иного проекта инновационный потенциал друг друга. Неслучайно профессиональному взаимодействию с представителями других стран на протяжении длительного времени ассоциация «АСДОР» уделяла и уделяет отдельное внимание.

Так, на совещании, проходившем в феврале 2007 года в стенах комитета по транспорту Ассоциации «Северо-Запад» (Санкт-Петербург) с участием делегатов из Норвегии, Финляндии, Швеции, Республики Карелии, Республики Коми, Архангельской и Мурманской областей, решались вопросы сотрудничества в сфере дорожно-транспортного строительства, обсуждались приоритетные проекты эффективного развития транспортных систем. Было заявлено, что с 1993 года, когда был образован Совет Баренцева/Евроарктического региона, стала активно проводиться работа по созданию кооперационных структур в регионе, в том числе направленная на создание комфортных условий передвижения.

В процессе заседания иностранные партнеры, обозначив свои стратегические цели, обратили внимание русских коллег на то, что развитие транспортной инфраструктуры в российских субъектах Баренцева региона идет крайне медленно; оставляют желать лучшего многие автодороги — как с точки зрения их содержания, так и в плане безопасности проезда.

«Чтобы привести в нормативное состояние дороги такого огромного региона, нужно финансирование. Ведь в нашей стране 99% работ дорожники осуществляют за счет бюджета. В соседних же с нами странах проблема финансирования дорожного строительства давно решена», — отметил руководитель АСДОРа, курирующий заседание. При этом Юрий Агафонов подчеркнул, что деятельность по улучшению ситуации на дорогах Карелии, Архангельской и Мурманской областей ведется, и в качестве примера привел работу компании «ВАД» на этих территориях. Так, с 1999-го по 2004 год при совместном финансировании за счет средств федерального бюджета и Территориального дорожного фонда Республики Карелия на автодороге Пряжа — Леметти (с 82-го по 145 км) было построено 49 км трассы с капитальным типом покрытия и сооружено два новых моста. Осенью 2003 года на указанном объекте был введен в эксплуатацию участок дороги протяженностью 13,6 км с асфальтобетонным покрытием. Этот отрезок трассы



известен тем, что здесь (впервые на Северо-Западе России) дорожники смогли обеспечить гарантийный срок в 7,5 лет. Тогда же вадовцы вели и строительство участков автодороги «Кола», ведущей в Заполярье, а с 2005 года они вышли на объекты автодороги М-8 «Холмогоры» Москва — Ярославль — Вологда — Архангельск.

Со стороны представителей Финляндии, Швеции и Норвегии звучали совершенно искренние призывы к тесному сотрудничеству с российской стороной. «Хотелось бы, чтобы территории Баренцева региона развивались как единое целое, с использованием накопленного опыта каждой из стран региона», — констатировалось на совещании.

Со многими достижениями иностранных специалистов в области дорожного хозяйства представителям АСДОРа удалось ознакомиться в том числе и во время зарубежных командировок. Так, осенью 2007 года представители АСДОРа посетили Коуволу, где в стенах Дорожного управления Восточной Финляндии состоялась встреча с ведущим инженером управления Паули Хайми. Эксперты обсудили ряд вопросов, касающихся автодорожного сообщения между соседними странами, затронув такие направления, как безопасность передвижения, зимнее содержание дорог, эффективные технологии ремонта дорожных покрытий.

Ассоциацией было налажено профессиональное сотрудничество с коллегами из Польши, Литвы, Португалии, Австрии, Германии, США, Израиля, Южной Кореи, Франции, Швейцарии, Чехии, Италии и других стран. Совместная деятельность, основанная на обмене знаниями, информацией и опытом, часто приводила к продуктивным практическим результатам. Например, австрийская компания DELTABLOC после активного участия в мероприятиях, организованных АСДОРом, создала дилерское представительство в России и занялась продвижением своей продукции — барьерных ограждений, которые впоследствии были установлены на нескольких дорожных объектах нашей страны.

Также напомним, что после рабочей поездки в Италию, где российская делегация была ознакомлена с преимуществами покрытий из дренирующего асфальтобетона, Ассоциация внесла на рассмотрение руководством Государственной компании «Автодор» предложение об использовании этой технологии на одном из участков госкомпании. Экспериментальное обустройство покрытий из дренирующего асфальтобетона при ремонте в Краснодарском крае одного из участков трассы М-4 «Дон» показало достойные результаты. Но об этой поездке подробнее.





## Встречи в Италии

Итак, в 2008 году в составе делегации, куда вошли представители Росавтодора и нескольких отраслевых российских организаций, Ю.А. Агафонов принял участие в нескольких совещаниях, организованных итальянской стороной. По его словам, эти встречи, посвященные современному строительству, эксплуатации и содержанию магистралей в Италии, оказались действительно ценными, поскольку итальянцы всегда, во все времена, отводили дорогам и обеспечению безопасности на них чуть ли не ведущую роль.

«Не секрет, что дорога — это сложный и дорогой продукт, без которого стратегическое развитие государства ни в экономическом, ни в политическом, ни в социальном смыслах невозможно. Убежденность в этом у итальянцев, по всей вероятности, в крови. Они гордятся своими магистралями и для того, чтобы совершенствовать их, стараются внедрять в жизнь все новые и новые технологии», — ответил Юрий Агафонов на вопрос местного журналиста относительно впечатлений об автомобильных дорогах Италии.

Деловой тур начался с северного итальянского городка Тренто, где находится Управление дорогой A22 (Autostrada del Brennero SpA). Эта платная магистраль ведет в австрийский город Инсбрук и проходит вдоль горного альпийского хребта. Изгибаясь спиралью, взбираясь на высоту, проскальзывая через тоннели, спускается вниз и снова поднимается в гору. На высоте 110 м здесь построен путепровод, который до определенного времени (до строительства путепровода на юге Франции) был самым высоким и в мире.

«Наша местность отличается горным рельефом. Это, безусловно, красивый, но очень сложный ландшафт — особенно для строительства дорог. Но если хочешь быть игроком на рынке создания транспортной инфраструктуры, необходимо бороться с любыми сложностями, — сказал в своем выступлении на заседании президент Autostrada del Brennero SpA Сильвано Грисенти (Silvano Grisenti). — Мы с удовольствием делимся своими многочисленными ноу-хау и уверены, что российским строителям дорог и эксплуатационникам есть чему у нас научиться. Наша компания достаточно большая — 1200 человек. Конечно же, без ошибок не обходится, но мы стараемся иметь гибкую иерархическую структуру, и все наши подразделения очень активно и, на мой взгляд, гармонично взаимодействуют друг с другом. Неслучайно нашу дорогу признают лучшей автострадой — и не только в Италии. Прибыль от нашего бизнеса — 100 млн евро в год — идет на поддержание как дороги, так и всей связанной с ней транспортной инфраструктуры».

О строительстве и эксплуатации платных автобанов на основе контракта жизненного цикла, о том, как работает механизм концессионного соглашения, об управленческой и экономической составляющих проекта на примере A22 рассказал президент компании Autostrada del Brennero SpA Вальтер Пардатчер (Walter Pardatscher). На примере деятельности своей компании он доказал, что практика контрактов жизненного цикла в Италии работает, оправдывает себя и приносит ощутимые результаты.





Продолжил рассказ о платной магистрали инженер компании Карло Коста (Carlo Costa), который именно с той самой встречи стал постоянным участником конференций по вопросам освоения инноваций, организуемых ассоциацией «АСДОР».

«Наша автомагистраль проходит на высоте от 1000 до 1200 м над уровнем моря, насчитывает более 140 мостов общей протяженностью 34 км, 23 сервисные станции, — не без гордости сообщил он. — Наша система позволяет специальным службам прибыть на место аварии или поломки в течение 4–6 минут. Надо сказать, что на каждой полосе нашей дороги насчитывается 25 тыс. автомобилей в час. Есть участки, где находится до 50 тыс. автомобилей в час. Мы проводим большую работу по снижению процента аварийности — так, за последний год удалось снизить количество аварий на 30%. Нами был введен запрет на обгон для грузового транспорта (такой транспорт в настоящее время движется только по одной правой полосе — без права на обгон). Конечно, пришлось отстоять подобный шаг...»

Все, о чем говорил синьор Коста, представители российской делегации увидели своими глазами, когда в сопровождении дорожной полиции проехали по А22 практически до Австрии и вернулись назад — путь занял менее трех часов.

«Инженер Карло вел машину по-хозяйски уверенно и на большой скорости. Один из полицейских пошутил: „Мы могли бы уже несколько раз оштрафовать инженера“, — на специальном табло полицейского пункта нарушения были зафиксированы! И здесь мы, русские, схожи с этим замечательным народом: какой... итальянец не любит быстрой езды! —

с юмором вспоминает Юрий Агафонов. — Наша делегация побывала и в сервисных центрах, и на пунктах оплаты, где все было продумано до мелочей. Сами по себе возникли вопросы: а как у нас, в России, будет осуществляться оплата, например, при въезде на ЗСД в Санкт-Петербурге? Удастся ли при этом избежать заторов?»

На следующий день состоялось заседание в Риме. Специалисты говорили о проблемах, касающихся итало-российского сотрудничества в области безопасности. Президент фонда Iteralia Лука Бениньи (Luca Benigni) в своем выступлении рассказал о методах, которые помогают решать некоторые вопросы обеспечения безопасности как на национальном, так и на международном уровнях. «Для нас особо важно сотрудничество именно в этом секторе — секторе безопасности», — сказал синьор Лука. К мероприятиям, которые проводит фонд с целью снизить число и уровень тяжести происшествий на дорогах, относится обучение, в том числе связанное с оказанием первой медицинской помощи, а также активное взаимодействие со специальными службами и координирование их деятельности. Надо добавить, что в составе фонда находится дорога A22, считающаяся наиболее безопасной в мире, поэтому представители компании Autostrada del Brennero также присутствовали на этом заседании, проходившем в стенах министерства экономического развития и торговли.

В ходе заседания представителями итальянского министерства была высказана обеспокоенность относительно официально зарегистрированного в России высокого процента аварийности. «В Италии также много трагических дорожных происшествий, но нам удалось значительно сократить количество аварий с летальным исходом, — сказал в своем коротком выступлении президент Autostrada del Brennero SpA синьор Сильвано. — Но, так или иначе, эту статистику хотелось бы свести к нулю».



## «От простого к сложному»

В России к одной из причин возникновения дорожно-транспортных происшествий относят часто встречающиеся дефекты асфальтового покрытия. И в этой связи положительный опыт развитых зарубежных стран также оказывается не лишним. В декабре 2013 года в Петербурге состоялся российско-американский семинар «Глобальные перспективы технологии асфальта. Supergrave — современная система проектирования асфальтобетонных высокой эксплуатационной надежности». Это была первая попытка в нашей стране подобным образом представить данную передовую практику перед широкой аудиторией российских специалистов.



Семинар, инициированный ведущими экспертами в области асфальтобетона Т.С. Худяковой и А.Ф. Масюк и организованный ассоциацией «АСДОР» совместно с компанией Honeywell, собрал более 150 представителей предприятий дорожной и нефтегазовой отраслей. Профессор Университета Висконсин (США), директор исследовательского центра MARC и один из разработчиков системы Хуссейн Бахия (Hussain Bahia) прочел цикл лекций, содержащих различные теоретические и практические аспекты использования системы Supergrave. Хуссейн Бахия, приглашенный в Санкт-Петербург специально для того, чтобы ознакомить российских дорожников с новой для них системой, впоследствии стал одним из постоянных участников организуемых Ассоциацией мероприятий.





США, как известно, построили одну из мощнейших транспортных сетей во многом благодаря тому, что достаточно серьезно уделяли внимание разработке асфальтобетонных технологий. История этого направления берет начало с 80-х годов XIX века и представляет собой многоступенчатую эволюцию инженерной мысли, материалов, методов испытаний, специального оборудования и их практического применения.

Незадолго до появления Supergravel в США наиболее распространенными были методы Маршалла, которые использовались в 38 штатах, и метод Хвима, применявшийся в 10 штатах. С течением времени выявились некоторые недостатки этих методов.

Сконцентрировав усилия на предотвращении колееобразования, разработчики оставили вне рассмотрения такие распространенные виды разрушения покрытий, как появление пересекающихся усталостных и низкотемпературных трещин при резком охлаждении. И это вполне объяснимо: методы разрабатывались в 1930–1950-х годах, когда интенсивность движения была в десятки раз меньше и вышеуказанные проблемы не казались столь острыми.

В конце 1980-х годов стало совершенно очевидно, что взамен чисто эмпирических способов необходима разработка нового метода проектирования состава асфальтобетонной смеси — на более фундаментальной научной основе. С этой целью правительство США профинансировало работы стратегической дорожной исследовательской программы (Strategic Highway Research Program — SHRP), в которых приняли участие сотни исследователей из разных стран.

Полученные результаты содержат три главных элемента: новую систему классификации вяжущих; требования к каменным материалам; метод проектирования состава асфальтобетонной смеси. Они-то и легли в основу системы Superpave — Superior Performing Asphalt Pavement System, что в переводе означает «Асфальтовые покрытия с наилучшими эксплуатационными характеристиками».

Благодаря вниманию федеральной власти и солидному финансированию (150 млн долларов) уже в течение четырех лет на новый стандарт перешли 48 из 52 дорожных агентств штатов. По государственной программе были подготовлены специалисты, закуплено новое оборудование и оснащены лаборатории. Все это сформировало хорошую базу для эффективной работы системы.

Superpave опирается на принцип «от простого к сложному» и предлагает рациональное решение дорожных проблем. Новая система технических условий базируется на реологических свойствах битумных вяжущих в широком диапазоне температур и условий старения. Битум выбирается исходя из климатических условий, ожидаемой транспортной нагрузки и расположения материала в структуре покрытия.

Оценка производится при самой высокой и самой низкой ожидаемой температуре покрытия. Для смесей, которые будут укладываться в нижних слоях покрытия, температуры корректируются. В результате материал выбирается таким образом, чтобы он обеспечивал устойчивость покрытия при самых низких и высоких расчетных температурах.



Как известно, со временем вяжущее в составе структуры покрытия меняется, становится более жестким, поэтому изменяются его эксплуатационные характеристики. Для более точной характеристики вяжущего в условиях старения требуется смоделировать процесс старения. В Superpave он состоит из двух этапов: испытания по методу RTFO и по методу PAV. По первому методу тест проводится для моделирования старения, которое происходит при укладке, и первого года эксплуатации покрытия. Следующий этап моделирования процесса старения вяжущего — это камера для старения под давлением (PAV).

После внедрения системы в США покрытия продемонстрировали отличные эксплуатационные характеристики, прежде всего с точки зрения устойчивости к колееобразованию и низкотемпературному трещинообразованию. Это искомый результат многолетнего труда большого количества ученых и практиков, продиктованный пониманием того, что от состояния дорожной сети зависит экономическое здоровье государства и уровень жизни его граждан.

При этом господин Бахия признал, что в Superpave еще недостаточно совершенны методики испытаний для определения качества модифицированного битума и над этим еще предстоит много работать. Было бы неплохо получить такие техусловия, где были бы оговорены эксплуатационные характеристики, относящиеся в равной степени к немодифицированным и модифицированным битумным вяжущим.

Но насколько система может быть приемлемой для России и почему она не так быстро распространяется по миру? Этот вопрос, безусловно, волновал большинство участников семинара. По мнению американского ученого, она идеальна для России. «Да, у вас используется окисленный битум, потому что это разрешают нормативы. Но если перейти на работу по требованиям Superpave, то нет сомнений, что НПЗ, которые выпускают окисленный битум, модернизируют свои производства, чтобы делать материал надлежащего качества. Так было в США, где до 1993 года окисленный битум производили многие заводы. Но после перехода на систему оценки битума по эксплуатационным характеристикам они начали совершенствовать производственные процессы, чтобы получить более высокое качество», — отметил Хуссейн Бахия.

Дмитрий Пахаренко, главный технолог АО «ВАД», высказал мнение как специалист, работающий в российских реалиях: «Нет сомнений, что Superpave — это современная и очень перспективная система проектирования асфальтобетонов. Мы, подрядчики, заинтересованы во внедрении подобных подходов в России — и прежде всего потому, что несем гарантийные

обязательства по своим объектам. Наиболее эффективно для подрядчика эта система может быть применена в условиях контрактов жизненного цикла. В существующей же практике аукционов на выполнение дорожных работ, к сожалению, параметр гарантийного срока у нас не учитывается.

Supergrape позволяет прогнозировать срок службы асфальтобетона, а значит, мы имеем возможность управлять качеством смеси в зависимости от условий эксплуатации конкретной дороги. Будем надеяться, что в скором времени федеральная контрактная система начнет учитывать параметры качества в отношении гарантийных сроков. То есть главным критерием при выборе подрядчика станет не ценовой показатель, а гарантия надежности и долговечности».

Участниками специализированного семинара 2013 года было подчеркнуто, что, несмотря на все преимущества методов Supergrape относительно евро-норм и тем более норм РФ, нельзя примитивно копировать и немедленно внедрять их в России. Внедрение системы нужно проводить постепенно. Для начала необходимо создать и оснастить необходимыми приборами несколько лабораторных центров, обучить специалистов и начать накапливать статистические данные по свойствам вяжущих и асфальтобетонов. И только после детального анализа полученных данных можно будет приступить к адаптиванию системы Supergrape для России. Возможно, некоторые методики испытаний необходимо будет изменить с учетом особенностей местных строительных материалов и климата.





Рекордной по количеству иностранных специалистов стала I Международная научно-практическая конференция «Актуальные вопросы утилизации изношенных шин и использования резиновой крошки в дорожном строительстве», также состоявшаяся в Санкт-Петербурге в 2013 году. Организаторами ее проведения выступили АСДОР и Ассоциация содействия восстановлению и переработке шин «Шиноэкология». Поддержку в проведении оказали Комитет Госдумы по природным ресурсам, природопользованию и экологии, Государственная компания «Автодор», Центр международного промышленного сотрудничества ЮНИДО в Российской Федерации, Федеральная служба по надзору в сфере природопользования, проект «Экология России» и общественное экологическое движение «Сделаем вместе».





В ходе работы конференции было заявлено, что в нашей стране ко второму десятилетию XXI века, по оценке экспертов, накопились громадные объемы изношенных автомобильных покрышек — десятки миллионов тонн. В обсуждении возможных вариантов разрешения этой проблемы приняли участие 14 европейских компаний, работающих в сфере обращения с изношенными шинами: Valorpneu (Португалия), Signus (Испания), Ecorpneus (Италия), Asphalt Rubber Association (Ассоциация резиновых асфальтов) и другие. Зарубежные коллеги поделились опытом переработки старых автомобильных покрышек. Такая работа проводится благодаря специально созданным фондам, которые, помимо финансирования других направлений, выделяют средства дорожникам для утилизации резиновой крошки в асфальтобетоне на дорогах 4–5-й категорий.



## Интеграция опыта

Для того чтобы полнее и нагляднее представить уровень развития и эффективность использования тех или иных зарубежных ресурсов и технологий, представители ассоциации «АСДОР» неоднократно сами становились участниками международных выставок. Среди таких мероприятий — специализированная выставка строительной техники, оборудования и инновационных технологий bauma.

Напомним, что мероприятия, организованные в рамках bauma, проходят и на открытых выставочных площадках, и в закрытых павильонах, где всегда представлено огромное количество технических новинок, начиная от небольших, в том числе и ручных инструментов, заканчивая настоящими гигантами: подъемными кранами, многотонными самосвалами, асфальтобетонными заводами.

АСДОР начиная с 2004 года является постоянным участником этой выставки, проходящей в Мюнхене (Германия). Здесь партнерами и представителями Ассоциации было проведено немало конструктивных встреч со специалистами крупнейших предприятий, производящих специализированную технику и оборудование.

«Выставка действительно производит большое впечатление, — отметил Василий Орестович Мотуз, начальник КГКУ «Алтайавтодор», — помогает нам, дорожникам, находиться в тренде, ведь техника, оборудование, технологии постоянно совершенствуются, изобретается что-то новое, и





нам отставать нельзя! Новинок появляется много, и очень хорошо, что предоставляется такая возможность воочию оценить эффективность предложений рынка, получить продуктивную информацию, что называется, из первых рук».

«Выставка bauma отличается чрезвычайно широким разнообразием самой современной дорожно-строительной техники и новейшего оборудования, демонстрацией большого количества инновационных решений, технологий. Очень насыщенно, информативно», — такую оценку дал Дмитрий Валентинович Челядинов, генеральный директор компании «НПФ Бастион», входящей в состав Ассоциации.

Одним из самых запоминающихся для АСДОРа стало общение со специалистами фирмы Maurer, занимающейся производством современных деформационных швов. В 2013 году Ассоциация приняла активное участие в презентациях, организованных в рамках bauma этой и другими компаниями мирового уровня.

Увы, но следует признать, что последствия введенных с 2014 года санкций негативно отразились на уже налаженных коммерческих и дружеских связях между российскими и западными партнерами и не способствовали созданию дополнительного импульса для активного продолжения сотрудничества.



В 2016 году представители АСДОРа были приглашены на одно из заседаний, состоявшееся в ходе проведения очередной выставки *bauma*, — для обсуждения проблем бизнеса в условиях санкционной политики. В ходе этой встречи, участниками которой стали генеральный директор VDMA (Союз немецких машиностроителей) в России Свен Флассхофф, генеральный директор Ассоциации европейского бизнеса (АЕБ) доктор Франк Шауфф, а также представители крупных европейских производственных компаний, было подчеркнуто, что санкции сказались на количестве сделок, заключаемых с российскими компаниями.

Дополнительным осложнением в сотрудничестве с европейскими партнерами стало введение утилизационного сбора. Также повлияло на ситуацию постановление Правительства РФ от 17 июля 2015 года № 719 «О критериях отнесения промышленной продукции к промышленной продукции, не имеющей аналогов, произведенных в Российской Федерации», целью которого является поддержка местного производства. При этом выяснилось, что желание зарубежных производителей работать с российскими заказчиками по-прежнему огромно.

Иностранные специалисты из разных стран готовы делиться со своими русскими коллегами накопленным опытом и новыми разработками, о чем они всегда открыто заявляли и заявляют. В свою очередь, представители Ассоциации убеждены, что сотрудничество с зарубежными партнерами — это не только необходимость, но и неизбежность, несмотря на принятые санкции и вынужденный переход на импортозамещение. Так или иначе, но опыт применения в России зарубежных инновационных технологий накоплен немалый. Поэтому вряд ли можно остановить тот

процесс интеграции опыта и технологий, который активно начался еще в 1990-е годы. В этом убеждены все дорожники, а АСДОР, активно продолжая работать в направлении поддержания зарубежных связей, постоянно привлекает к участию в своих мероприятиях иностранных коллег, разрабатывает для них специальные партнерские программы.

По приглашению Ассоциации в период, когда особенно актуальными стали для нашей страны вопросы импортозамещения, для участия в конференции по проектированию (в 2015 году) приехал Йозеф Пальме, руководитель направления «Мосты» департамента «Бизнес-девелопмент» Doxa GmbH (Австрия). Он рассказал о применении передовых опалубочных технологий Doxa на примере моста через Корабельный фарватер (ЗСД, Санкт-Петербург). Выступление было активно поддержано аудиторией: задано много вопросов и высказано добрых пожеланий. Так, директор по науке ЗАО «Институт ИМИДИС» Александр Ильич Васильев искренне заметил: «России не страшны никакие санкции, когда с нами работают такие симпатичные европейцы!»

Посетил Петербург и Клод Джорджи, менеджер по техническому маркетингу европейского отделения компании Mead Westvaco (США) с целью познакомить российских коллег с новой технологией по устройству дорожных покрытий при строительстве и ремонте автодорог с использованием теплого асфальтобетона Evotherm. За девять лет (с 2003 года) в мире было уложено 32 млн тонн таких смесей, что в пересчете представляет собой полосу движения протяженностью более 80 тыс. км.





На полях одного из прошедших в Санкт-Петербурге мероприятий, организованных АСДОРом, директор отдела исследований и разработок Hansoo Natech (Южная Корея) Ким Янг Ик (Kim Young Ik) поделился опытом использования технологии тонкослойного покрытия Recover Asphalt.

Ким Янг Ик ознакомил российских коллег с инновационным RMC-модификатором, основным компонентом которого является термопластичный эластомер. Эластомер предназначен для покрытий дорог с интенсивным трафиком, а также для мостов, взлетно-посадочных полос, покрытий с дренажными свойствами. Благодаря использованию модификатора, асфальтобетонная смесь становится более устойчивой к колеобразованию, к высоким и низким температурам, а также стойкой к изнашиванию.



О развитии технологии высокомодифицированного битума и расширении областей применения этого продукта неоднократно в своих докладах сообщал на конференциях и семинарах, проводимых Ассоциацией в Петербурге, менеджер по продажам в Центральной Европе KRATON Polymers Nederland B.V. Марек Ковальчук.

Среди зарубежных компаний, которые сотрудничали и сотрудничают с АСДОРОм, — израильское предприятие «Юган Маркетинг». Ведущий международный эксперт в области материаловедения Изар Халами (Izhar Halahmi), представляющий эту компанию, в беседе с корреспондентом журнала «Дорожная держава» несколько раз подчеркнул, насколько важно и ценно для его компании общение с российскими коллегами в деле совершенствования конструкций дорожных одежд.

Офер Киф (Ofer Kief), профессор в области геосинтетики и международный специалист по укреплению слабых оснований, также приехавший из Израиля, заметил: «Меня поразило количество делегатов, которые приняли участие в петербургской конференции по вопросам освоения инноваций. Я даже не представляю, насколько сложно было организаторам собрать такое огромное количество специалистов вместе. В рамках конференции я как консультант достиг всех поставленных задач: рассказал о наших разработках, выслушал пожелания, ответил на возникшие у участников вопросы».

Таким образом, несмотря на санкции, которые начиная с 2014 года лавиной обрушились на Россию, Ассоциация продолжала отстаивать возможности сотрудничества с иностранными партнерами. По мнению Ю.А. Агафонова, традиции и перспективы успешного бизнеса заключаются именно во взаимодействии с теми организациями, которые имеют длительный положительный опыт продвижения своих продуктов и услуг. Ведь и иностранные специалисты, встречаясь с российскими разработчиками, выносят из обсуждений много полезного и впоследствии — продуктивного.



В этой связи показательным явилось партнерство с французской компанией Socotec. Коммерческий директор компании «Иль-де-Франс Socotec» Винсент Беше, неоднократно принимавший участие в мероприятиях АСДОР, в том числе с целью продвижения разработок своей компании, связанных с особенностями надзора жизненного цикла объектов при помощи многочастотного георадара, признал, что ценит возможность увидеть, узнать, насколько высок технологический потенциал русских разработчиков в данной области.

Что касается сотрудничества ассоциации «АСДОР» с представителями стран бывшего СССР, то здесь большое внимание отводилось вопросам стандартизации — в свете вступившего в силу с 15 февраля 2015 года Технического регламента ТР ТС 014/2011, утвержденного решением Комиссии Таможенного союза в соответствии с Федеральным законом РФ «О техническом регулировании».

Напомним, что решением Комиссии Таможенного союза, на основании соглашения о единых принципах и правилах технического регулирования, в Республике Беларусь, Республике Казахстан и Российской Федерации был установлен переходный период с датой завершения 1 сентября 2016 года.

Юрий Агафонов не раз подчеркивал, что стандартизация является важнейшим элементом технического регулирования. Стандартами, в том числе, определяются правила и методы испытаний, измерений, правила отбора образцов, необходимые для применения и исполнения требований ТР ТС и оценки соответствия продукции. Однако сложилась практика разработки новых нормативных документов без привлечения к этой работе экспертов отдельных направлений.

При разработке стандартов не были учтены положительные результаты существующего практического опыта, накопленного в регионах. Имела место и параллельная разработка сводов правил, межгосударственных стандартов ЕАЭС по нескольким вопросам, частично дублирующих и/или противоречащих друг другу. Ассоциацией «АСДОР» проведена большая работа с целью защитить интересы участников отраслевого рынка и в дальнейшем избежать некоторых ошибок и нежелательных последствий, связанных со вступлением в силу ряда новых нормативных документов.

«Несмотря на разработку новых межгосударственных стандартов и требований Технического регламента Таможенного союза, — отметил в 2016 году Юрий Анатольевич, — преждевременно говорить о перевооружении дорожной отрасли современными нормами. Для того чтобы эти нормы

заработали, во-первых, необходимо встроить, „вживить“ их в уже существующую нормативную базу, исключив противоречия и разночтения документов. Во-вторых, теоретически подготовить, то есть обучить новым стандартам, методикам и правилам всех, кто непосредственно будет с ними работать. Схема перехода отрасли на новые нормы должна учитывать интересы всех участников дорожно-строительного рынка».

Так или иначе, сотрудничество со специалистами других государств продолжается, и в этих профессиональных связях заинтересовано большинство специалистов, причем как российских, так и зарубежных. Ассоциацией был проведен анализ зарубежного и отечественного опыта, связанного с осуществлением совместных проектов и программ, в том числе касающихся подготовки и квалифицированных кадров для дорожного хозяйства. Этот анализ показал, насколько эффективно и плодотворно международное взаимодействие — и не только в пределах одной отрасли.

«Наша ассоциация всячески содействует расширению географии внешне-го сотрудничества, надеясь на дальнейший процесс взаимообогащения и взаимопонимания между специалистами разных стран», — подчеркивает Лилия Синякова, помощник руководителя ассоциации «АСДОР».





## Дорогие партнеры, коллеги, друзья, уважаемый Юрий Анатольевич!

От имени коллектива АО «Коминвест-АКМТ» и от себя лично с огромным удовольствием поздравляю всех сотрудников ассоциации «АСДОР» с 20-летием со дня ее основания!

20 лет — это уже серьезная дата, подтверждающая состоятельность и рост! За эти годы пройден немалый путь: от основания некоммерческого предприятия, его целенаправленного развития — до реалий сегодняшнего дня.

Благодаря работе Ассоциации в настоящее время решаются многие вопросы по развитию дорожной отрасли. Вы вносите свой вклад в решение наиболее актуальных проблем дорожного комплекса, включая вопросы ценообразования и пути устранения административных барьеров. Как партнеры помогаете производителям материалов, техники и оборудования в расширении рынка сбыта продукции.

Мы рады, что среди наших партнеров есть такие профессионалы, ратующие за свое дело. Желаем вам дальнейшего процветания, стремительного развития и финансового благополучия!

*Генеральный директор  
АО «Коминвест-АКМТ»  
А.Б. Халецкий*

## Технические решения любой сложности

АО «Коминвест-АКМТ» является производителем и поставщиком специализированной техники, в том числе для дорожного строительства, ремонта и содержания дорог.

Среди предлагаемой продукции — коммунальные дорожные машины, которые не только во много раз облегчают труд работников соответствующих служб, но и позволяют поддерживать дорожное покрытие в хорошем состоянии.

Выбирать тип техники следует в зависимости от видов выполняемых работ, а различные коммунальные машины имеет смысл применять в определенное время года. Однако существуют и многофункциональные коммунальные машины, которые совмещают в себе несколько функций: от уборки наледи до полива зеленых насаждений. Приобретение такой всесезонной техники позволит сэкономить средства, которые потребовались бы для покупки сразу нескольких коммунальных машин.



С момента основания компании «Коминвест-АКМТ» в 1992 году полностью налажено серийное производство современных комбинированных дорожных машин и оборудования для обслуживания и ремонта дорог.

Холдинг, являясь клиентоориентированной компанией, обладает серьезным инжиниринговым потенциалом, собственным конструкторским бюро и производственными мощностями, а также крупным сервисным центром, в том числе с услугой выездного обслуживания.

Одна из производственных площадок компании — Тосненский механический завод (ОАО «ТоМеЗ»), где производятся комбинированные дорожные машины марки «МКДУ» на базе российских и импортных шасси, а также высокоэффективное быстросъемное навесное оборудование. Торговая марка «ТоМеЗ» известна многим дорожным организациям России и давно зарекомендовала себя с самой лучшей стороны!

В настоящее время одним из акционеров АО «Коминвест-АКМТ» является дочерняя структура «Сбербанка».





Благодаря поддержке государства АО «Коминвест-АКМТ» в настоящее время ведет три НИОКР Минпромторга в рамках постановления Правительства РФ от 30.12.2013 № 1312:

- мусоровоз на дизель-электрическом шасси (этап серийного производства);
- мобильная асфальтовая установка с производством до 100 тонн в час (этап серийного производства);
- дорожный аэродромный уборочный комплекс (этап изготовления опытного образца).

Известно, что дорожно-коммунальная техника по своим характеристикам должна соответствовать конкретным условиям и климатическим особенностям того или иного региона. АО «Коминвест-АКМТ» имеет возможность предложить технологические решения любой сложности — для любой климатической зоны.



АО «Коминвест-АКМТ»  
111539, Москва, Реутовская ул., 76  
тел. 8 (495) 212-21-22, 8 (800) 700-21-22  
info@cominvest-akmt.ru, www.cominvest-akmt.ru



## Уважаемые коллеги, друзья!

Для экономического развития нашей страны, с ее огромной территорией, дорожная система является архиважной. Дорожная отрасль включает в себя множество научных, проектных, строительных, промышленных, эксплуатационных и управляющих предприятий и организаций. Многие из них объединены в различные ассоциации и содружества.

Наше предприятие — ООО «Деформационные швы и опорные части» — уже много лет гордится тем, что является членом ассоциации «АСДОР», в которой партнерство между участниками складывается на высоком профессиональном, деловом и дружественном уровне. Каждый член Ассоциации, несомненно, находит для себя много полезного и необходимого в этом сообществе профессионалов-дорожников. Эффективная и значимая деятельность Ассоциации достигнута благодаря высокопрофессиональной и упорной работе руководителей и сотрудников АСДОРа.

От имени всего коллектива компании ООО «Деформационные швы и опорные части» сердечно поздравляю АСДОР с двадцатилетним юбилеем! Мы желаем организаторам и всем членам Ассоциации здоровья, благополучия, новых высоких достижений, развития производства на самом высоком инновационном уровне, а также благоприятной законодательной, программной, ресурсной и финансовой обстановки для нашей совместной успешной работы.

***Председатель совета директоров ООО «ДШР»  
В.М. Поспелов***

## Акцент на импортозамещение

ООО «Деформационные швы и опорные части» имеет многолетний опыт работы на отечественном рынке дорожного строительства. Деятельность предприятия связана с изготовлением и установкой мостовых деформационных швов (далее — ДШ) и опорных частей (ОЧ), сейсмозащитных элементов.

Вся продукция изготавливается в Московской области на собственном производстве — в цехах, расположенных в поселке Столбовая Чеховского района. Начиная с 1994 года здесь изготовлено более 65 000 погонных метров ДШ различных конструкций и более 200 000 единиц опорных частей.

За этот период в дорожном строительстве произошли качественные изменения в области применения конструкций ДШ и ОЧ — от простейших образцов, изготавливаемых непосредственно на строительной площадке, до высокотехнологичных изделий, производимых в заводских условиях и поставляемых на объект в 100-процентной готовности.

Расширение номенклатуры внедряемых в отечественном производстве ДШ требует постоянного проведения опытно-конструкторских работ по совершенствованию изделий и их адаптации к различным проектным решениям мостовых сооружений.

Накопленный практический опыт позволяет предприятию принимать участие в совершенствовании нормативной базы, касающейся данной области. ООО «ДШР» является разработчиком таких профильных отраслевых документов, как «Рекомендации по проектированию и установке полимерных опорных частей мостов» (ОДМ 218.2.002–2008) и «Деформационные швы мостовых сооружений на автомобильных дорогах» (ОДМ 218.2.025–2012). Оба документа утверждены и рекомендованы к применению Росавтодором. Современные условия применения и эксплуатации конструкций мостовых ДШ и ОЧ предъявляют высокие требования к их потребительским свойствам: надежности, долговечности, высокой прочности и выносливости, водонепроницаемости, обеспечению плавности и безопасности проезда, удобству содержания и ремонтпригодности. Решение этих задач возможно за счет внедрения инновационных конструктивных решений, применения новых материалов.

Совершенствование конструкций ДШ, разработка и внедрение новаторских технических решений осуществляются при активном взаимодействии предприятия с научно-исследовательскими и проектными институтами. Так, разработка основ конструкции щебеночно-мастичных ДШ



и нормативной базы для нее проводилась совместно с ФГБУ «РОСДОРНИИ». Этот институт также привлекался к разработке нормативной базы для ДШ с ленточным компенсатором.

Совместно с кафедрой «Мосты и транспортные тоннели» МАДИ были созданы модели ДШ для испытательных стендов, на которых исследуется воздействие колесных нагрузок на покрытие проезжей части, на ДШ и пришовную зону покрытия.

При поддержке ФКУ «Центравтомагистраль» внедрен в практику усовершенствованный конструктив ДШ с ленточным компенсатором, с применением гребенчатых плит перекрытия, использование которых увеличивает прочность и устойчивость крепления ДШ к конструкции пролетного строения, повышает комфортность проезда по нему автотранспорта. Данный тип деформационных швов успешно эксплуатируется на многих мостовых сооружениях федеральной автодорожной сети и Москвы.

Приоритетным направлением развития предприятия всегда было и остается изготовление продукции собственными силами на территории РФ, с использованием передовых открытых мировых технологий в области проектирования и производства ДШ и опорных частей.

На протяжении 25 лет ООО «ДШР» последовательно и целенаправленно занимается импортозамещением мостовых ДШ и ОЧ, все конструкции которых изготавливаются на собственном производстве в Московской области. Выполнение силами предприятия всей технологической цепочки, начиная от проектирования и проектной привязки и заканчивая изготовлением, стало залогом конкурентного преимущества, позволив минимизировать накладные расходы, обеспечивать привлекательную стоимость выпускаемой продукции и, что не менее важно, минимальные сроки изготовления.

Каждая из конструкций является передовым техническим решением в своей области применения и, в полной мере соответствуя современным требованиям, не уступает зарубежным аналогам.

В период кризиса ООО «ДШР» осуществило поставку ДШ и опорных частей на ряд объектов, реализация которых стояла под угрозой срыва из-за существенного удорожания импортных материалов и конструкций, предусмотренных проектом. Это еще раз доказывает важность проблемы импортозамещения материалов и технологий.

Специалисты предприятия приняли участие во всех эпохальных дорожных стройках. Начало было положено при строительстве Московской кольцевой автомобильной дороги (109 км вокруг Москвы), где впервые было обращено внимание на мировой опыт использования наиболее современных конструкций ОЧ и ДШ, которые ранее в России не применялись. Коллектив ООО «ДШР» организовал изготовление резиновых опорных частей по немецкой технологии (стандарт DIN 41.41) и резино-металлических герметичных ДШ типа «Трансфлекс».

Для строительства в Москве Третьего транспортного кольца (ТТК) была запущена линия по изготовлению однопрофильных и многопрофильных деформационных швов с ленточным резиновым компенсатором и открыта новейшая конструкция ДШ типа «Маурер» (европейский бренд). Этой конструкцией швов, изготовленных на заводе ООО «ДШР», укомплектованы и все мостовые сооружения на вновь построенной автодороге Чита — Хабаровск протяженностью более 2000 км.

Новое строительство платной автомагистрали М-4 «Дон» также было укомплектовано опорными частями и деформационными швами, выпущенными предприятием. Активное участие ООО «ДШР» приняло при подготовке к Олимпиаде 2014 года в Сочи, при строительстве автодорожного моста на остров Русский, транспортного перехода через Керченский пролив, скоростной автомагистрали Москва — Санкт-Петербург, трассы ЦКАД в Московской области, хордовых автомагистралей в Москве, а также трассы «Таврида». Это существенно расширило опыт специалистов предприятия и повысило авторитет коллектива среди участников строительства и эксплуатации автомобильных дорог.



ООО «Деформационные швы и опорные части»  
143006, г. Одинцово, Транспортная ул., 2  
тел.: 8 (499) 189-42-87, 8 (495) 599-74-57  
[info@dshoch.ru](mailto:info@dshoch.ru), [www.dshoch.ru](http://www.dshoch.ru)



Компания «Бастيون», двадцать лет работающая на рынке дорожно-строительной сферы, знает цену общения и понимает значимость полученных контактов, информации и дружеских отношений с партнерами и потенциальными заказчиками. Это кропотливый и планомерный труд налаживания добрых и взаимовыгодных отношений с партнерами. А благодаря теплой, дружественной обстановке, которую создает команда АСДОРа внутри сообщества, связанного едиными устремлениями и интересами, общение стало проще. Легче стало находить общие точки взаимодействия, понимать и решать насущные вопросы по продвижению новых идей в различных инстанциях дорожной сферы.

На семинарах, проводимых Ассоциацией, можно побеседовать как с руководителями отраслевых ведомств, так и со специалистами, которые работают, как говорится, непосредственно «на земле». Благодаря такому формату общения вырисовывается подлинная картина состояния отрасли, возникает более глубокое понимание насущных проблем, потребностей. Это помогает «скорректировать» свое место в сообществе и спланировать усилия для дальнейшей работы, направленной на развитие дорожной отрасли, и не только.

Поэтому в связи с двадцатилетним юбилеем ассоциации «АСДОР» хочется пожелать от имени всего коллектива нашей компании и дальше продолжать благородное, нужное дело по сплочению представителей дорожной отрасли и созданию благоприятной платформы, позволяющей реально решать вопросы на всех уровнях власти, начиная от высших административных кругов и до рабочих подразделений. Спасибо коллективу Ассоциации за их профессионализм и преданность общему делу.

Желаем каждому сотруднику команды АСДОРа и всем членам Ассоциации здоровья, счастья и свершения задуманных планов — как в работе, так и в личной жизни. До встречи на площадках Ассоциации!

***Коллектив ООО «НПФ Бастيون» и его генеральный директор  
Д.В. Челябинов***

## Отечественные разработки

ООО «НПФ Бастион» в области создания оборудования для дорожно-строительной сферы работает с 2000 года. С участием компании реализовано более 300 крупных проектов на территории России и стран СНГ.

Производство оборудования связано с осуществлением качественного технологического режима сборки узлов по чертежам, а также с процессом создания новых моделей на основе изучения инновационных технологий и материалов.

Высокая квалификация специалистов производственного и конструкторского подразделений обеспечивает компании лидирующие позиции на рынке производства оборудования для дорожно-строительных работ. Заказчикам предлагаются оригинальные машины и материалы, позволяющие осваивать новые методы строительства и содержания автомобильных дорог, сокращая сроки и существенно снижая затраты.

Основные виды оборудования и материалов ООО «НПФ Бастион»:

- Плавильно-заливочные установки и средства малой механизации, в том числе с применением технологий всесезонного ремонта;
- Оборудование на асфальтоукладчики любого типа для распределения вяжущего;
- Установки для модификации битума и производства битумных мастик;
- Комплексы заводов по производству битумных эмульсий, в том числе в модульном исполнении;
- Установки для ввода адгезионных добавок (ЛДАД);
- Омолаживающие составы для обработки верхнего слоя асфальтобетона и гидроизоляции продольных стыков;
- Установки для производства холодно-битумных минеральных смесей и грунтосмешивания с различным количеством ингредиентов;
- Оборудование для распределения и стабилизации грунтов;
- Установки для получения и распределения солевых растворов, битумного вяжущего;
- Приборы и оборудование для дорожных лабораторий.





Компания проводит целенаправленную работу, связанную с продвижением технологий под ключ и включающую в себя полный контроль технологического процесса, начиная с выбора наилучших технологий использования только проверенных материалов, комплексной поставки оборудования, заканчивая контролем качества работ. В первую очередь это реализовано в области применения битумных эмульсий, холодных смесей и укрепления грунтов. По заказу КруДор (Красноярский край) специалистами НПФ «Бастион» разработано и запущено в серийное производство устройство распределения вяжущих (УРВ). Оборудование может быть установлено на любой вид серийно выпускаемых асфальтоукладчиков. «Бастион» — единственный отечественный производитель такого оборудования на территории РФ и СНГ — в сентябре 2019 года получил на данную модель государственный патент.

Оборудование обычного укладчика модулем, подобным Spray Jet, позволит получить современнейшую машину, способную в одном рабочем проходе распределять битумную эмульсию и производить укладку асфальтобетонного слоя покрытия. Причем не принципиально, какая марка эмульсии используется, — важно, что нанесение эмульсии осуществляется в заданном постоянном объеме по всей площади и эмульсионная пленка до укладки асфальта не повреждается. Поэтому дорожники все чаще становятся на сторону новой технологии нанесения ЭБК, гарантирующей, что асфальт будет уложен непосредственно после нанесения эмульсии. Это позволит избежать «намотки» эмульсионной пленки шинами автотранспорта или асфальтоукладчика и обеспечить прочное сцепление старого и нового слоев.

Среди новинок — заводы по производству битумных эмульсий модульного типа. Они оснащены установкой по производству эмульсии, емкостями для воды, битума и эмульсии, а также собственным автономным подогревом на термальном масле. Завод к передислокации можно подготовить за четыре часа, включая монтаж и запуск на новом месте. Емкости используются и автономно — с любым другим оборудованием.

Повысить качество битумов можно путем введения ПАВ с помощью установок ввода адгезионных добавок (ЛДАД), монтаж которых занимает один-два дня.

Введение в битум адгезионных присадок позволит:

- обеспечить прочное сцепление битумов с каменными материалами различной природы;
- уменьшить расход битума при производстве асфальтобетона;
- снизить рабочую температуру вяжущего и температуру приготовления горячих асфальтобетонных смесей;
- сократить расход энергоносителей на технологические нужды;
- повысить производительность АБЗ и уплотняющих механизмов;
- увеличить сезон строительных работ;
- повысить водо- и морозостойкость асфальтобетона и, следовательно, увеличить срок службы покрытия.

Специалистами компании разработана и выпускается установка для производства полимерно-битумных вяжущих и модифицированного битума производительностью до 30 тонн в час на базе 40-футового контейнера (УПМБиБМ).

Высокое качество производимого ПБВ с улучшенными технологическими характеристиками по теплостойкости, морозостойкости и др. (независимо от параметров исходного сырья) обеспечивается возможностью варьировать количество проходов смеси битума с полимером через коллоидную мельницу. Установка также позволяет производить битумные мастики и резинобитумное вяжущее.

Компанией запущены в серийное производство машины для ямочного ремонта с применением инфракрасных разогревателей. Они состоят из блока инфракрасного разогревателя и термос-бункера для хранения и нагрева ремонтных смесей фрезерованного асфальта, горячей асфальтобетонной смеси и емкости для вяжущего. Могут быть оснащены трамбовкой, компрессором и другим оборудованием, используемым при ямочном ремонте.



ООО «НПФ Бастион»

198320, Санкт-Петербург, Красное Село, Кингисеппское ш., 55

тел. 8 (812) 741-02-65

info@npf-bastion.ru, www.npf-bastion.ru

## ГЛАВА 6

### По российским просторам

Частые командировки, деловые поездки, путешествия... Заказаны билеты, распланирован график встреч, всегда наготове «походный» чемодан. Аэропорты, вокзалы, автомобильные дороги, гостиницы — это те особенные места, где воздух пропитан атмосферой чего-то всегда притягивающего и еще не известного. Чувство «перемены мест», которое нельзя сравнить ни с каким другим, в большей степени знакомо профессиональным дорожникам, особенно если работают они на территории России.

Просторы нашей страны и ее деление на несколько климатических зон диктуют определенные условия для изыскательских, строительных или восстановительных работ. И здесь без освоения прогрессивных технологий и использования новаторских методов и подходов, позволяющих достичь качественных результатов, уже не обойтись!

Современные дороги требуют принципиально иного к себе отношения при содержании и эксплуатации, чем это было, скажем, лет двадцать назад. Поэтому нельзя не прислушиваться к биению пульса отраслевой науки, к словам и предложениям тех, кого мы незамысловато и просто называем «дорожниками», нельзя мириться с тем, что тормозит развитие дорожного дела в стране...

Интеграция инновационного опыта — одна из основных задач ассоциации «АСДОР». Для этого и организуются в разных регионах страны выездные семинары, в которых участвуют компании, представляющие Ассоциацию. Семинары проходят в разных регионах под объединяющим их названием «Инновационные технологии и материалы для дорожного строительства». Принимающие стороны — это, как правило, руководители региональных отраслевых министерств и управлений автомобильными дорогами (заказчики), а также представители местных подрядных и проектных организаций. Ассоциация, оказывая содействие в продвижении инновационных продуктов для отрасли, всегда выступает в роли организатора таких мероприятий. Таким образом, членам АСДОРа предоставляется возможность ознакомить и проектировщиков, и строителей из других регионов со своими разработками, причем непосредственно на территории заказчика.

Специалисты из разных городов России собираются в конкретном регионе не только с целью обмена информацией, практическими достижениями, но и для налаживания новых партнерских связей. Интерес к участию

в семинарах со стороны специалистов только растет. И это неслучайно, ведь кроме профессиональных встреч и успешно проведенных переговоров каждому делегату предоставляется возможность увидеть достопримечательности выбранных для проведения мероприятия городов и их окрестностей, а также ознакомиться с построенными и еще строящимися транспортными объектами.

За несколько лет, благодаря подобной форме профессионального общения, ставшей с 2008 года традиционной, компаниям, входящим в состав Ассоциации, удалось побывать более чем в 40 регионах России. Семинары проводились в Коми и Карелии, на Алтае и Байкале, в Крыму и на Каспии, в Среднем Поволжье и Краснодарском крае, в Архангельске, Смоленске, Перми, Рязани, Нижнем Новгороде, Уренгое и других российских городах, в Тульской и Калужской областях, а также в Башкортостане и Татарстане, в Прибалтике. Но расскажем мы только о нескольких семинарах из проведенных АСДОРом, поскольку подробную информацию вместить на страницах одной книги не представляется возможным.

Итак, одним из городов проведения такого выездного мероприятия стала Пенза. Семинар состоялся в апреле 2012 года в стенах компании «Автодорога». Это старейшее дорожно-строительное предприятие было основано в послевоенное время, в 1948 году, когда шли активные работы по восстановлению народного хозяйства. С момента образования специалистами организации было построено и отремонтировано около 1000 км автомобильных дорог.





Приехавшие для участия в семинаре представители АСДОРа обратили внимание на неравнодушное, почти лирическое отношение пензенских специалистов к дорогам. «Все дороги — в сердце», — сказала во время неформального общения генеральный директор компании «Автодорога» Т.А. Недопекина. Татьяна Алексеевна глубоко убеждена, что, приводя дороги в порядок, необходимо заботиться не только о качестве покрытия, но и о дорожной инфраструктуре в целом.

А.С. Калашников, на протяжении многих лет возглавлявший ФКУ «Поволжуправтодор» («Большая Волга»), отметил тогда: «У дороги — женский род. Поэтому и относиться к ней нужно как к прекрасному полу: холить, лелеять, украшать... К сожалению, проблемных участков на наших дорогах еще много, поэтому своей главной задачей мы считаем устранение недостатков и совершенствование дороги далее. И здесь без инновационных технологий не обойтись. Это касается как строительства, капитального ремонта, так и текущего ремонта и содержания».

Известно, что в ведении ФКУ «Поволжуправтодор» находятся федеральные дороги семи субъектов Федерации: Пензенской, Оренбургской, Рязанской, Самарской, Ульяновской и Саратовской областей, а также Республики Мордовии. Общая протяженность дорог составляет 3330 км (линейных), из которых 1089 км являются составной частью автомагистрали М-5 «Урал» (Москва — Челябинск). Более 700 км трассы проходит по территории Пензенской области... А если посмотреть на карту дорог, находящихся в ведении управления, то центром — золотой серединой — является Пенза, где и расположена «Большая Волга».

Юрий Агафонов, рассказав собравшимся о задачах и программе семинара, сообщил об активной деятельности АСДОРа в части продвижения новых

технологий, материалов и оборудования. После приветственных слов, согласно программе, началась череда презентаций инновационных разработок. Перед проектировщиками и строителями Поволжья выступили представители компаний-производителей из Москвы, Санкт-Петербурга, Тулы, Рязани, Самары...

Выступающие познакомили дорожников с новейшими способами армирования и стабилизации грунтов, с технологиями использования полимерно-битумных вяжущих, дорожных лент, адгезивных присадок, обеспечивающих повышение долговечности покрытия автодорог. Большой интерес вызвало практическое применение профилированных мембран, а также полифилизаторов, эффективно используемых при проведении ремонтов. Было рассказано о способах автоматизации строительства, а также о методе георадиолокации, применяемом при обследовании дорог; об эффективности устройства локальных очистных сооружений и систем водоотвода; об особенностях горячего цинкования металлических изделий автодорожной инфраструктуры; о методах вторичной защиты бетонных и железобетонных конструкций. Важное место заняла тема безопасности.

Внимание, с которым воспринимали презентации дорожники Поволжья, лишний раз подтвердило не только их искреннюю профессиональную заинтересованность, но и готовность осваивать многие предложенные инновационные разработки. «Подобные семинары необходимы как для обмена передовым опытом, так и для выявления тех белых пятен, которые, к сожалению, еще остались в нашей деятельности. Мы всегда открыты для таких мероприятий, нам важна обратная связь», — сказала в завершение семинара Баянслу Сухановна Искиндинова, главный инженер Федерального управления автомобильных дорог «Большая Волга».

Сегодняшнее руководство ФКУ «Поволжуправтодор» также ориентировано на комплексный подход к реконструкции и содержанию дорог. Здесь придается огромное значение освоению новых дорожных технологий, машин, конструкций и оборудования. Конечно же, есть чему поучиться и у пензенских, и у других региональных дорожников!





Теперь перенесемся в Иркутск, где 22–25 апреля 2014 года в рамках специализированного форума были организованы выставки «Транспорт и дороги Сибири» и «Спецтехника. Сибавтосервис», состоялась конференция «Модернизация и комплексное развитие транспортной инфраструктуры Сибири» и прошел семинар «Инновационные технологии и материалы для дорожного строительства». Организаторами конференции выступили Комитет по транспорту Государственной Думы ФС РФ, Министерство транспорта и Союз дорожников Иркутской области, а организатором семинара — АСДОР.



В этом же, 2014, году, спустя три месяца после знаменательного события — присоединения Крыма к России, благодаря поддержке Комитета по транспорту и связи Республики Крым и ГУ «Служба автомобильных дорог Республики Крым», в Симферополе состоялась встреча представителей АСДОРа с подрядными и проектными организациями, работающими на полуострове. В 2014 году формирование глобальных планов, связанных с совершенствованием транспортной инфраструктуры полуострова, только начиналось. При этом в некоторых районах ремонт многих дорог и городских улиц на тот момент уже производился.

Как территория опережающего развития, Крым стал интересен многочисленным предпринимателям, в том числе производителям строительных материалов и конструкций, техники и оборудования. Однако все понимали, что развитие современной дорожной сети полуострова — дело непростое, связанное с географическими и геологическими особенностями региона, а также с немалыми затратами. В связи с этим констатировалось, что необходим целенаправленный и очень серьезный профессиональный подход.

Участниками семинара в Крыму стали руководители и специалисты вышеуказанных ведомств, а также представители ведущих проектных и дорожно-строительных предприятий, работавших в тот период на полуострове. Представители 19 компаний из разных регионов России рассказали о своих достижениях и практике освоения новых современных материалов и технологий, конструкций и оборудования при строительстве,





реконструкции и ремонте дорожно-транспортных сооружений. Презентации были посвящены современным тенденциям в асфальтовой индустрии, новым геоинформационным технологиям, комплексному проектированию объектов транспортной инфраструктуры, изготовлению и использованию тросовых барьерных ограждений, опыту применения очистных сооружений и систем водоотвода, сборных гофрированных конструкций и кольчужной сетки. Участники семинара также ознакомились с инновациями в области дорожного освещения, с особенностями создания миграционных переходов для животных и эффективными методами защиты от коррозии и огня.

Большой интерес у собравшихся вызвал доклад генерального директора института «Трансмост» Е.Г. Агафонова, который свою презентацию посвятил инновационным техническим решениям при проектировании искусственных сооружений. Опыт другой петербургской проектной организации — «Ленпромтранспроект» — представила Л.И. Смородина, начальник технического отдела. Было заявлено, что институт готов использовать все свои разработки при реализации ключевых программ по развитию дорожного хозяйства Крыма и его полному воссоединению с дорожно-опорной сетью России.

Крымчане, в свою очередь, отметили следующее: «Будем считать, что начался процесс вхождения Крыма в реалии российского строительства. Все наработки, которые вы привезли, — это очень интересно. Надеюсь, что, ознакомившись с материалами и технологиями, мы начнем использовать их в нашей практике...»



К.В. Могильный, занимавший на тот момент должность заместителя начальника ГУ «Служба автомобильных дорог Республики Крым», заявил о необходимости скорейшего решения проблем, связанных с землеотводом, поставкой материалов, внедрением самых современных стандартов. «В рамках перехода в систему координат российского законодательства предстоит справиться с целым рядом сложнейших задач и вопросов, включая вопросы ценообразования», — сказал он.

Дорожникам Крыма, находившимся тогда в довольно трудном положении, которое принято называть периодом адаптации, предстояло не только освоить российскую нормативную базу, защитить рынок госзакупок, дождаться стабильного финансирования, чтобы довести «до логического завершения» большое количество объектов, но и поддержать местного производителя — во избежание оттока специалистов. Особую





остроту приобрела проблема транспортной доступности на полуостров: неслучайно главным стратегическим проектом для всех стало строительство Керченского транспортного перехода. В завершение семинара представителями АСДОРа было высказано единое мнение: «Всем сердцем приветствуя присоединение Крымского полуострова к России, важно не предаваться эйфории радости, а начать реально решать накопившиеся проблемы и поставленные задачи. Ведь это теперь и наши задачи!»



Два раза выездные специализированные семинары проходили на Алтае: первый состоялся в 2013 году, второй, по желанию представителей Ассоциации, был организован через пять лет. За это время в Алтайском крае произошло немало перемен, и многие из них коснулись дорожной отрасли. На территории края появилось несколько новых инфраструктурных объектов, среди которых — строительство в уникальной предгорной местности, на территории «Белокурихи-2», горной дороги протяженностью 8 км.

Многие из нас, зачитываясь рассказами Василия Шукшина, с юности мечтали оказаться на малой родине писателя, вдохнуть целебный воздух этого края, взглянуть на бирюзовую Катунь, проехаться по Чуйскому тракту — рукотворному символу единства народов. А вот мечта посетить Алтайский край у представителей АСДОРа сбылась дважды! Оба семинара «Инновационные технологии и материалы для дорожного строительства» были проведены в стенах Алтайского государственного технического университета им. И.И. Ползунова (г. Барнаул) при поддержке и участии КГКУ «Алтайавтодор».

Делегацию во главе с Ю.А. Агафоновым с удивительным сибирским радушием принимали руководители и специалисты «Алтайавтодора», преподаватели университета и местного Учебного центра дорожного хозяйства, проектировщики и ведущие специалисты подрядных организаций. Каждый из них предан своему делу и с любовью и радостью, а главное — на совесть служит своему краю. Иначе не было бы заботливо ухоженных





городских улиц, не было бы завидной чистоты и порядка на дорогах, причем на протяжении многих сотен километров, которые посчастливилось проехать представителям делегации.

Не было бы в музее, организованном на базе Автодорожного колледжа АлтГТУ, той уникальной экспозиции, которую за 10–12 лет собрали алтайские дорожники. Много сил и времени в организацию дорожного дела Алтая вложили Леонид Адамович Хвоинский, возглавляющий Межрегиональное объединение дорожников «Союздорстрой», а также Василий Лаврентьевич Свиридов, профессор кафедры транспортного строительства АлтГТУ.



Второй приезд на Алтай, состоявшийся в июле 2018 года, был не менее интересен и познавателен. Перед началом мероприятия, приветствуя гостей, начальник ФКУ «Управление федеральных автомобильных дорог „Алтай“» Ярослав Александрович Долинский отметил: «Мы очень внимательно следим за появлением на дорожном рынке инноваций, современных конструкций, нового оборудования, материалов. И это не случайно, ведь протяженность дорог Алтайского края составляет более 17 тыс. км, из них 636 км — это федеральные трассы. Каждая из них нуждается в качественной заботе, каждая должна отвечать современным требованиям, и прежде всего — нормам безопасности».

Василий Орестович Мотуз, заслуженный строитель Российской Федерации, почетный дорожник России, руководитель Управления автомобильных дорог Алтайского края (КГКУ «Алтайавтодор»), добавил: «На автомобильных дорогах нашего края — большое количество мостовых сооружений и путепроводов. Реализуются и новые проекты. Все это требует и внимания, и грамотных технологических подходов... Применение современных технологий и использование новых материалов, конструкций, оборудования — это не только гарантия более длительного срока службы, но и следование новым стандартам и регламентам с целью достижения необходимого качества в процессе строительства, ремонта и содержания дорог».

Декан факультета профессор Иван Викентьевич Харламов, в свою очередь, высказал общую заинтересованность сотрудников и студентов института в новых технологиях, которые существуют как в России, так и за рубежом: «Я надеюсь, что и этот семинар технологических инноваций откроет нам много нового, полезного».





Генеральный директор ассоциации «АСДОР» Юрий Агафонов перечислил задачи по развитию дорожного комплекса, стоящие перед специалистами отрасли согласно майским указам Президента РФ. «На сегодняшний день использование инноваций в дорожном хозяйстве — одно из важнейших условий перспективного развития дорожной отрасли», — отметил он. Отдельно Ю.А. Агафонов коснулся и проблем, которые препятствуют такому продвижению в настоящее время. Среди них явные противоречия и расхождения в ряде положений закона № 44-ФЗ. «Принцип стимулирования инноваций, в том числе в строительстве, предусмотренный статьей 6 „Принцип контрактной системы в сфере закупок“ и статьей 10 „Принцип стимулирования инноваций“ 44-ФЗ, полностью исключается другим пунктом этого же законопроекта — пунктом 2 (ст. 19), где предусматривается недопустимость закупок продукции с избыточными потребительскими свойствами, — прокомментировал докладчик. — А ведь каждый год в мире для дорожного строительства и проектирования создаются новые виды строительных материалов, технологий, технических решений, улучшающих именно потребительские свойства строительных объектов. В этом-то и состоит суть развития всей отрасли!»

Доклады, подготовленные участниками семинара, подчеркнули сказанное: снова было представлено довольно большое количество технологических новшеств и современных конструктивных решений. Внимание было уделено применению композитных материалов, сетчатым конструкциям, защищающим от камнепада, что особенно актуально для горных районов Алтая, технологиям ремонта мостов, использованию металлических конструкций.

О преимуществах материалов, которые предлагает компания «АэроПлан» для ремонта дорог и мостов из цемента и асфальтобетона, алтайским дорожникам рассказал Г.В. Задорожный. А технологию нанесения одного из материалов Геннадий Викторович продемонстрировал вживую на небольшом участке одной из оживленных трасс Барнаула.

А.А. Жукаев, председатель совета директоров ГК «Точинвест», рассказывая об использовании МГК в дорожном строительстве РФ, сделал акцент на методе гильзования при ремонте искусственных сооружений. Данный метод нашел свое применение при ремонте водопропускных труб, малых и пешеходных мостов, тоннелей. К слову сказать, после проведения семинара в 2013 году на нескольких объектах «Алтайавтодора» были впервые установлены тросовые барьерные ограждения — новейшая разработка ГК «Точинвест». Выступая в качестве содокладчика Александра Жукаева, А.В. Савельев (представитель завода «Северсталь-метиз») сообщил о современных технических решениях с использованием высокопрочных канатов для арочных, висячих и вантовых мостов.

Одним из важнейших тематических направлений, рассматриваемых на семинаре, стала тема ремонта и эксплуатационной безопасности мостов. А к мостам на Алтае отношение особое... Насыщенным и интересным стал доклад В.Ю. Казаряна, генерального директора НПП «СК МОСТ», посвятившего свое выступление современным методам реконструкции мостов. На примере проекта ремонта Песочного моста через реку Днепр в Смоленске он ознакомил участников с усилением ребристого пролетно-



го строения путем превращения его в коробчатое посредством установки нижней плиты. Это действительно уникальное технологическое решение теперь доступно для использования, как и большинство других новаторских идей компании по спасению мостовых сооружений.

В завершение семинара глава КГКУ «Алтайавтодор» Василий Мотуз отметил: «Сейчас много разных мероприятий, участие в которых подразумевает для производителя только одну цель — продать свою продукцию. А семинары и конференции, которые проводятся в рамках АСДОРа, отличаются тем, что здесь идет активное обсуждение проблем, высказываются очень конструктивные предложения. Отрадно то, что всех собравшихся здесь интересует не сиюминутная выгода — им важен результат, качество общего дела! Поэтому мы организовали этот семинар и провели в Барнауле во второй раз!»

На следующий день делегацию АСДОРа ждала интереснейшая экскурсия к известному кластеру, носящему название «Белокуриха-2». Это активно развивающийся новый туристический курорт, масштабный проект государственно-частного взаимодействия в рамках федеральной целевой программы «Развитие внутреннего и въездного туризма в РФ на 2011–2018 годы». Курорт, расположенный в горах, на высоте 800 м над уровнем моря, находится в 5 км от города Белокуриха. Построенная дорога, которая предназначена в том числе и для экскурсий, полностью отвечает самым современным требованиям современного курорта. Великолепие природы и подъем в горы по дороге-серпантину вряд ли кого-то оставят равнодушными, как не оставили равнодушными и участников прошедшего семинара.





Михаил Николаевич Ростоцкий, генеральный директор ГУП «Алтайиндорпроект», о проделанной работе говорил не без гордости: «Нам была поставлена задача сделать проект дороги от точки А до точки Б. Мы разработали проектную документацию с учетом всех особенностей горной трассы, чтобы дорога была качественной и безопасной». На каждом участке дороги произведено укрепление откосов и выемок габионами, дорожная одежда сделана из современного высококачественного асфальтобетона с щебеночным основанием, устроено три аварийных съездов, а также несколько колодцев и водосборников.

«Подобных объектов у нас еще не было, ведь дорога проходит через активный горный рельеф. Для ее прокладки осуществлялись масштабные взрывные работы. Это очень сложный проект, и мы им гордимся!» — прокомментировал Константин Владимирович Зорий, заместитель начальника КГКУ «Алтайавтодор» по строительству, качеству и техническим вопросам.

Добавим, что по итогам V Всероссийского конкурса «Лидер освоения инноваций в дорожном хозяйстве Российской Федерации 2016 года», организованного АСДОМ совместно с Государственной компанией «Автодор» и Отраслевой медиа-корпорацией «Держава», Государственное унитарное предприятие дорожного хозяйства Алтайского края «Северо-Восточное дорожно-строительное управление» за реализацию проекта автомобильной дороги г. Белокуриха — Курортный субкластер «Белокуриха-2» получило призовое третье место.

В конце апреля 2017 года — уже в формате каспийского гостеприимства — в Астрахани прошел еще один выездной семинар. Он состоялся при официальной поддержке ФКУ Упрдор «Каспий», руководство и специалисты которого глубоко заинтересованы в решении ряда проблем путем внедрения на вверенных им объектах передовых технологических разработок.

Федеральная сеть автомобильных дорог, находящаяся в оперативном управлении ФКУ Упрдор «Каспий», проходит по четырем субъектам РФ, а это более 1000 км. Среди стратегически важных объектов — автомобильная дорога М-29 «Кавказ», на ряде участков которой в настоящее время развернута масштабная работа по строительству и реконструкции. Прикаспийская территория активно развивается, в том числе и в плане автотуризма. Неслучайно отдельное внимание здесь уделяется качественному содержанию дорожных объектов, обеспечению безопасности на них, развитию придорожного сервиса. Во многом поэтому интерес к семинару со стороны региональных представителей оказался высок: в конференц-зале гостиницы «Астраханская» собралось более 120 человек, для которых и были подготовлены доклады, презентации и раздаточные материалы.

Продуктивную поддержку в организации и проведении специализированного мероприятия 2017 года оказали начальник управления ФКУ Упрдор «Каспий» Сергей Владимирович Щербак, его заместитель Сергей Валерьевич Улеев и главный инженер ФКУ Упрдор «Каспий» Сергей Юрьевич Куликов.





В работе семинара приняли участие специалисты Астраханской области, Калмыкии, Дагестана и Чечни из проектных, научно-производственных и подрядных организаций этих регионов. Презентации участников обозначили большой потенциал качественного развития дорожного хозяйства в нашей стране. В связи с этим было высказано соображение, что важно не растерять имеющиеся возможности и ресурсы — напротив, необходимо поддерживать (в том числе и со стороны регулирующих органов) и стимулировать тех, кто готов и может создавать новые продукты, разрабатывать и реализовывать прогрессивные технологии.



Главный инженер ФКУ Упрдор «Каспий» Сергей Куликов заметил, что подобные семинары очень важны, поскольку способствуют продуктивному взаимодействию специалистов разных направлений дорожной отрасли: «Мы будем стремиться к тому, чтобы сделать эти специализированные мероприятия в нашем регионе постоянными, традиционными». Высокую продуктивность проведенного мероприятия подтвердило внедрение в дальнейшем на дорожных объектах Астраханской области, Дагестана и Чечни технологий, материалов, конструкций, представленных участниками семинара.

Семинары, которые организует АСДОР в разных регионах России, несомненно, имеют и обратную связь эффективного взаимодействия. Неслучайно активными участниками ежегодных специализированных конференций, проходящих в Санкт-Петербурге, часто становятся главы краевых и республиканских министерств транспортного и дорожного хозяйства, а также федеральных управлений автомобильными дорогами. Так, например, после прошедшего в Казани семинара, организованного АСДОРом, девятую Международную конференцию «Освоение инновационных технологий и материалов в дорожном хозяйстве», состоявшуюся в ноябре 2016 года, посетила большая и представительная делегация из Татарстана во главе с первым заместителем министра транспорта Республики Татарстан Артемом Викторовичем Чукиным.



## Безопасные и качественные автомобильные дороги

Важнейшим документом, связанным с формированием опорной сети федеральных автомобильных дорог и обеспечением баланса между ее потенциалом и ростом автомобильного парка, является обновленная Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. Задачи, стоящие перед современной дорожной отраслью, дополнили майские указы, подписанные Президентом Российской Федерации В.В. Путиным 7 мая 2018 года.

В основу программ по приведению дорог в нормативное транспортно-эксплуатационное состояние и развитию автодорожной сети крупнейших городских агломераций заложен долгосрочный национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги», реализацию которого осуществляют Минтранс России и Росавтодор. Этот нацпроект создан в развитие одноименного приоритетного проекта, стартовавшего в 2016 году и охватившего 38 российских городских агломераций. Нацпроект БКАД, реализация которого началась 3 декабря 2018 года, коснулся уже 104 городских агломераций. К национальным целям, согласно майским указам, отнесена в том числе необходимость активного использования новых материалов, инновационных технологий для повышения качества и ровности дорожного полотна, а значит, и для обеспечения безопасности дорожного движения.

Таким образом, проведение семинаров по освоению инноваций приобрело особую актуальность и дало возможность наглядно убедиться в проведении работ по приведению в нормативное состояние дорог регионов.

Теперь, благодаря возможности книжного формата, совершив телепортацию в Центральную Россию, на Рязанщину... Среди россиян наверняка мало тех, кто ни разу не приезжал сюда, на родину Сергея Есенина, не гулял по проспектам и улицам древнего города, расположенного на высоком правом берегу Оки... Рязань — это не только масса достопримечательностей, связанных с историей России. Это крупный научный, военный и промышленный центр. О транспортной доступности сюда говорить не приходится, в том числе из-за близкого расположения Москвы.

Для проведения очередного семинара Рязань была выбрана не случайно, поскольку цель таких мероприятий, как было сказано выше, не только познакомить специалистов, представляющих конкретный регион, с новейшими технологиями и разработками компаний, которые входят в состав



Ассоциации, но и достичь обратной связи с профессиональным сообществом. А у рязанских дорожников есть с чего брать пример, ведь территория региона меняется на глазах, активно развиваясь, в том числе в области дорожного строительства и автотуризма.

XVII семинар-презентация «Инновационные технологии и материалы для дорожного строительства» состоялся при поддержке министерства транспорта и автомобильных дорог Рязанской области, а также комитета по вопросам государственного устройства и местного самоуправления Рязанской областной думы. Прошло мероприятие в конференц-зале «Мюнстер» (отель «Старый город») в конце апреля 2018 года.

В своем приветственном слове министр транспорта и автомобильных дорог Рязанской области А.В. Савичев отметил действительный интерес со стороны отраслевых специалистов и области, и города к проведению такого семинара. Он выразил надежду на дальнейшее сотрудничество, рассказал о проектах, реализующихся на рязанской земле, подчеркнул важность грамотного консолидированного подхода к решению отраслевых задач, в том числе и по вопросам эффективного использования выделенных из федерального бюджета средств. Андрей Владимирович также сообщил, что в Рязанской области успешно реализуется федеральный приоритетный проект «Безопасные и качественные дороги».

«Таким образом, нам есть чем заниматься и есть где работать! — сказал министр. — При этом важнейшей нашей задачей остается следующая: максимально эффективно использовать выделенные средства. Важно, чтобы качественно отремонтированные дороги служили не менее семи-

восьми лет, чтобы шло увеличение межремонтного периода. Для этого мы внимательно изучаем отраслевой рынок, довольно насыщенный, отличающийся разнообразием материалов, технологий, конструкций... Словом, чего только нет! И здесь очень важно не ошибиться в выборе, чтобы в дальнейшем использовать только те технологии, материалы и разработки, которые гарантированно бы способствовали достижению высокого качества работ и, соответственно, увеличению межремонтного периода. А в этом нам, в том числе, и помогает проведение подобных встреч!»

А.А. Жукаев, председатель совета директоров ГК «Точинвест», заместитель председателя комитета по вопросам государственного устройства и местного самоуправления Рязанской областной думы, в этой связи дал следующий комментарий: «Наше тесное взаимодействие в ходе проведения таких мероприятий дает необходимые результаты, и прежде всего — в плане надежного долгосрочного сотрудничества».

Генеральный директор АСДОРа, поблагодарив встречающую сторону и пожелав всем участникам продуктивной работы на семинаре, отметил: «Рязань — удивительный город, представляющий синтез старины и современности, хранящий традиции и стремящийся к активному развитию, к новым перспективам. Безусловный вклад в это развитие вносят рязанские проектировщики, дорожники и производители, которые, несмотря на имеющиеся проблемы, решают вопросы сообща, комплексно и в соответствии с духом времени. Задачи у дорожников Рязанской области те же, что и по всей стране. И в этом плане хочется обратить внимание на ряд проблем, которые необходимо решать нам всем, находясь в



единой профессиональной связке. Важно не растерять имеющиеся возможности и ресурсы — напротив, необходимо поддерживать их, в том числе и со стороны регулирующих органов. Со своей стороны, мы готовы к сотрудничеству, к взаимодействию, и подтверждением этой готовности являются наши многолетние традиции, связанные с проведением в Петербурге специализированных конференций и, конечно же, подобных выездных семинаров».

Далее в своем докладе он перечислил задачи, касающиеся развития дорожного комплекса, в том числе сообщив о проблемах, среди которых и та, которая может привести к массовому банкротству дорожных предприятий. Речь шла о проекте закона о создании гарантийных фондов по обеспечению обязательств, подготовленном депутатами Госдумы РФ к первому чтению. Согласно этому закону, строители на период гарантийных обязательств будут вынуждены изымать деньги из оборота на протяжении пятилетнего (как минимум) периода.

«А суммы это не маленькие — до 10% от стоимости контрактов, — пояснил докладчик. — Таким образом, строители, еще не заработав деньги на объекте, вынуждены будут длительное время „кормить“ банки. Получается, что на дорожном строительстве будет зарабатывать банковская структура, а не сами дорожники. Поэтому о таком законе в настоящее время говорить преждевременно, ведь не решен целый ряд других важнейших задач. Так, например, сообществу необходимо обратить внимание на предложения относительно необходимости внесения других, более значимых изменений в ФЗ-44». Юрий Анатольевич перечислил ряд пунктов, которые необходимо внести в качестве изменений в этот документ, чтобы они законодательно поддержали дорожников, а не наоборот.

Одним из ведущих тематических направлений нижегородского семинара стали подходы к решению задачи обеспечения экологической и акустической безопасности дорожно-транспортных объектов. Касаясь этой темы, главный инженер ООО «Миакон СПб» А.В. Мошенжал рассказал об использовании инновационных композитных элементов, способствующих достижению эффективной шумозащиты. Тему производства и применения современных композитных материалов поднимали и другие участники семинара.

Технический директор ООО «БАСА» Н.В. Домашова подчеркнула важность защиты транспортных сооружений от негативных климатических и механических воздействий с помощью лакокрасочных материалов. Значительным фактором использования таких материалов является то, что они безопасны для окружающей среды.

Тема экологии прозвучала и в докладе С.Ю. Мизитова, генерального директора ООО «ИСТ», который сообщил о современных технологических решениях, связанных с содержанием автомобильных дорог, рассказал о преимуществах технологии применения жидких ПГМ. Особенный интерес вызвал метод обеспыливания, позволяющий снизить расходы на мероприятия по очистке от пыли, уменьшить воздействие ее вредных частиц на окружающую среду, повысить безопасность дорог при эксплуатации.

Интереснейший доклад о применении виртуальных испытаний для проектирования и сертификации инновационных элементов дорожного обустройства представили ведущие специалисты ООО «МиПК» — генеральный директор компании И.В. Демьянушко и ее заместитель Б.Т. Тавшавадзе.

Второй день работы семинара традиционно был посвящен техническим экскурсиям на известные по всей стране производственные предприятия. Участники посетили площадки ГК «Точинвест», МГК «Световые технологии», а также научно-исследовательского центра, работающего на базе принадлежащего компании «Газпром нефть» Рязанского завода битумных материалов, лидера отечественного рынка по выпуску ПБВ.

Битумная и асфальтобетонная лаборатории научно-исследовательского центра оснащены современным оборудованием, благодаря чему в них



можно изучать не только битумы, выпускаемые производителями, но и асфальтобетонные смеси, которые готовятся на их основе дорожно-строительными организациями. Такой подход позволяет проводить комплексные исследования и разрабатывать рецептуры материалов, гарантированно способствующие увеличению срока службы дорожного покрытия. Следует добавить, что с открытием данного центра в России появилась возможность проводить полномасштабные исследования и по методике Supergrave.

Еще два предприятия, которые посетили участники в рамках технической экскурсии, также по-своему уникальны, на каждом из них выпускается продукция высочайшего качества. Так, гостям представилась возможность, что называется, вживую ознакомиться с интереснейшим зрелищем — процессом горячего цинкования металла. Такой метод в свое время показал признанную высокую экономическую эффективность, надежность и универсальность металлоконструкций «Точинвест».

Рязанское предприятие МГК «Световые технологии» также оснащено всем необходимым оборудованием, благодаря которому выпускаемая продукция конкурирует по качеству с лучшими европейскими аналогами.

После посещения производств участники семинара отметили высокий уровень развития компаний и надежный задел на их дальнейший рост. Завершился такой насыщенный для участников семинара день экскурсией в село Константиново, на малую родину Сергея Есенина.





## Уважаемые коллеги!

От имени коллектива ООО «ПГМ — Городское Пространство» поздравляю ассоциацию «АСДОР» с 20-летним юбилеем! За эти годы АСДОР стал авторитетным независимым органом, к предложениям которого прислушиваются представители и власти, и бизнеса. На протяжении многих лет наша компания, являясь активным членом Ассоциации, регулярно участвует в проводимых АСДОРом мероприятиях. Мы благодарим Ассоциацию за возможность конструктивного общения с новыми партнерами и заказчиками, за помощь в продвижении нашей продукции. Желаем всем предприятиям, входящим в состав АСДОРа, дальнейшего развития и процветания!

*Генеральный директор ООО «ПГМ — Городское Пространство»  
Б.Б. Мандрик-Котов*

## Надежный поставщик

ООО «ПГМ — Городское Пространство» — крупнейший разработчик, производитель и поставщик инновационной продукции из композитных материалов на территории РФ. Собственный завод полного цикла по производству таких изделий расположен в Калининградской области.

Предприятие производит высокопрочные полнокомпозитные конструкции: ограждения, лестничные сходы, лотки, стойки для дорожных знаков и др. Изделия используются на объектах строительства и реконструкции автомобильных и железных дорог, в гражданском и промышленном строительстве.

Продукция компании соответствует требованиям ТР ТС 014/2011 «Безопасность автомобильных дорог», ГОСТ 33128–2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Ограждения дорожные. Технические требования» и согласована к применению на объектах Росавтодора и Государственной компании «Автодор» в рамках реализации федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)» и «Программы Федерального дорожного агентства по внедрению композитных материалов (композитов), конструкций и изделий из них на 2015–2020 годы».



ООО «Прессион Групп Менеджмент —  
Городское Пространство»  
238310, Калининградская обл., Гурьевский район  
пос. Васильково, Шатурская ул., 1В  
тел./факс 8 (4012) 536 203  
info@pgmsl.ru



Развитие дорожной отрасли — социально-экономический приоритет страны. На протяжении многих лет НП «АСДОР» оказывает дорожникам профессиональное содействие как в отношении совершенствования нормативной базы, решения проблем ценообразования, так и в практических вопросах деятельности предприятий дорожно-строительного комплекса, в частности — в широкомасштабном внедрении инновационных материалов и технологий.

Знания, целеустремленность и активная профессиональная деятельность членов и всего коллектива Ассоциации вносят значительный вклад в развитие отрасли, а проделанная за 20 лет работа является крепкой основой для будущего развития предприятий, входящих в Ассоциацию, и всего дорожно-транспортного комплекса.

Искренне желаю руководству, всем сотрудникам и членам НП «АСДОР» новых профессиональных свершений, здоровья и благополучия! Пусть поддержка единомышленников, верность друзей и помощь близких будут залогом дальнейших успехов во всех начинаниях!

***Руководитель группы компаний «ТОЧИНВЕСТ»  
И.С. Болотов***



## Безопасность и комфорт на дорогах

Группа компаний «ТОЧИНВЕСТ» работает в сфере производства дорожных металлоконструкций и продукции дорожной инфраструктуры с 1999 года, пройдя путь от монопредприятия с единственной линией по выпуску барьерных ограждений до позиции одного из лидеров рынка строительных металлоконструкций в России.

Группа компаний «ТОЧИНВЕСТ» объединяет семь производственных предприятий с различными направлениями деятельности, каждое из которых дополняет комплекс предоставляемых услуг, обеспечивая возможности для работы над самыми сложными проектами полного цикла производства металлоконструкций, их обработки, оцинковки, доставки и установки.



- **АО «ТОЧИНВЕСТ»** — производство продукции дорожной инфраструктуры;
- **ООО «ТОЧИНВЕСТ ЦИНК»** — горячее цинкование металлоконструкций;
- **ООО «ТОЧИНВЕСТ ШЗМК»** — изготовление металлоконструкций для объектов энергетики промышленного и гражданского строительства;
- **ООО «ТУБОРУС»** — производство металлических водопропускных труб Spirel и подземных резервуаров для воды;
- **ООО «ТОЧИНВЕСТ-СТРОЙ»** — изготовление металлоконструкций различной сложности;
- **ООО «ТОЧИНВЕСТ УСТАНОВКА»** — установка металлоконструкций дорожной инфраструктуры;
- **ООО «Металл-Инвест»** — прием и переработка лома черных и цветных металлов.

Руководствуясь миссией компании, «ТОЧИНВЕСТ» непрерывно модернизирует производственные фонды, совершенствует технологии, расширяет производство и ассортимент выпускаемой продукции, стабильно добиваясь намеченных целей. Этому способствуют профессионально выстроенное планирование, ориентированное на потребности рынка, техническая оснащенность и выверенная логистика.

Региональное развитие обеспечивает эффективную продуктовую и отраслевую диверсификацию компании. География продаж «ТОЧИНВЕСТ» постоянно расширяется, что позволяет принимать участие в реализации общенациональных проектов в сфере дорожного строительства по всей стране.



Платная автодорога «Западный скоростной диаметр» (ЗСД), центральный участок строительства



Южный обход Калуги, в том числе строительство моста через Оку на участке Секиотово — Анненки



Автомобильная дорога федерального значения Р-217 (ранее М-29) «Кавказ», Республика Адыгея



Скоростная автомобильная дорога Москва — Санкт-Петербург (М-11 «Нева»), 7-й и 8-й пусковой комплекс



Центральная кольцевая автодорога (ЦКАД), 5-й пусковой участок, обход Звенигорода

Достигнутые практические результаты стали возможными лишь благодаря сплоченной работе коллектива предприятия. Сотрудники ГК «ТОЧИНВЕСТ» — основа всех процессов, изменений и результатов компании и самый ценный ее актив.

ГК «ТОЧИНВЕСТ» — динамично развивающееся предприятие, обеспечивающее рабочими местами более 1000 жителей страны. Продукция предприятия представлена почти во всех регионах РФ.

Компания всегда готова к диалогу и сотрудничеству.



Группа компаний «ТОЧИНВЕСТ»  
390028, Рязань, Прижелезнодорожная ул., 52, стр. 19  
тел. 8 (4912) 30-01-02, факс 8 (4912) 30-09-45  
office@tochinvest.ru, www.tochinvest.ru



## Уважаемые коллеги, друзья!

От лица компании «Солидтех» поздравляю коллектив НП «АСДОР» со значимым рубежом в развитии — 20-летним юбилеем! Искренне хочу поблагодарить за совместную плодотворную работу.

Без лишней скромности можно отметить, что деятельность Ассоциации на протяжении двух десятилетий является примером уникальной работы, направленной на создание атмосферы доверия и сотрудничества в среде дорожного строительства. Такая атмосфера — важнейшее и ключевое условие для достижения общей цели, имя которой — Качественные дороги России.

Желаю, чтобы жизненный путь всех сотрудников и членов Ассоциации сопровождался душевной стойкостью, уверенностью в своих силах и оптимизмом! Пусть новое десятилетие в истории НП «АСДОР» ознаменуется новыми начинаниями, которые непременно приведут к высоким достижениям!

*Генеральный директор ООО «Солидтех»  
Д.В. Мащетов*

## В интересах заказчика

В дорожной отрасли России применение композитных материалов становится все более актуальным. Широкое использование этих инновационных продуктов объясняется простотой и быстротой их монтажа, а также техническими характеристиками, обеспечивающими длительный срок службы.

ООО «Солидтех» — одно из немногих предприятий нашей страны, специализирующихся на разработке, проектировании и производстве современных строительных конструкций из полимерных композитов.

Линейка продукции предусматривает решения для мостов и дорог, обусловленные потребностями высокой эксплуатационной надежности и необходимостью снижения трудозатрат на монтаж. Это пешеходные ограждения, полимерные водоотводные лотки, лестничные сходы, а также другие конструкции.

Производственные мощности ООО «Солидтех», расположенные в Санкт-Петербурге, оснащены самым современным и высокопроизводительным оборудованием.



Стратегия компании заключается в том, чтобы непрерывно улучшать качество продукции и услуг, распределяя ресурсы таким образом, чтобы обеспечивались долговременные цели, связанные с достижением конкурентоспособности. В этой связи, качество рассматривается ООО «Солидтех» именно как степень пригодности продукции для целей и потребностей заказчика.

Для специалистов в транспортном строительстве очевидно то, что в мире не существует идентичных и одинаковых объектов, и, даже применение типовых решений должно быть всегда сопряжено с тщательным анализом конкретных условий и ограничений, вызванных многими факторами. Следуя этому принципу, инженеры компании «Солидтех» всегда стремятся обеспечить комплексное решение тех проблем, с которыми сталкивается отрасль. А они в свою очередь часто требуют разработки совершенно нестандартных и индивидуальных решений, которые рождаются в результате упорной работы команды. Ведь потребителю важно получить то, что он хочет, тогда, когда он этого хочет, и именно в той форме, в какой он этого хочет.

Специалисты предприятия, никогда не останавливаясь на достигнутом, совершенствуют свою производственно-технологическую базу, претворяют в жизнь перспективные идеи, занимаются изучением всего передового, что появляется в мировой практике производства и использования композитных материалов. Сотрудниками компании организуются специализированные семинары для специалистов проектных и строительных организаций. В свою очередь, компания «Солидтех» является активным участником многих отраслевых конференций и выставок, проводимых как в России, так и за рубежом.

На сегодняшний день сотни объектов транспортной отрасли страны оснащены композитными конструкциями компании «Солидтех». География поставок охватывает более 30 регионов Российской Федерации.

Успеху предприятия во многом способствует сплоченность коллектива, объединяющего настоящих профессионалов своего дела: инженеров по проектированию и строительству транспортных сооружений, специалистов-экспертов, обладающих практическим опытом в области производства современных строительных материалов и конструкций из полимеров.

Активно работает и дилерская сеть компании, развернутая в нескольких городах России для удобства заказчиков и своевременного обеспечения продукцией тех или иных объектов.



Высокое качество производимой на предприятии продукции обеспечивается за счет жесткого и постоянного контроля качества как самих изделий, так и исходных материалов, закупаемых у поставщиков. Входной контроль позволяет исключить попадание низкосортного сырья в производственный процесс. Контроль качества готовых изделий основан на установлении их соответствия нормативным требованиям (СТО).

Летом 2019 года компания «Солидтех» организовала для представителей проектных, подрядных и эксплуатационных организаций дорожного комплекса Северо-Западного региона техническую экскурсию по своему предприятию. Гостям были продемонстрированы основные производственные площади, а также инновационные разработки и технологии производства различных конструкций из композитных материалов. Кроме того, были проведены натурные испытания композитных перильных ограждений и водоотводных лотков.

Посетители отметили высокий уровень современного оснащения, инновационный потенциал, а также экономическую надежность компании «Солидтех».



ООО «Солидтех»  
198095, Санкт-Петербург  
ул. Маршала Говорова, 49, лит. А, оф. 608  
тел. 8 (812) 988-30-65  
[www.solidt.ru](http://www.solidt.ru)



## Уважаемые коллеги, уважаемый Юрий Анатольевич!

Поздравляю вас со знаменательным событием — 20-летним юбилеем ассоциации «АСДОР»!

Благодаря активному участию руководства Ассоциации и профессионализму экспертов, за 20 лет вам удалось добиться значительных результатов. Удалось сплотить ключевых игроков отрасли и определить общие проблемы и задачи, сделать важные совместные шаги к их решению.

Считаю необходимым отметить, что благодаря работе Ассоциации, в том числе по организации и проведению конференций и семинаров, удалось в значительной степени ускорить внедрение инновационных технологий в строительстве и проектировании автомобильных дорог, сделать важные шаги в направлении повышения безопасности дорог. Ваша публикационная деятельность и поддержка отраслевых журналов также очень важны для отрасли.

От имени ООО «МиПК» хотелось бы сказать искреннее спасибо за этот труд и пожелать всей ассоциации «АСДОР» процветания и успехов в работе.

**Генеральный директор ООО «МиПК»  
И.В. Демьянушко**

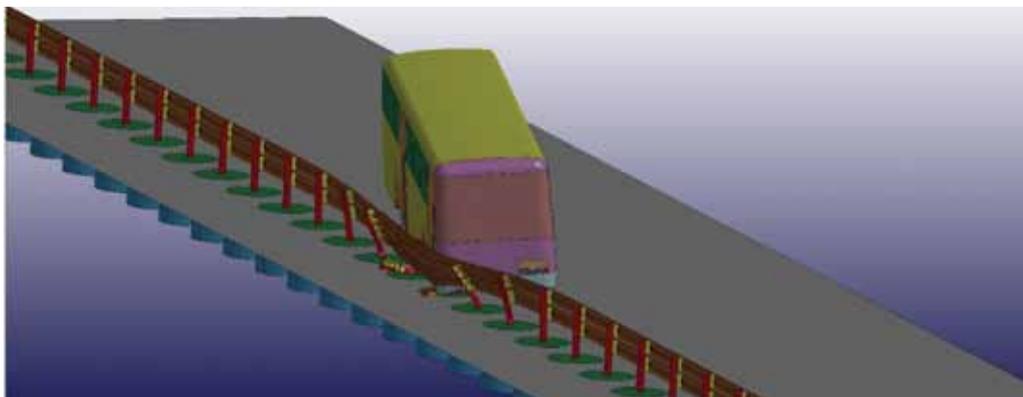
## С заботой о безопасности

Общество с ограниченной ответственностью «Малое инновационное предприятие «НИИ Механики и проблем качества» (ООО «МиПК») было создано 24 апреля 2015 года на базе университета ФГБОУ ВО МАДИ.

Основные направления работы предприятия связаны с развитием методов проектного цифрового анализа элементов дорожных конструкций, и в первую очередь — элементов дорожного обустройства, с разработкой методов виртуальных испытаний на пассивную безопасность элементов дорожного обустройства (дорожных ограждений разных типов, опор, столбов и др.).

### Направления работ предприятия:

- разработка методов расчетного цифрового моделирования динамических процессов наезда автомобилей на элементы дорожного обустройства на базе современных программных продуктов;
- разработка и внедрение систем виртуальных валидированных сертификационных испытаний элементов дорожного обустройства с целью сокращения затрат на сертификацию продукции и увеличения информативности испытаний;
- реконструкция ДТП с наездом на дорожные ограждения методом виртуального моделирования;
- внедрение научных разработок, оценка эффективности, применение новых материалов и технологий в области дорожного обустройства;
- разработка по заказам ФДА (Росавтодор), ГК «Автодор» и предприятий отрасли межгосударственных, национальных и отраслевых нормативно-технических документов в области элементов дорожного обустройства (ГОСТ, СТО, ОДМ и др.);
- разработка моделей дорожных одежд в трехмерной постановке с учетом работы слоев и проведение исследований деформирования слоев дорожных одежд, моделирование их поведения при температурных воздействиях, усталостного разрушения, образования колеиности;



Виртуальная модель наезда автобуса на барьерное дорожное ограждение



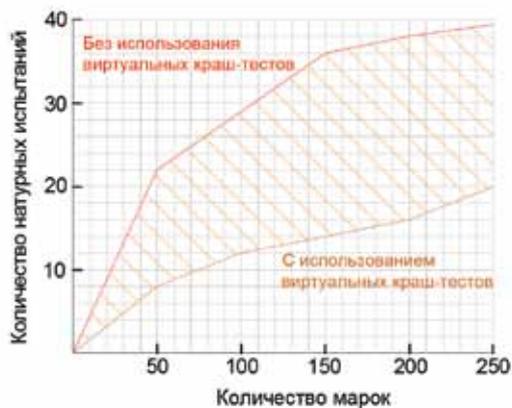
Натурные и виртуальные испытания МФО, проведенные ООО «МиПК»

- моделирование поведения элементов и узлов автомобилей (подвески, колес и др.) в условиях стандартных испытаний;
- комплексные сертификационные виртуальные испытания колес транспортных средств;
- экспериментальные исследования материалов дорожных конструкций с учетом условий нагружения при ударных и динамических воздействиях.

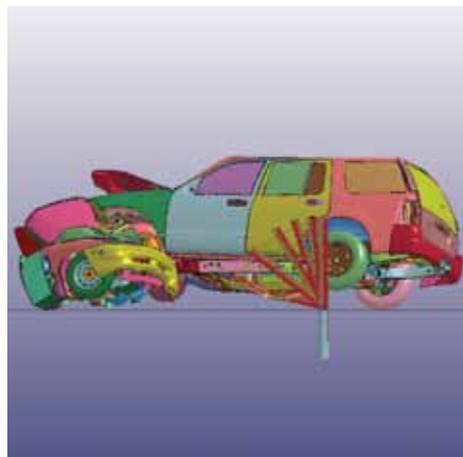
На базе ООО «МиПК» успешно функционирует единственная в Российской Федерации сертифицированная «Испытательная лаборатория элементов обустройства дорог», аккредитованная в национальной системе по аккредитации — Росаккредитации (аттестат № RA.RU21HH88 от 25.12.2018) и внесенная в Единый реестр органов по сертификации и испытательных лабораторий (центров) Таможенного союза. Одной из основных задач лаборатории является расширение области аккредитации за счет испытаний различных конструкций по требованиям ТР ТС 014/2011 «Безопасность автомобильных дорог» с применением виртуальных испытаний по наезду транспортных средств на элементы дорожного обустройства.

АНО «Платформа Национальной технологической инициативы» было принято решение о внесении ООО «МиПК» в реестр высокотехнологичных компаний, компаний НТИ «АВТОНЕТ», что позволило предприятию принимать активное участие в реализации Национальной технологической инициативы.

Благодаря совместной деятельности сотрудников ООО «МиПК» и МАДИ были внедрены в практику тросовые удерживающие боковые ограждения,



Относительное сокращение количества натурных испытаний при внедрении виртуальных краш-тестов



Вид ДТП с наездом на ТДО, полученный путем реконструкции ДТП

фронтальные ограждения, а в настоящее время разрабатываются мобильные фронтальные ограждения (МФО) для зон производства работ.

Разработанная методика сертификационных виртуальных испытаний МФО с достоверностью компьютерной модели более 90% (создание цифровых двойников) позволит предприятиям отрасли значительно сократить расходы на разработку и внедрение конструкций МФО. Также методика позволяет моделировать процесс дорожно-транспортного происшествия, что способствует высокой информативности этих испытаний.

ООО «МиПК» продолжает расширять свою работу и в направлении обеспечения учебного процесса в МАДИ, принимая студентов МАДИ как для прохождения практики, так и для стажировки начиная со второго-третьего курса, что способствует освоению компетенций, научно-исследовательской деятельности обучающихся и обеспечению кадрового резерва.

Сотрудничество с ведущими организациями в дорожной отрасли, испытательными центрами и органами по сертификации помогает специалистам предприятия всегда быть в курсе требуемых инноваций, быстро и продуктивно решать любой вопрос, возникающий в процессе внедрения новых технологий.



ООО «МиПК»  
125319, Москва, Ленинградский просп., 64  
тел. 8 (499) 155-07-23  
office@niimech.ru  
www.niimech.ru



## Уважаемые коллеги и друзья!

От коллектива ООО «НПП СК МОСТ» поздравляем НП «АСДОР» с двадцатилетием! Двадцать лет — казалось бы, небольшой срок, но эти двадцать лет пришлось на непростой период. Тем не менее Ассоциации удалось объединить представителей дорожной отрасли: проектировщиков, строителей, научных работников больших и малых организаций, заявив о себе как о стремительно развивающемся объединении.

Время, в которое мы живем, заставляет действовать стратегически при решении проблем в дорожной отрасли и задач, поставленных руководством страны при реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Многие проводимые Ассоциацией мероприятия были посвящены именно этим задачам. Одним из инициаторов программы федерального проекта «Мосты и путепроводы» стал президент Ассоциации Юрий Анатольевич Агафонов. Мы считаем, что Ассоциации под силу решение поставленных задач.

Поздравляя руководителей и членов Ассоциации, мы надеемся на их еще больший рост и сплочение. Желаем всем представителям АСДОРа новых идей, начинаний и успехов в решении ключевых проблем развития дорожно-строительной отрасли нашей страны. Желаем всем счастья и благополучия!

**Генеральный директор  
ООО «НПП СК МОСТ»  
В.Ю. Казарян**

**Заместитель генерального директора  
ООО «НПП СК МОСТ»  
И.Д. Сахарова**

## От испытаний — к успешной реализации

Один из путей решения задач подпрограммы «Мосты и путепроводы» проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» состоит в поиске и применении экономичных технических решений, позволяющих регионам страны иметь необходимую по протяженности дорожную сеть с мостами и путепроводами, обладающими долговечностью и надежностью, соответствующими жизненному циклу конструкций.

ООО «НПП СК МОСТ» неоднократно на различных конференциях и в журнальных статьях предлагало для существующих мостовых сооружений с большим сроком эксплуатации пролетных строений использовать метод попарного объединения балок пролетных строений и получения пролетных строений с большей несущей способностью.

Многие специалисты это предложение встречали с усмешкой. Для реализации предложенной задачи в ООО «НПП СК МОСТ» было принято решение выполнить лабораторное исследование разработанной конструкции.

Но сначала было принято решение построить испытательный стенд для конструкций до 20 м с возможностью создания в них усилий нагружением двумя домкратами по 100 тс (фото 1). После завершения работы по изготовлению стенда и принятия его комиссией в производство на стенде была испытана балка длиной 16,76 м, полученная объединением двух



Фото 1. Испытательный стенд



Фото 2. Испытание балки

ребристых балок путем заполнения пространства между ними бетоном (фото 2).

Взамен проекта моста, разработанного для капитального ремонта, предусматривающего замену балок на новые, был разработан проект с использованием сдвоенных балок длиной 16,76 м по типовому проекту вып. 56Д Союздорпроекта. Первоначальная статическая схема моста 4×16,76 м была заменена на неразрезную 4×16,80 м с образованием в надпорных сечениях поперечных балок, что обеспечивает создание более жесткой пространственной конструкции пролетного строения.

Проектом предусмотрено применение предварительно напрягаемой арматуры в виде пучков из прядей К-7 15,7 мм по ГОСТ Р 53772–2010. Поскольку в процессе выполнения работ был обнаружен прогиб балок на 3 см, пучкам придано полигональное очертание с заведением их в надпорные сечения балок.

Все работы по установке опалубки, размещению пучков, объединению балок с заполнением межбалочного пространства фибробетоном были выполнены снизу пролетного строения с подвесных подмостей (фото 3).

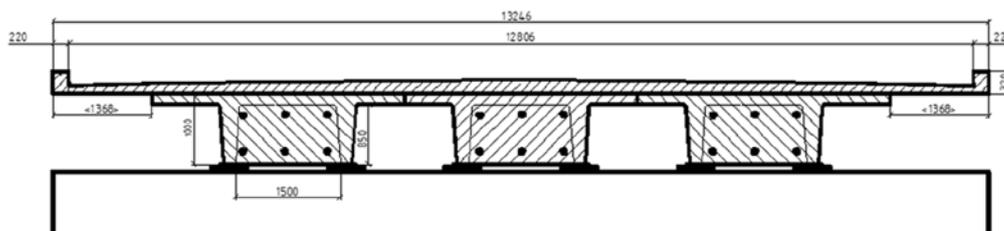


Схема попарного объединения балок



Фото 3. Подвесные подмости

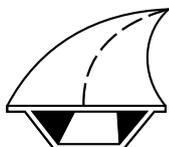


Фото 4

Заполнение пространства между балками выполнено через окна в плите проезжей части фибробетоном В 25 F200 W6. В качестве фибры применена фибра Hendix TM Prime с размером 60/32 мм. Внешняя поверхность сдвоенных балок оштукатурена строительным раствором на основе сухой смеси Maregrout. В процессе проектных работ были выполнены расчеты опор.

Расчеты показали, что свайные основания несут увеличенную нагрузку и не требуют усиления. На торцах балок установлены металлические листы для передачи на них усилий натяжения пучков. В бетоне заполнения балок, помимо предварительно напряженных пучков, установлены продольные арматурные стержни Ø20 мм АIII в соответствии с требованиями СП35.13330.2011 в части применения фибробетона (фото 4). На мосту произведено уширение проезжей части до габарита Г 9+2×1,5, установлены барьерные ограждения.

В настоящее время работы практически подошли к концу, после их завершения мост будет испытан автомобильной нагрузкой, результаты будут сопоставлены с результатами расчетов и стендовых испытаний. По завершении строительства моста будут определены технико-экономические показатели и разработаны технические условия для возможности широкого применения предлагаемой конструкции.



НПП СК МОСТ

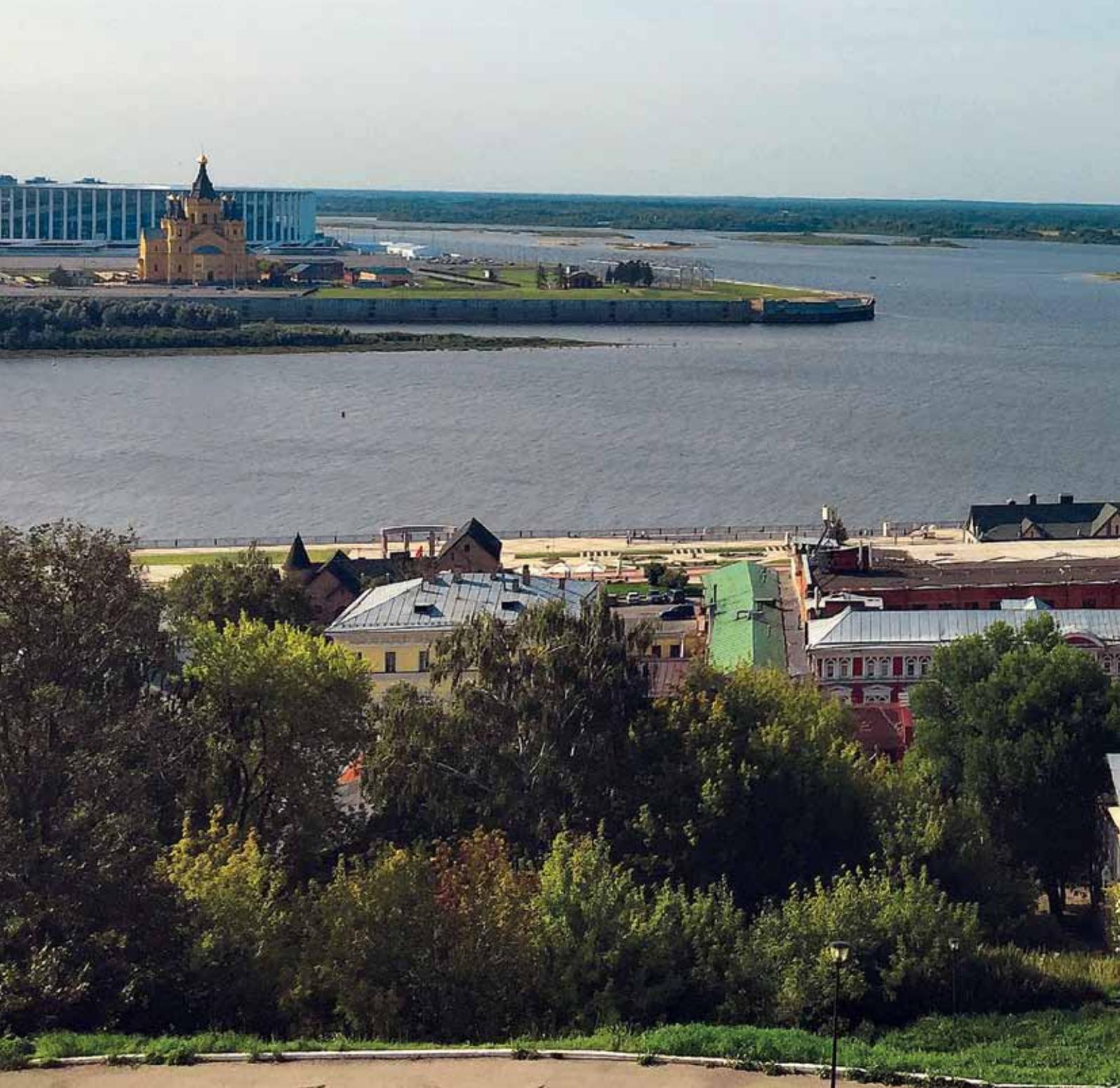
ООО «НПП СК МОСТ»

143900, Московская область, г. Балашиха

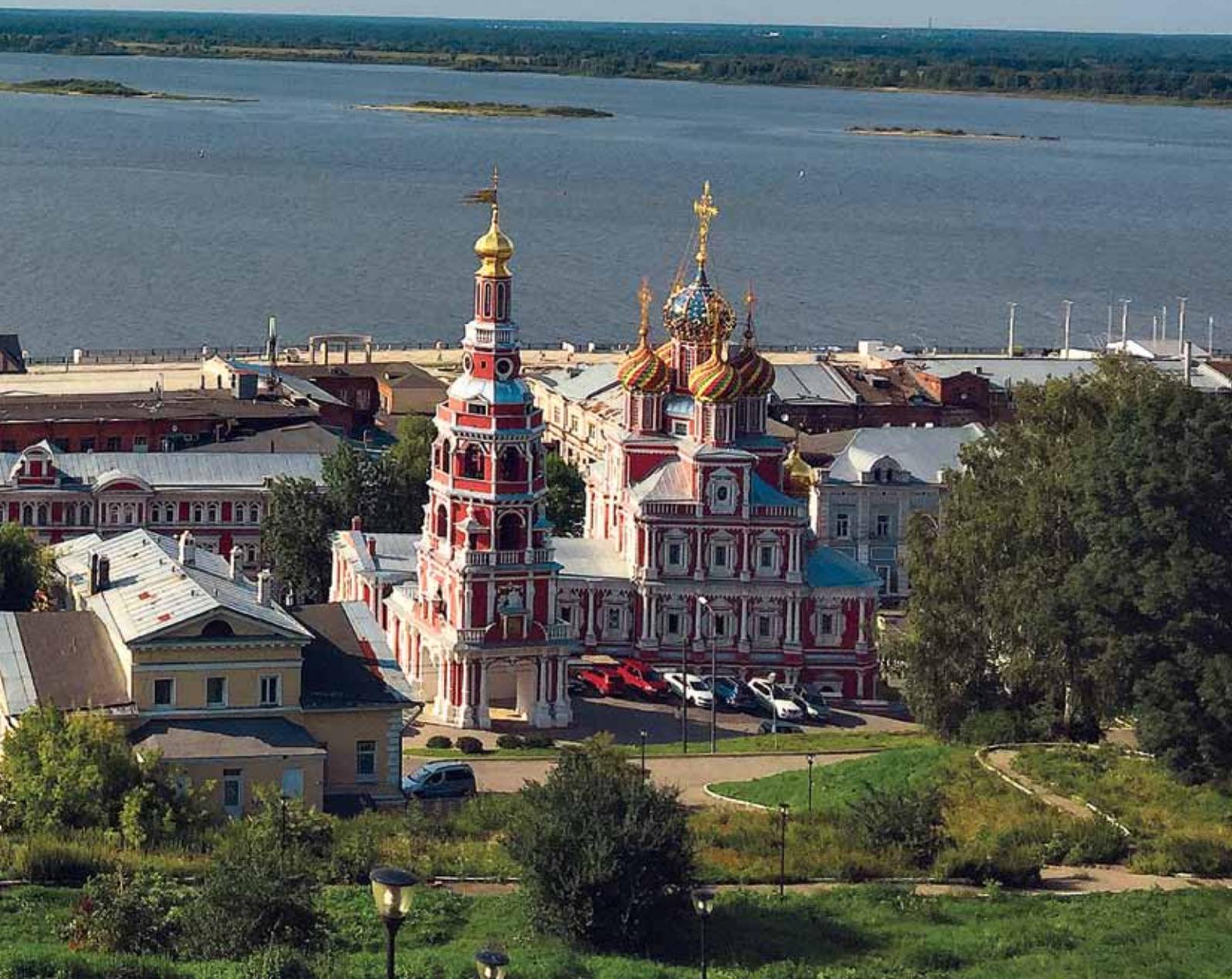
мкр. Никольско-Архангельский, 8-я линия, вл. 10

тел. 8 (495) 663-68-80

nppskmost@yandex.ru, www.nppskmost.ru



В конце июля 2019 года делегацию АСДОРа встретила столица Поволжья — Нижний Новгород, пятый по численности населения мегаполис России. О красоте этого старинного русского города говорить не приходится, да и с его богатой историей, ведущей отсчет с XIII века, наверняка знаком каждый россиянин. Город расположен на высоких природных холмах, в месте слияния Оки и Волги. По количеству мостов, а также по обилию культурных и архитектурных памятников город выдерживает



сравнение даже с Москвой и Петербургом. Семинар проходил в конференц-зале гостиницы «Азимут». Панорама, которая открывалась с холма, где расположена гостиница, действительно завораживала. Да и погода словно дразнила: солнце, легкий летний ветерок, блеск волн — все создавало отпускное настроение. Однако, несмотря на это, и слушатели, и участники семинара (около 100 человек) активно работали до самого вечера.



Начался семинар с приветственных слов принимающей стороны. Перед собравшимися выступили С.Э. Морозов, заместитель губернатора, заместитель председателя правительства Нижегородской области, и В.А. Власов, министр транспорта и автомобильных дорог Нижегородской области.

Сергей Эдуардович поблагодарил инициаторов проведения семинара за идею «нести новые технологии в массы» и подчеркнул следующее: «В российских землях сосредоточена почти вся таблица Менделеева. И кому как не нам, россиянам, следует активно использовать инновационные материалы, обеспечивать внедрение новых технологий, оптимизируя и совершенствуя рабочие процессы! Однако когда мы сравниваем наши технологии с передовыми зарубежными достижениями, то понимаем, что нам есть к чему стремиться. Это, например, использование отходов производства, которые с успехом могут применяться, в том числе, и в дорожном строительстве. Конечно же, это и экология, и обеспечение безопасности — словом, многое еще требует доработки! Мы нацелены на создание современных туристических зон, на улучшение комфорта для жителей. А для решения таких задач важно пересчитать транспортную модель. Вопросов много — давайте решать их вместе!»

Вадим Власов обратил внимание на то, что Нижегородская область всегда лидировала в сфере дорожного хозяйства. «Высокий уровень качества необходимо поддерживать, и поэтому мы уделяли и уделяем большое внимание использованию передовых технологий. Так, в прошлом году при ремонте дорог мы стали применять и холодную регенерацию, и тонкослойные покрытия, что позволило нам удешевить стоимость ремонта на 10% в 2018 году и еще на 10% — в 2019 году. Благодаря этому нам удалось увеличить объем работ: на 65 км — в прошлом году и на 125 км — в текущем. Интерес к новаторским разработкам и передовым решениям действительно высок! И чтобы продолжать внедрение инновационных технологий при

строительстве и ремонте дорог, многие нижегородские подрядные организации принимают участие в семинаре АСДОР», — сказал он, призвав докладчиков к тому, чтобы в процессе презентаций они уделяли внимание конкретной экономической эффективности от использования своей продукции, отталкиваясь от реальных количественных показателей.

Ю.А. Агафонов свой доклад начал с определения основных задач семинара. «Для участия в нашем сегодняшнем мероприятии в этот замечательный и активно развивающийся город приехали 35 представителей компаний, работающих на благо дорожной отрасли, — это разработчики, производители и поставщики инновационных продуктов из Санкт-Петербурга, Москвы, Тулы, Екатеринбурга, Барнаула и других регионов России, — отметил он. — Все представленные здесь организации входят в ассоциацию „АСДОР“. Наша общая цель — не только поделиться опытом применения передовых решений и новых технологий, которые накоплены в каждом регионе, — мы все нацелены на достижение эффективных и качественных результатов, на постоянное совершенствование и дальнейшую консолидацию наших общих интересов».

Продолжая свой доклад, Юрий Анатольевич сообщил об активном участии ассоциации «АСДОР» в создании приоритетного проекта «Малые мосты России»: «Нам удалось убедить вышестоящие инстанции в срочной необходимости ликвидации аварийности, которая на малых мостах в нашей стране уже достигла катастрофического уровня. Эта проблема была озвучена и на недавно прошедшем Госсовете (в июне 2019 года), где говорилось о поддержке этого проекта на уровне Правительства РФ, и были даны указания до 1 января 2020 года подготовить программу для реализации проекта».





Нижегородцев особенно заинтересовала презентация В.Ю. Казаряна, генерального директора «НПП СК МОСТ», посвященная конструктивно-технологическим решениям, реализованным предприятием на мостовых сооружениях Нижнего Новгорода (это Молитовский мост, мост на плотине Нижегородской ГЭС и Волжский мост). Актуальностью отличился и доклад Е.А. Верещако, заместителя технического директора ООО «Малиновский комбинат ЖБИ». Он рассказал о влиянии систем поверхностного водоотвода на жизненный цикл дорожного полотна и безопасность автомобильных дорог.

Генеральный директор компании «Деформационные швы и опорные части» В.С. Старченко, говоря о факторе обеспечения качества и безопасности на мостовых сооружениях, отметил необходимость использования надежных деформационных швов и их профессионального монтажа. Опыт применения своих инновационных материалов, конструкций и изделий на объектах транспортной инфраструктуры поделились также сотрудники компаний «Гекса», «Штарком», «Актив-ПитерСтрой».



Тему, связанную с продлением жизненного цикла транспортных объектов благодаря использованию конструкций из композитных материалов, продолжил генеральный директор ООО «Солидтех» Д.В. Машетов. Затем о ремонте и усилении мостовых конструкций современными отечественными композиционными материалами на основе углеродных волокон сообщил генеральный директор ООО «Композит» В.В. Домнин.

На вопросы, касающиеся установки барьерных ограждений, ответил представитель компании «Гифтек Рефлекшен», обратив внимание на то, что при реализации национальной программы «Безопасные и качественные автомобильные дороги» большое значение придается фронтальным барьерным ограждениям.

Как известно, важным фактором в деле достижения высокого уровня безопасности на дорогах является их хорошая видимость, особенно в темное время. И в этой связи большое внимание участники семинара уделили выступлению заместителя генерального директора Барнаульского завода светотехники А.А. Фомина, рассказавшего о передовых инновациях, связанных с освещением российских дорог.

Многие презентации были посвящены современным технологиям укладки и ремонта дорожного полотна. Интерес слушателей вызвал доклад Р.Н. Нурмагомедова, регионального представителя ООО «АСТЕХ Индастриз», который рассказал об использовании теплых асфальтобетонных смесей. В свою очередь, руководитель стратегического направления по развитию бизнеса компании Honeywell дал оценку модификатору Honeywell Titan 7686, применяемому с целью получения вяжущих и асфальтобетонов с высокими эксплуатационными характеристиками.

Сотрудник компании «Логис-Геотех» М.П. Широбоков в своей презентации подчеркнул, что для повышения эффективности расходования средств при ремонте имеется необходимость обследования георадаром. Он продемонстрировал привезенный с собой портативный прибор в действии — на дорожных объектах Нижегородской области, куда участники семинара отправились во второй день работы.





Делегация побывала в Богородском и Павловском районах, где полным ходом шли ремонтные работы на участках автомобильной дороги Рязск — Касимов — Муром — Нижний Новгород. Ремонт проводился в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». На первом участке в Богородском районе была уже выполнена укладка покрытия из щебеночно-мастичного асфальтобетона и выравнивающего слоя из асфальтогранулята. Также было осуществлено укрепление обочины, нанесена разметка из термопластика со светоотражающими элементами; на месте демонтированных старых водосборных лотков устанавливались новые — из монолитного бетона.





На втором участке в Богородском районе ремонт уже был полностью завершен, а на третьем, находящемся в Павловском районе, проводилось устройство выравнивающего покрытия из черного щебня и активно велась укладка асфальтобетона. Представители АСДОРа высоко оценили ход ремонта и качество проделанных работ. Всего в 2019 году в рамках реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в регионе отремонтировано более 745 км дорог. Следует добавить, что, согласно поручению губернатора Нижегородской области Г.С. Никитина, программа выполнения дорожных работ в регионе является максимально прозрачной. Это необходимо для того, чтобы жители области знали, какая из местных дорог включена в региональную программу нацпроекта.



На XI Международную конференцию «Освоение инновационных технологий и материалов в дорожном хозяйстве», которая состоялась в середине ноября 2019 года в Петербурге, прибыла представительная делегация из Нижнего Новгорода во главе с новым министром транспорта и автомобильных дорог Нижегородской области Павлом Саватеевым, назначенным на должность в сентябре 2019 года. Конференцию посетили и другие высокие гости из многих регионов нашей страны, где реализуется национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД). Специалисты ведущих отраслевых организаций говорили о выполнении задач этого проекта, а также о проблемах, связанных с разработкой программы ремонта аварийных мостов регионального и муниципального значения и определением источников финансирования.

В пленарном заседании приняли участие: О.В. Ступников, заместитель директора департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса России; Е.А. Носов, заместитель руководителя Федерального дорожного агентства; Д.Ю. Губин, директор Санкт-Петербургского филиала ГК «Автодор»; С.Э. Морозов, заместитель губернатора Нижегородской области; О.А. Ширлин, начальник ФКУ «Центрдорразвития»; С.С. Румянцев, заместитель председателя КРТИ; В.П. Миронюк, заместитель генерального директора ФАУ «РОСДОРНИИ»; И.А. Урманов, заместитель генерального директора ПАО «Мостотрест»; С.В. Самарин, начальник отдела контрактов ПАО «Мостотрест»; А.А. Журбин, генеральный директор АО «Институт «Стройпроект».

Олег Ступников в своем докладе подчеркнул, что внедрение инновационных технологий и материалов в дорожном хозяйстве — это одна из приоритетных задач Министерства транспорта Российской Федерации. «В рамках реализации федерального проекта „Общесистемные меры развития дорожного хозяйства“, который является составляющей частью национального проекта БКАД, Минтрансом России подготовлен и разработан ряд проектов и нормативно-правовых актов, нацеленных на создание, реализацию и ведение Реестра новых, новейших и наилучших технологий, материалов и технологических решений повторного применения», — сообщил Олег Владимирович.

А незадолго до этой конференции ассоциацией «АСДОР» в Перми был проведен очередной, двадцатый по счету семинар, участники которого также стали свидетелями того, как идет в Пермском крае реализация национального проекта БКАД. Пермский край расположен во второй дорожно-климатической зоне, отличающейся наличием болот и грунтовых вод, частым выпадением осадков и долгим их испарением. Как известно, подобное переувлажнение грунта (особенно в весеннее время) приводит к образованию на дорогах просадок и колеиности. Положение усугубилось с начала



XXI века: резкий скачок интенсивности движения автомобильного транспорта наряду с использованием шипованной резины значительно увеличил нагрузки на дорожную одежду.

В ходе мероприятия главный инженер КТ «Пермская ДПМК» Виктор Федорович Гекк рассказал о том, что предпринимается региональными дорожниками для избавления от подобных проблем. Участники семинара посетили опытно-экспериментальный участок на ремонте автодороги Болгары — Юго-Камский — Крылово протяженностью почти 14 км. Этот участок дороги был поделен на 16 сегментов. На каждом из этих небольших участков были применены различные инновационные подходы по устройству дорожной конструкции. «Всего было использовано 18 разных технологий, 15 типов и видов асфальтобетонных смесей, пять видов и марок вяжущих (с учетом интенсивности движения в 2006 году — 2800 авт./сут. и в 2016 году — 9100 авт./сут.), — сообщил В.Ф. Гекк. — А началось все с появления на асфальтобетонном покрытии поперечной неровности (колеяности), что удивляло не только обычных пользователей трассы, но и специалистов-дорожников. В профессиональном смысле, как главного инженера дорожной организации, меня также заинтриговал этот вопрос. Я обратился с предложением в региональный дорожный комитет о создании экспериментального участка для определения эффективности технологий, материалов, асфальтобетонных смесей, которые смогли бы успешно противостоять нагрузкам и природно-климатическим условиям Пермского края. Технический совет дорожного комитета это предложение поддержал, и мы приступили к реализации эксперимента. В настоящее время мы продолжаем мониторинг участка, который показал эффективность многих технологий. Мониторинг продлится до 2021 года».

Этот и другие примеры являются наглядным показателем того, что в российских регионах, несмотря на многочисленные трудности, в том числе связанные с экономической ситуацией, совершенствование дорожной сети продолжается. Продолжается и поиск новых технологически верных путей, пусть даже методом проб и ошибок. А такая работа всегда приводит к положительным результатам!

## ГЛАВА 7

### Возможности и перспективы

В непростой период необоснованного недоверия со стороны европейских государств к России и в условиях примененных по отношению к ней санкций нельзя было не позаботиться о внутренних возможностях, о том великом потенциале, которым всегда славилась наша страна и которому есть немало примеров. Неслучайно экономическая стратегия государства в 2015–2016 годах была направлена на защиту внутреннего производителя путем замещения импортируемых промышленных товаров товарами национального производства. На передовые отечественные разработки делался особый акцент. Однако уже к 2017 году стало подвергаться сомнению то, что в скором времени импортозамещение приведет к конкурентоспособности отечественной продукции.

Тем не менее Ассоциация, активно продвигающая внедрение передовых технологий, новому политическому веянию, связанному с импортозамещением, уделяла особое внимание. В этой связи представителями АСДОРа неоднократно подчеркивалось, что качество проектирования и строительства автомобильных дорог и мостовых сооружений с высокой гарантией их эксплуатации зависит от системного подхода, включающего целый ряд необходимых условий. К таким условиям, помимо наличия качественных материалов, конструкций, современных машин, установок, оборудования, отнесено использование эффективных технологических приемов при выполнении проектных и строительных работ. Кроме того, важнейшими критериями являются уровень действующих стандартов, нормативов и требований, а также обязательное наличие профессионально подготовленных и дисциплинированных кадров.

В целом с талантливыми разработчиками и преданными делу профессионалами, принимающими участие в общей работе Партнерства, АСДОРу повезло. Так, с особенным неравнодушием и творческим подходом к задачам развития отрасли всегда относились и относятся специалисты АО «Петербург-Дорсервис», АО «Ленпромтранспроект», АО «Институт Гипростроймост — Санкт-Петербург», ГК «Точинвест», НПО «ТехАльянс», компаний «МК ЖБИ», «НПП СК МОСТ», «ТеМа», «Деформационные швы и опорные части» и многих других предприятий — членов АСДОРа.

Инновационный подход к дорожному строительству ориентирует специалистов отрасли, прежде всего, на высокое качество производимых работ и на достижение экономической эффективности. Об этом было заявлено



в ходе X конференции «Освоение инновационных технологий и материалов в дорожном хозяйстве». Юбилейная конференция, состоявшаяся в ноябре 2017 года, прошла в Центре импортозамещения и локализации Санкт-Петербурга в обновленном формате. Она была организована Комитетом по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга и ассоциацией «АСДОР» и проводилась при поддержке Государственной компании «Российские автомобильные дороги». Благодаря специализированной выставке, состоявшейся в рамках конференции, представители компаний получили возможность более широкой презентации результатов своей работы. Кроме того, было проведено несколько тематических круглых столов, состоялось и подведение итогов очередного VI конкурса «Лидер освоения инноваций в дорожном хозяйстве РФ».





В церемонии награждения приняли участие Владимир Борисович Глинский, заместитель директора департамента проектирования, технической политики и инновационных технологий ГК «Автодор», Юрий Анатольевич Агафонов, генеральный директор НП «АСДОР», и Светлана Викторовна Пичкур, генеральный директор Отраслевой медиа-корпорации «Держава».

Призером, которому было присуждено третье место, стало АО «Петербург — Дорсервис» (Санкт-Петербург) — за эффективность новой технологии «Строительство легкой насыпи из пенополистирольных блоков (EPS блоков) на подходе к путепроводу». Эта технология применена при новом строительстве автомобильной дороги от пересечения с Софийской улицей на ПК 60+22 от путепровода через железную дорогу Санкт-Петербург — Москва (включая путепровод). Технология, полностью соответствующая требованиям, предъявляемым к традиционным грунтовым насыпям, позволила достичь высокого качества работ, долговечности дорожных конструкций, увеличения межремонтных сроков при снижении общей себестоимости выполнения работ на 20%.

Второе место разделили, согласно совместной заявке, ООО «МИАКОМ СПб» и ООО «НТЦ Геопроект» (город Краснодар) — за успешное и эффективное освоение технологии «Армогрунтовые стены для инженерной защиты автомобильных дорог». К преимуществам этой технологии отнесены: отличное сцепление с грунтом; устойчивость к гниению; химическая стойкость; увеличение крутизны откосов; повышение сопротивления сдвигу в условиях длительного и кратковременного напряжения; устойчивость к осадкам основания; компенсирование усадочных и температурных напряжений; экологичность, экономичность и простота возведения; сокращение объемов работ; эстетичный внешний вид. Протяженность запроектированных армогрунтовых подпорных стен составила более 2,5 км.

Первое место заняла Инженерная группа «Стройпроект», которая и получила звание «Лидер освоения инноваций 2017 года». «Стройпроект» представил на конкурс уникальную технологию надвигки двухъярусных ферм (эстакада подхода к мосту через Морской канал и мост через Морской канал). Эти сооружения в составе Западного скоростного диаметра на сегодняшний день не имеют аналогов. Часть реализованных здесь технических решений и элементов вошли в нормативы и стали обязательными к применению. Монтаж конструкций моста через Морской канал производился с помощью технологии продольной надвигки. Это метод установки пролетных строений в проектное положение, осуществляемой путем их перемещения вдоль оси моста.

Метод позволил выполнить работы при значительных пролетах сооружений с меньшей трудоемкостью. На нижнем и верхнем уровнях моста-эстакады организовано четырехполосное автомобильное движение в противоположных направлениях. Мост через Морской канал, возведенный в крайне стесненных условиях, в настоящее время успешно эксплуатируется в составе Западного скоростного диаметра в Санкт-Петербурге.





Возвращаясь к вопросам конференции, следует добавить, что ее участниками особое внимание было уделено переходу на новые межгосударственные стандарты и требования Технического регламента Таможенного союза для дорожного строительства.

«Несмотря на разработку новых стандартов, — констатировали специалисты, — преждевременно говорить о перевооружении дорожной отрасли современными нормами. Чтобы эти нормы заработали, во-первых, необходимо встроить, „вживить“ их в уже существующую нормативную базу, исключив противоречия и разночтения документов. Во-вторых, теоретически подготовить, то есть обучить новым стандартам, методикам и правилам всех, кто непосредственно будет с ними работать. Схема перехода отрасли на новые нормы должна учитывать интересы всех участников дорожно-строительного рынка».





В этой связи специалистам, принявшим участие в конференции, было предложено обратиться в ведомственные структуры с целью дополнить перечень стандартов, в результате применения которых обеспечивается соблюдение требований ТР ТС 014/2011, старыми ГОСТами и разрешить применение материалов по этим ГОСТам, то есть дать возможность обоснованно применять материалы на объектах в соответствии с проектами, разработанными до 1 сентября 2016 года. В этой связи было замечено, что весной 2017 года произошел отрыв нормативной базы на строительные материалы от норм проектирования автомобильных дорог и сметной базы.

На круглом столе «Выполнение требований межремонтного срока, увеличенного до 12 лет», модератором которого выступила Татьяна Сергеевна Худякова, руководитель лаборатории СПб ГКУ «Дирекция транспортного строительства», были поставлены не менее актуальные вопросы. Один из



них был сформулирован так: «Реально ли выполнение требований межремонтного срока, увеличенного до 12 лет, без проведения необходимых мероприятий?» Подробности ответа на этот вопрос прозвучали в докладе Алефтины Федоровны Масюк, руководителя лаборатории СПб ГКУ «Центр комплексного благоустройства».

Всего в ходе работы было заслушано более 60 докладов (презентаций). Конференция в очередной раз показала, что область внедрения новейших технологий в дорожно-строительную сферу становится все шире, создается принципиально новое качество более технологичной продукции, которая предназначена для использования в инженерных проектах. Важно только правильно и вовремя расставить приоритеты...

Мероприятие завершилось проведением двух технических экскурсий: участники в очередной раз посетили объекты ЗСД, а также строящуюся станцию метрополитена. Подытожив работу форума, министр дорожного хозяйства Калужской области Ольга Владимировна Иванова отметила высокий уровень профессиональной заинтересованности участников и хорошую организацию.



Конференция, состоявшаяся в Центре импортозамещения и локализации Санкт-Петербурга, стала заделом для проведения на этой площадке в конце ноября 2018 года I Международного форума транспортной инфраструктуры. Это крупнейшее специализированное мероприятие собрало более тысячи участников, объединив представителей государственных структур и отраслевых ведомств, производителей и поставщиков оборудования, техники, материалов, конструкций и, конечно же, проектировщиков и строителей из разных регионов нашей страны. Форум посетило множество зарубежных специалистов из Италии, США, Швеции, Финляндии, Нидерландов, Австралии, Австрии, Германии, Аргентины, Эстонии, Литвы, Беларуси.

Организаторами мероприятия также выступили Комитет по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга и ассоциация «АСДОР». Поддержку в проведении форума оказали Министерство транспорта Российской Федерации, Федеральное дорожное агентство и Государственная компания «Российские автомобильные дороги». Генеральным деловым партнером форума выступил институт «Ленпромтранспроект», отметивший в ноябре 2018 года свой 90-летний юбилей. Официальными партнерами стали Группа «ВИС», компании «Метрострой СПб», «ВАД», «Орион Плюс», ГК «АБЗ-1», «ДШР». Среди деловых партнеров конференции — компания «Газпромнефть — Битумные материалы», корпорация «Строй Инвест Проект», «Геоизол», «Евротест» и другие.

А.Д. Беглов, исполняющий обязанности губернатора Санкт-Петербурга (официально он вступил в должность губернатора Санкт-Петербурга 18 сентября 2019 года), в своем обращении к участникам форума отметил: «Этот представительный форум, призванный стать авторитетной площадкой для обсуждения важных и актуальных вопросов отрасли, проводится в Северной столице России впервые. Динамичный рост городов сегодня требует от власти и бизнеса поиска эффективных решений в строительстве дорог, развязок и мостов... Наш город готов поделиться своими наработками и взять на вооружение лучшие мировые практики. В Петербурге накоплен большой опыт развития транспортной инфраструктуры, в том числе на принципах государственно-частного партнерства. Уверен, форум будет способствовать эффективному развитию отрасли, откроет новые перспективные направления, станет еще одним шагом в укреплении международного сотрудничества».

На церемонии открытия к участникам мероприятия также обратились генеральный директор ассоциации «АСДОР» Юрий Агафонов и депутаты Государственной Думы ФС РФ Олег Нилов и Елена Драпеко. По словам Юрия Агафонова, целью мероприятия стал обмен российским и зарубеж-



ным опытом по освоению инноваций, привлечению инвестиций в дорожную отрасль. «Такая консолидация крайне важна для развития и совершенствования дорожно-транспортной инфраструктуры, а также для решения проблем по ряду отраслевых направлений», — отметил он перед началом панельной дискуссии.

Деловая программа форума, проходившего в Центре импортозамещения и локализации Санкт-Петербурга, включала в себя проведение 12 круглых столов по разным тематическим направлениям и пленарную дискуссию «Перспективы и цели развития региональной дорожной сети до 2024 года. Источники финансирования», которую провел Юрий Зинчук, заместитель директора телеканала «Санкт-Петербург».

Специалисты обсудили проблемы, связанные с ценообразованием, стандартизацией и обновлением нормативной базы в сфере проектирования и строительства инфраструктурных объектов, рассмотрели вопросы совершенствования инновационных методов проектирования дорог и искусственных сооружений. Говорилось также о комплексном взаимодействии различных отраслевых структур, об интеграции с зарубежными компаниями, о привлечении инвестиций для реализации проектов.

Участниками было отмечено, что в стране за последние десять лет было реализовано множество стратегических проектов транспортной инфраструктуры. Так, министр транспорта Республики Крым Сергей Карпов подробно рассказал о крупнейших транспортных проектах полуострова, среди которых строительство Крымского моста и подходов к нему, строительство и реконструкция трассы «Таврида». «В настоящее время наблюдается серьезный прогресс в развитии транспортной инфраструктуры



Крыма. Трасса „Таврида“ строится в боевом режиме. Ее строительство ведет петербургская компания АО „ВАД“. А основным участником проектирования трассы является также хорошо известная питерская компания — Институт «Стройпроект», — отметил Сергей Васильевич.

В своем выступлении на пленарном заседании заместитель генерального директора по развитию ПФ «ВИС» Алан Бугулов прокомментировал: «Мы видим, что у регионов существует большая потребность в обновлении транспортной инфраструктуры. Сегодня у нас в проработке находится более десяти региональных транспортных проектов, в том числе в рамках частной концессионной инициативы. Важно синхронизировать потребности регионов и планы федерального центра по развитию отрасли и создать прозрачные и понятные для бизнеса механизмы определения приоритетных проектов».

Пленарную дискуссию продолжили депутаты Государственной Думы ФС РФ Олег Нилов и Елена Драпеко. Депутаты выразили готовность активно содействовать решению имеющихся проблем. Олег Нилов отметил следующее: «Наша работа в этом направлении поможет решить множество проблем — от демографии до развития промышленности и строительства жилья». Он предложил рассмотреть возможность реализации проекта под условным названием «Малоэтажная Россия» — речь о предоставлении земли гражданам нашей страны на правах бесплатной аренды. «Можно пролонгировать закон о дальневосточном гектаре, ведь эта тема актуальна не только для Дальнего Востока, но и, например, для Северо-Запада. Однако сначала необходимо построить современные дороги — только тогда начнется активное освоение территории, решатся проблемы жилья, повысится продовольственная безопасность», — добавил Олег Анатольевич.



Елена Драпеко сообщила, что Госдума РФ совместно с Минтрансом готовит серьезные изменения в Градостроительный кодекс страны относительно археологических памятников при строительстве дорожных объектов. Она подчеркнула, что изыскательские работы необходимо проводить еще до начала проектирования. Ведь судьба многих древнейших памятников, оказавшихся на территории будущего строительства, решается в основном на стадии проекта. И, кроме того, многие артефакты из-за отсутствия полных карт археологических памятников обнаруживаются непосредственно в процессе подготовки территории или в ходе самого строительства.

Участники форума высказали общую убежденность в том, что любая новая дорога — это новая, более качественная жизнь всех прилегающих территорий. Ведь, как известно, вокруг развитой дорожно-транспортной инфраструктуры всегда сосредоточивается промышленное производство, возводятся социальные, туристические и спортивные объекты и, наконец, жилье.

Неслучайно заместитель директора департамента проектирования, технической политики и инновационных технологий Государственной компании «Российские автомобильные дороги» Сергей Ильин затронул тему комплексной модернизации и расширения магистральной сети дорог. «До 2024 года должно появиться 1437 км новых магистральных дорог, включая строительство трасс „Западная Европа — Западный Китай“, М-11 Санкт-Петербург — Москва, реконструкцию М-4 „Дон“, М-1 „Беларусь“ и М-3 „Украина“», — сказал он.

Говоря об освоении и использовании новых разработок, о внедрении передовых технологий и материалов при реализации проектов, участники форума обозначили несколько существующих проблем, тормозящих развитие рынка. В этом направлении, по мнению Андрея Рудского, ректора Санкт-Петербургского политехнического университета Петра Великого,

отраслевые вузы готовы подойти к решению таких проблем комплексно, заложив в основу профессиональное взаимодействие науки и практики. «Дороги — это прогресс, это будущее. Их надо развивать, а время уходит! Призываю сообщество строителей активно вступать в сотрудничество с наукой — и работать, работать!» — сказал он.

Участники общей дискуссии, обсудив вопросы дальнейшего стимулирования развития отрасли, отметили, что серьезными проблемами являются «зарегулированность рынка», затянувшийся переход от плановой экономики к рыночной, несовершенство законодательной базы и одновременное ужесточение требований. Все это может привести к эпидемии банкротств строительных компаний. Так, по словам генерального директора АО «Институт «Стройпроект» Алексея Журбина, за последние несколько месяцев 2018 года банкротами стали 49,5 тыс. строительных компаний.

Алексей Александрович сообщил, что, по данным Росстата, уровень рентабельности в строительстве сегодня в среднем ниже уровня инфляции. Отрасль зарегулирована настолько, что ситуация дошла до крайности. Требуется ряд законодательных изменений — серьезной корректировки требуют и 44-ФЗ «О контрактной системе...», и Градостроительный кодекс РФ.

Разделил мнение своего коллеги и генеральный директор АО «Ленпром-транспроект» Ростислав Шкурко: «Жесткое регулирование строительных процессов, ограничения, не позволяющие проектировщикам и строителям использовать те или иные инновационные технологии, мешают общему развитию отрасли. Имеющиеся проблемы нужно решать комплексно, и в этом отношении очень полезен диалог между проектировщиками, подрядчиками и властями».



Участники констатировали, что не стоит ждать, когда проблема «разрулится» сама по себе, — необходимо заранее предотвращать возможные риски и неприятности, и в этой связи важно быть услышанными вышестоящими органами.

Большое внимание делегаты форума уделили майским указам Президента РФ по утверждению Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Так, согласно указам, необходимо достичь увеличения доли автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям, в их общей протяженности не менее чем до 50% (относительно их протяженности по состоянию на конец 2017 года). В городах, чтобы обеспечить комфортную городскую среду, такие дороги должны составить 85%. Поставлена задача по снижению доли автомобильных дорог федерального и регионального значения, работающих в режиме перегрузки. Стратегически важным представляется и развитие транспортных коридоров «Запад — Восток» и «Север — Юг» для перевозки грузов, в том числе за счет маршрута «Европа — Западный Китай», а также транспортных коммуникаций между регионами нашей страны.

К национальным целям, согласно майским указам, отнесены уменьшение в два раза (по сравнению с 2017 годом) количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий на дорожной сети, снижение смертельных исходов при ДТП в 3,5 раза (по сравнению с указанным периодом), улучшение экологии, внедрение новых технических требований и стандартов устройства автомобильных дорог, в том числе на основе цифровых технологий, направленных на устранение мест концентрации ДТП. Кроме того, в документе заявлено о применении новых механизмов развития и эксплуатации дорожной сети, включая использование инфраструктурной ипотеки, контрактов жизненного цикла, наилучших технологий и материалов.





О возможностях достижения поставленных Президентом РФ задач участники форума говорили как в ходе панельной дискуссии, так и в процессе работы нескольких тематических сессий. Экспертами был дан анализ межрегиональных данных на соответствие фактического состояния дорожной сети нормативным требованиям.

«Инвестиции в транспортную инфраструктуру являются важным фактором экономического развития и обеспечивают ее модернизацию», — подчеркнул Андрей Григорьевич Черняк, член совета директоров АО «Ленпромтранспроект», отметив, что, согласно данным Минэкономразвития России, разница между прогнозной потребностью и запланированными вложениями в инфраструктуру в 2019 году составит 1,6 трлн рублей. Потребность же в инвестициях превышает запланированные возможности федерального бюджета.

Своими наработками относительно поиска источников финансирования и создания механизмов экономического стимулирования сохранности автомобильных дорог поделились зарубежные гости. В том числе шла речь об опыте подготовки, планирования, строительства объектов транспортной инфраструктуры (ОТИ) на основе государственно-частного партнерства (ГЧП).

Вопросу участия международных финансовых организаций (МФО) в крупных инфраструктурных проектах был посвящен отдельный круглый стол, где были определены возможные направления сотрудничества Санкт-Петербурга и МФО, выдвинуты предложения по совершенствованию механизма привлечения инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры. Модератором этого круглого стола стал Владимир Соколов, директор PwC, известный своей профессиональной практикой, связанной с оказанием юридической поддержки по различным аспектам создания и эксплуатации объектов инфраструктуры, включая использование механизмов ГЧП.

Карло Коста, главный инженер компании Autostrada del Brennero SpA (Италия), выступая на этом круглом столе, рассказал о формах финансирования инфраструктуры магистрали А22. Огромный интерес специалистов вызвал и второй его доклад, представленный на круглом столе «Состояние и перспективы строительства разветвленной дорожной сети страны с учетом международных транспортных коридоров». Карло Коста сообщил об эволюции систем пассивной безопасности на автомагистрали.

С лучшими практиками идентификации, подготовки, управления закупками в рамках проектов ГЧП ознакомил собравшихся старший экономист в подразделении «Глобальная практика по транспорту» Всемирного банка Даниэль Бенитес. Он рассказал об опыте работы с Россией, Аргентиной, Колумбией и Италией.

В.В. Ушаков, проректор по научной работе МАДИ, президент Ассоциации по развитию дорожного цементобетона и цементобетонных покрытий, выступил модератором круглого стола, посвященного уже более узкой, профильной теме. Виктор Васильевич сообщил о проблемах и перспективах проектирования и строительства дорог с цементобетонным покрытием. В процессе работы сессии было заявлено о преимуществах цементобетонных покрытий в Сибири, рассказано об инновационных методах увеличения жизненного цикла и снижении стоимости строительства конструктивных слоев автодорог с жесткими покрытиями. О современных технологиях строительства цементобетонных покрытий рассказал Алекс Эккерт, начальник департамента Strabag SE (Австрия).





На круглом столе под названием «Проектирование автомобильных дорог и искусственных сооружений с применением BIM-технологий на всех стадиях жизненного цикла» интерес участников сессии вызвал уникальный опыт АО «Ленпромтранспроект» по проектированию линейных объектов с использованием BIM-технологий. В.Н. Бойков, заведующий кафедрой «Геодезия и геоинформатика» МАДИ, сообщил об организационных и нормативно-технических основах информационного моделирования автомобильных дорог в процессе их жизненного цикла. Его коллега И.В. Демьянушко, заведующая кафедрой «Строительная механика» МАДИ, предложила для обсуждения тему, связанную с развитием и внедрением цифровых технологий виртуальных испытаний элементов дорожного устройства с целью обеспечения безопасности на дорогах.

Яна Вадимовна Янко, руководитель департамента научно-исследовательских разработок ООО «Строй Инвест Проект», выступая с докладом на круглом столе «Транспортное планирование и моделирование», рассказала о методологии оценки влияния объектов капитального строительства жилого, производственного, общественно-делового назначения на существующую транспортную инфраструктуру. Участники сессии констатировали, что сегодня как никогда важен поиск решений по синхронизации строительства объектов промышленно-гражданского назначения со строительством объектов транспортной инфраструктуры.

Вопросам обеспечения безопасности на транспортных объектах, нормативно-техническому регулированию, содержанию и ремонту городских дорог, вопросам освоения подземного пространства, а также многим другим актуальным темам были посвящены отдельные круглые столы. На каждом из них специалисты-эксперты анализировали, спорили, советовались друг с другом, перенимали опыт и, как это обычно бывает, предлагали новые идеи.

В рамках форума была организована большая выставочная экспозиция, где более 40 компаний, как российских, так и зарубежных, продемонстрировали свои инновационные разработки и достижения. Среди ведущих отраслевых предприятий, принявших участие в выставке, — «Ленпромтранс-проект», «ВАД», «Северсталь-метиз», «Пилон», «ПТФ Евротест», «Гифтек Рефлекшн», «Квинтмади», «АСТЕХ Индастриз», ГК «Геоизол», «Гидрозо», «Аспект Северо-Запад», ГК «АБЗ-1», «Новые технологии строительства», «НПП СК МОСТ», ГК «Точинвест», «НПФ Бастион», «Аэроплан ПРО», ГК «Заслон», «Фортрент», «Магеба», «Дорнадзор» и другие.

На площадке под открытым небом (перед входом в павильон) также демонстрировались новинки дорожной техники и оборудования: перегружатель асфальтобетонной смеси, дорожная фреза, асфальтоукладчик, передвижные дорожные лаборатории.

На первом этаже павильона разместились стенды МАДИ, Санкт-Петербургского политехнического университета и других специализированных вузов. Ученые рассказали посетителям о научных и прикладных



разработках в части управления транспортными потоками. Особое внимание участников выставки привлекли ультрасовременные модели машин, которые посетители выставки окрестили «техникой XXII века».

Так, компания VMH RUS представила универсальный четырехосный каток, обеспечивающий цифровую технологию уплотнения и не имеющий аналогов в мировой практике, в том числе и по своему дизайну. Особенностью этого полностью отечественного проекта, по словам разработчиков, является то, что каток, выполняя четыре традиционные системы укатки, заменяет соответствующее количество машин. Укладка асфальта может производиться одновременно на двух или трех полосах дороги. Каток имеет автоматический режим работы и способен функционировать без оператора.

С большим интересом и профессиональным вниманием осмотрели представленную экспозицию Вячеслав Петрович Петушенко, первый заместитель председателя правления Государственной компании «Российские автомобильные дороги» (с февраля 2019 года — председатель правления «Автодора»), Геннадий Владимирович Кустарев, исполняющий обязанности ректора Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета, Кай Рослакка, мэр города Иматра (Финляндия), и другие участники форума.

Около 40 СМИ, включая телекомпании, осветили проведение этого мероприятия, подчеркивая важность взаимодействия представителей власти и бизнеса, науки и практики.



## В духе времени

В 2019 году только за один месяц, начиная с конца февраля и заканчивая двадцатыми числами марта, ассоциацией «АСДОР» было проведено три больших отраслевых мероприятия.

Так, в Петербурге 27–28 февраля состоялась XII Всероссийская конференция «Актуальные проблемы проектирования автомобильных дорог и искусственных сооружений»; в середине марта в Астрахани при официальном содействии в организации ФКУ Упрдор «Каспий» состоялась еще одна конференция под названием «День качества». Для участия в ней из разных регионов России съехались представители компаний — производителей технологий, материалов и оборудования для дорожного комплекса.

А через неделю после астраханского мероприятия в Санкт-Петербурге был проведен международный семинар «Система Supergrave: основные принципы, методики и оборудование. Особенности внедрения системы в российских условиях. Новые методики, направленные на совершенствование системы Supergrave».

Такой специализированный марафон объясняется доверием представителей дорожно-строительной отрасли России, а также зарубежных экспертов к работе, которую проводит АСДОР. И это закономерно, поскольку каждое из организованных Ассоциацией мероприятий направлено на объективную оценку состояния дел в отрасли, на достижение эффективных результатов в каждом конкретном профессиональном аспекте.





На мероприятиях не только обсуждаются острые проблемы дорожно-строительного сектора, но и находятся пути их решения, в том числе и через принятие резолюций, которые несут в себе конструктивные предложения.

Для участия в XII Всероссийской конференции «Актуальные проблемы проектирования автомобильных дорог и искусственных сооружений», которая проходила в конференц-залах Санкт-Петербургского политехнического университета имени Петра Великого, ведущего вуза страны, приехала большая делегация представителей Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета, возглавляемая исполняющим обязанности ректора МАДИ Геннадием Владимировичем Кустаревым.

Перед началом пленарного заседания состоялось подписание соглашения между Санкт-Петербургским государственным политехническим университетом имени Петра Великого и Московским автомобильно-дорожным государственным техническим университетом. Подписи в документе поставили А.И. Рудской, ректор политехнического университета, и Г.В. Кустарев, и. о. ректора МАДИ. Основной задачей соглашения стало взаимодействие, связанное с улучшением подготовки кадров, укреплением новаторского потенциала и дальнейшим развитием инновационных процессов.

На пленарном заседании в очередной раз было заявлено, что перед сообществом стоит выбор: либо банкротство действующих предприятий, либо срочное внесение изменений в систему госзаказа. В этой связи многие из участников конференции привели конкретные примеры из своего практического опыта.



Свой доклад Юрий Агафонов, генеральный директор ассоциации «АСДОР», начал с таких слов: «А сейчас „хорошая“ новость — наступило время, когда заказчик ищет подрядчика! И странно, что кого-то еще удастся найти! По данным прошлого года, банкротами стали около двух тысяч дорожных компаний... Тем не менее некоторые оппоненты равнодушно заявляют: „Подумаешь, появятся новые“... Но, увы, не появятся, поскольку дорожно-мостовой бизнес перестал быть доходным в России, и даже у крупных компаний сегодня наступила точка кипения!»

А вот что отметил один из представителей отраслевого сообщества: «Контракты у нас с большими нулями, а выйдешь на объект — и начинается: материалы подорожали, земля не освобождена, появились дополнительные работы, банковские проценты и так далее...»

Что же может привести к дальнейшему массовому банкротству предприятий дорожного комплекса? Это целый комплекс факторов, включающий несовершенство ценообразования, системы экспертизы, ПНСТ и ГОСТов; выплата банковских процентов, несвоевременная приемка и оплата выполненных работ, а также недостаточное бюджетное финансирование и недостатки действующей контрактной системы.

Главный эксперт управления экономики строительства АО «Институт «Стройпроект» А.М. Ямборисов обратил внимание на исследование по проблемам торгов на проектные и изыскательские работы, по результатам которого сделано несколько выводов. Так, была обозначена важность ограничения высокорисковых форм закупок и необходимость приоритета квалификации над ценовым предложением.

«В качестве антидемпинговой меры следует ввести понятие „ценовой коридор“, предусматривающий максимальную и минимальную цену контракта, — отметил Алексей Маратович. — Важно установить перечень видов закупок в сфере проектирования и изысканий, при которых определение победителя только по ценовому критерию будет недопустимо. А в показателях оценки деятельности регуляторов контрактной системы — взамен экономии по проведенным торгам нужно показывать экономию от торгов по успешно выполненным контрактам».

«По сути, в настоящее время действует новая редакция Федерального закона „О контрактной системе...“, сложившаяся в результате постоянных и не всегда последовательных изменений. При этом в контрактной системе сохраняются пробелы и внутренние противоречия правового регулирования», — добавил Юрий Агафонов.



Участники конференции также констатировали, что нормализация рынка проектных работ невозможна без корректировки политики в сфере ценообразования и введения действенных антидемпинговых мер. Продолжив тему, П.В. Горячкин, президент Союза инженеров-сметчиков, сообщил о предварительных результатах и перспективах реформирования системы ценообразования и сметного нормирования в строительстве. Доклад был воспринят аудиторией с большим интересом и пониманием того, что в реформу ценообразования следует срочно внести серьезные коррективы, поскольку тот же ресурсный метод не сможет способствовать сокращению издержек и снижению стоимости бюджетных строек — напротив, он приведет к увеличению стоимости.

«Если финансирование строительства осуществляется частично или полностью за счет межбюджетных трансфертов из федерального бюджета субъектам РФ (в виде субсидий, субвенций и дотаций), то при определении сметной стоимости и в расчетах за выполненные работы необходимо применять Федеральные единичные расценки (ФЕР) в редакции 2017 года (с учетом изменений и дополнений) и ежеквартальные индексы Минстроя России! — заявил Павел Владимирович. — В свою очередь, применение Территориальных единичных расценок (ТЕР), а также индексов (коэффициентов) к ним органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации может быть квалифицировано как нарушение, а платежи — блокированы территориальными управлениями Казначейства России. Кроме того, следует учесть, что региональные индексы не включены в Федеральный реестр сметных нормативов».

К отдельному тематическому направлению был отнесен анализ рынка мостов в России. Обсуждение началось с истории мостостроительных трестов, о которой рассказал исполнительный директор фонда «АМОСТ» Сергей Владимирович Мозалев. Докладчик подчеркнул, что, к сожалению,



многих крупнейших мостостроительных организаций уже не существует на российском рынке. Печально и то, что некоторые эффективные и ценные исследования XX века из области отечественного проектирования и строительства мостовых сооружений в новом столетии оказались забыты. Однако о той большой работе напомнил в своем докладе генеральный директор ООО НИЦ «Мосты» Алексей Анатольевич Сергеев — с надеждой, что прошлый опыт будет использоваться и в дальнейшем.

Александр Ильич Васильев, специалист по нормированию и натурным исследованиям мостовых сооружений ООО «НИИ МГС», профессор МАДИ, дал оценку степени снижения грузоподъемности и долговечности мостовых конструкций вследствие физического износа. Далее о концепциях совершенствования проектирования и методов определения ресурса долговечности сталежелезобетонных и металлических мостов с учетом фактической нагруженности и дефектности рассказал Владимир Аполинарьевич Быстров, профессор кафедры автомобильных дорог, мостов и тоннелей СПб ГАСУ. Сергей Юрьевич Соловьев, заместитель начальника отделения гидроаэродинамики ФГУП «Крыловский государственный научный центр», сообщил в своем докладе о комплексных исследованиях в обеспечении проектирования Крымского моста.

Участники конференции ознакомились также с новыми зарубежными методами и технологиями в мостостроении. Убедительным примером применения таких технологий стало сообщение Романа Сергеевича Чурилова, руководителя проекта Ductal, «Лафарж Холсим» (Россия), который рассказал о новых возможностях для строительства, реконструкции и ремонта мостов.

Отдельное внимание специалисты уделили текущему состоянию малых мостов России. Содержательный анализ проблем малого мостостроения был представлен в докладе Игоря Георгиевича Овчинникова, профессора Саратовского ГТУ имени Гагарина. Он обосновал причины, которые



мешают обновлению парка малых мостов, и назвал пути решения этих проблем. Также докладчик напомнил, что ассоциацией «АСДОР» на протяжении нескольких лет поднималась острая проблема, связанная с состоянием мостовых сооружений.

Активным периодом ввода мостов в эксплуатацию считаются 1970–1980-е годы (60% от общего количества). При этом в начале XXI века введено в строй до 1% искусственных сооружений, а на последние семь лет приходится менее 0,5%. Выборочный анализ представленной официальной информации показал, что только 24% региональных и муниципальных мостов имеют удовлетворительное состояние; 74% находятся в неудовлетворительном и 2% — в аварийном состоянии. Однако объективная картина специалистами на конец второго столетия видится иной: по факту в аварийном состоянии находятся 76% мостов! Переход из неудовлетворительного состояния в аварийное с каждым годом будет только ускоряться, поскольку свыше 95% мостов в стране проектировалось под нагрузку на ось не более 6 тонн.

Тема, отражающая проблему малых мостов, была продолжена в Астрахани — на «Дне качества». В ходе заседания представитель АСДОРа Дмитрий Александрович Захаров обратил внимание на то, что Ассоциация выступила с идеей по созданию приоритетного проекта «Малые мосты России». Есть надежда, что реализация такого большого проекта поможет выжить в процессе экономической «шоковой терапии» многим предприятиям отрасли. Работа-то предстоит большая!



## Немалые проблемы небольших мостов

Ассоциация начиная с 2017 года активно занималась проблемой, связанной с низким эксплуатационным состоянием в российских регионах мостовых сооружений, и в частности малых мостов. При этом АСДОРом постоянно заявлялось об отсутствии официальной статистики относительно нехватки в России мостов длиной до 100 м.

Юрий Агафонов неоднократно подчеркивал важность решения задач, заключающихся в сборе объективных данных по малым и средним мостам России и в анализе их эксплуатационного состояния. В этом направлении АСДОРом была проделана большая работа, в том числе благодаря привлечению ведущих российских и зарубежных специалистов.

Так, познавательным и полезным оказался и опыт Европейской ассоциации контроля качества строительных конструкций (Euro Struct). Ее президент Жозе Матош, председатель COST Action TU1406 (Португалия), вице-президент IADSE, на одном из заседаний, организованных ассоциацией, ознакомил российских коллег с особенностями спецификации эксплуатационного состояния автодорожных мостов в Европе.

О явных и скрытых проблемах технического состояния российских автодорожных мостов не раз сообщал Антон Владимирович Сырков, начальник отдела жизненного цикла транспортных сооружений АО «Трансмост», предлагая возможные пути выхода из этой непростой ситуации, приобретающей за последние годы все большую актуальность.

Судите сами: за последнее десятилетие (2010–2020 годы) очевидным признаком ухудшения состояния мостов в нашей стране стал рост числа их обрушений. К одной из причин возникновения таких негативных последствий специалисты относят плохую оснащенность доступа для осмотра и обслуживания мостов. Основной же причиной ненормативного состояния мостов и сокращения срока службы малых и средних мостов в регионах является хронический недостаток финансирования их своевременных ремонтов и реконструкции.

Антирекорд по количеству аварий и обрушений малых и средних мостов в России поставил 2018 год, когда было насчитано около 100 таких случаев. По мнению представителей отрасли, это результат накопительного эффекта, ведь значительное количество мостов, много лет нуждающихся в срочном ремонте, по-прежнему остаются в эксплуатации. Поэтому так важно иметь необходимые данные о наличии и эксплуатационном состоянии мостовых сооружений по каждому региону. «Эти данные должны

быть доступны строителям, проектировщикам, а также тем, кто отвечает за дальнейшую эксплуатацию мостовых сооружений», — не раз заявлялось участниками мероприятий, организованных АСДОРом.

«Процесс разрушения мостовых сооружений в России набирает темпы, — комментировал Юрий Анатольевич в одном из своих интервью (газета «Коммерсантъ Санкт-Петербург» № 36 от 28.02.2019, стр. 12). — Строительство и содержание мостов, как и дорог, осуществляются из бюджетов разных уровней. Только 24% региональных и муниципальных мостов имеют удовлетворительное состояние, 74% находятся в неудовлетворительном и 2% — в аварийном состоянии. По оценке экспертов, потребность в финансировании ремонта мостов до 2024 года составляет 130 млрд рублей. При этом около 50% этих средств могут быть выделены из федерального бюджета. Базовым документом, определяющим ситуацию с дорогами и мостами в России, является „Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года“. Однако официальной статистики относительно нехватки мостов в России нет. По данным ассоциации РАДОР, в России 72 тыс. мостов: из них около 6 тыс. переправ находятся в ведении Росавтодора, еще 35,8 тыс. — у региональных властей и 29,3 тыс. — у муниципальных».

Ассоциацией «АСДОР» было направлено несколько обращений, в том числе и в Правительство Российской Федерации, с просьбой, касающейся создания проекта реконструкции малых мостов в России. Этому, в свою очередь, способствовали адресованные Ассоциации письма от ведущих специалистов отрасли, где обосновывалась необходимость поддержания в нормативном состоянии таких сооружений.



Так, по мнению докторов транспорта, академиков РАТ И.Г. Овчинникова и О.Н. Распорова, в отечественном мостостроении четко обозначилась системная проблема низкой долговечности малых мостов. Это связано с тем, что малые мосты имеют специфические особенности, которые в настоящее время не всегда учитываются. Например, если для больших мостовых сооружений применяются отработанные конструкции деформационных швов (ДШ), то для малых мостов нередко используются «доморощенные» конструкции ДШ, которые выходят из строя в первые же годы эксплуатации. Разрушение ДШ происходит из-за увеличения динамических воздействий (за последнее время — почти вдвое) на пролетное строение и на подходы, а также из-за попадания воды с проезжей части на торцы балок, на опорные части и на опоры. А это, в свою очередь, влияет на снижение долговечности мостового сооружения.

Но что имеется в виду, когда мы говорим о «малых мостах»? У этого словосочетания есть вполне конкретное толкование — так называются искусственные сооружения, длина которых не превышает 25 м. Такие мосты различаются по материалам, из которых изготавливаются пролетные строения: деревянные, металлические, железобетонные.

Малые мосты строят как на временных, так и на постоянных малых водотоках с относительно несложными гидрологическими, геологическими и ледовыми условиями. Но принципиально важным является другое: наряду со средними (от 25 до 100 м) и большими мостами, путепроводами, тоннелями, эстакадами, виадуками малые автомобильные мосты также играют важную роль в обеспечении непрерывности и безопасности проезда. При этом в результате исследований, проведенных специализированными организациями, обнаружено, что срок службы малых и больших мостов серьезно отличается. Для малых мостов он составляет от 17 до 25, реже — 30 и более лет. Этот срок в 2–2,5 раза меньше, чем срок службы больших мостов.

К слову сказать, в России 98% мостов имеют длину не более 100 м. Поэтому неслучайно ведущие специалисты отрасли, связанные с мостостроительным направлением, еще до начала реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» заговорили о разработке федерального проекта «Малые мосты Российской Федерации». И многие из них, опираясь на авторитетную позицию АСДОРа, продвигали через Ассоциацию свои идеи и требования относительно спасения имеющихся в России малых и средних мостов.

В одном из писем Ассоциации, обращенном к представителям исполнительной и законодательной власти, а также к руководству Министерства транспорта РФ, говорилось: «Степень соответствия нормативным тре-



бованиям переменных параметров и характеристик большинства мостов длиной до 100 метров органами управления, как правило, не рассматривается отдельно от дорог. В свою очередь, на дорожной сети страны недостаточно новых искусственных сооружений, при этом большинство действующих находятся в неудовлетворительном состоянии.

„Нам нужно обеспечить в полном смысле транспортную связанность, единство всей российской территории“, — отмечал В.В. Путин в послании Федеральному Собранию в декабре 2012 года. По данным Росстата, на конец 2014 года в России насчитывалось 42 тыс. мостов и путепроводов — всего на 200 больше, чем в 2000 году. А по неофициальным данным, в стране около 100 500 мостов. Базовым документом, определяющим ситуацию с дорогами и мостами в России, является „Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года“.

Согласно этому документу, из-за отсутствия дорог с твердым покрытием более 10% населения, 15 млн человек, в весенний и осенний периоды остаются отрезанными от транспортных коммуникаций; около 46,6 тыс. населенных пунктов не имеют связи с транспортной сетью страны по автодорогам с твердым покрытием; отсутствует опорная сеть дорог в районах Севера, Сибири и Дальнего Востока; более 30% дорог существуют в режиме перегрузки.

Мост — самая дорогая и наиболее опасная часть дороги. Стоимость одного километра обычной однополосной дороги, проложенной по земле, в среднем составляет 101,7 млн рублей, стоимость строительства одного километра моста — 579 млн рублей (рассчитано ВШЭ на основе заключенных Росавтодором контрактов без учета затрат на подготовку территорий и НДС).



А поскольку официальной статистики относительно нехватки мостов в России нет, следует обратить внимание на два аспекта. Во-первых, это количество постоянно действующих переправ — летних (например, паромных) и зимних (ледовых). Имеющиеся данные на конец 2014 года говорят о том, что в России наличествует 257 летних и 3500 зимних переправ. А это чрезвычайно высокий показатель!

Во-вторых, значительный транспортный перепробег. В Москве он составляет 70–80% против 20–25% в западных мегаполисах. В целом по России нет города, где данный показатель превышал бы 50%.

Каждый девятый мост в Российской Федерации — деревянный. Больше всего их в Хабаровском крае (706 мостов, или свыше 60% от их общего числа). В Архангельской области 66% всех мостов — деревянные, в Забайкальском крае — 624 деревянных моста (почти половина от общего числа), в Иркутской области — 569 (больше 40%).

В ведении Росавтодора примерно 5000 мостов, в ведении региональных или муниципальных властей — свыше 34 тыс. Строительство и содержание мостов, как и дорог, осуществляются, в основном, из бюджетов разных уровней. Что же касается истинных данных о количестве и состоянии малых мостов, то они отсутствуют. Не проводится обследование технического состояния сооружений, нет своевременного мониторинга.

Активным периодом ввода мостов в эксплуатацию считаются 70-е и 80-е годы XX столетия (60% от общего количества). При этом в начале XXI века введено в строй до 1% искусственных сооружений, а на последние семь лет приходится менее 0,5%.

Основной причиной ненормативного состояния мостов и сокращения срока их службы в регионах является хронический недостаток финансирования своевременных ремонтов и реконструкции. А ведь на сегодняшний день срок эксплуатации мостовых сооружений должен составлять не менее 50 лет.

По расчетам специалистов, недостаточные темпы улучшения состояния российской дорожной сети в целом и мостовых сооружений в частности уже сейчас приводят к экономическим потерям, в сумме превышающим 1,3 трлн рублей, что эквивалентно 6% ВВП Российской Федерации. При сохранении существующих тенденций эти потери к 2025 году увеличатся в сопоставимых ценах более чем в два раза. Что касается совокупного размера региональных дорожных фондов, то он составляет 13% от нормативной потребности на содержание и ремонт региональной дорожной сети; при этом порядка 30 регионов дорожные деньги направляют на другие нужды...»

Напомним, что авторы этого письма вышли с предложением обратиться в Правительство РФ с инициативой по созданию приоритетного проекта «Малые мосты России» — для полного восстановления транспортно-эксплуатационного состояния, обеспечения нормативного требования на безопасную эксплуатацию искусственных сооружений на региональной и муниципальной сети автодорог. Для реализации проекта необходимо:

1. Взять за основу действующий приоритетный проект «Безопасные и качественные дороги» государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы», утвержденной постановлением Правительства РФ от 21 января 2017 года № 47.
2. Установить срок реализации проекта с 2018-го по 2026 год.
3. Предусмотреть бюджет приоритетного проекта 130 млрд рублей.
4. Установить источники финансирования:
  - федеральный бюджет — 70% (средства, поступающие в бюджет от системы «Платон»);
  - консолидированные бюджеты субъектов Федерации — 30%.
5. Обеспечить применение менее затратных технологий и материалов, оптимизацию проектных решений, оптимизацию количества выполняемых работ. Необходимо обеспечить запуск цифровой системы весогабаритного контроля.

## Направления разные, цели — общие

В Георгиевском зале Большого Кремлевского дворца 26 июня 2019 года состоялось заседание Госсовета, прошедшее под председательством Президента Российской Федерации Владимира Путина. Тема заседания привлекла внимание всех представителей дорожно-строительной отрасли России, поскольку речь шла о развитии сети автомобильных дорог общего пользования и обеспечении безопасности дорожного движения.

На Госсовете обсуждались меры, направленные на повышение уровня дорожного строительства, рассматривались вопросы, связанные с целями и задачами, которые были определены в национальном проекте БКАД, решались задачи по обеспечению качества ремонта и содержания дорог, улучшению организации дорожного движения.

Президент России отметил, что общая протяженность дорог высшей и первой категорий за последние четыре года увеличилась на 2423 км, причем главным образом за счет федеральных трасс, из которых 83% полностью соответствуют необходимым требованиям. По сравнению с 2010 годом, когда эта доля составляла всего 38,6%, такие результаты можно оценить как безусловный прогресс. Однако проблемы остаются, и во многом они касаются совершенствования дорог регионального значения. «Для достижения системных перемен в дорожном хозяйстве, — отметил Владимир Путин, — каждому региону в ближайшее время необходимо разработать и принять соответствующую программу, рассчитанную на период до 2024 года. Это даст возможность дорожным строителям планировать свою работу, заблаговременно приобретать дорогостоящую технику, резервировать строительные материалы, вкладываться в специалистов и новые технологии».

Некоторые из решений, принятых на июньском Госсовете, проанализировал летом 2019 года Юрий Агафонов, руководитель АСДОРа: «В основном итоги Госсовета действительно порадовали и меня, и многих моих коллег. На заседании были затронуты те темы и вопросы, которые на протяжении нескольких лет в своих предложениях и резолюциях (по итогам конференций, форумов, семинаров, проводимых в Петербурге и других регионах России) мы старались выносить как проблемные. Резолюции мы направляли в соответствующие министерства, в Государственную Думу.

Говоря о проблемах, прежде всего следует выделить несовершенство 44-ФЗ, систем ценообразования и экспертизы, ПНСТ и ГОСТов, недостаточное бюджетное финансирование. Дорожникам приходится постоянно выплачивать большие банковские проценты, приступать к выполнению работ без их авансирования, сталкиваться с несвоевременной приемкой и

затягиванием оплаты выполненных работ! Такое состояние дел уже к концу года может привести к массовому банкротству предприятий дорожного комплекса и срыву работ по выполнению государственных контрактов.

Во избежание этого мы, со своей стороны, выступали и выступаем за то, чтобы победителям тендеров предоставлялись кредитные линии со ставкой 6% годовых — только для выполнения государственного заказа.

Напомню, что в настоящее время действует новая редакция Федерального закона „О контрактной системе...“, сложившаяся в результате постоянных и не всегда последовательных изменений. В контрактной системе сохраняются неточности, пробелы, остаются внутренние противоречия правового регулирования и так далее. Не случайно мы обращали внимание и на то, что представляется чрезвычайно важным выделить в отдельный блок сферы проектирования и строительства, — тогда в законе можно будет прописать другие условия и требования. Однако выполнить это следует не только с помощью юристов-чиновников, но и с обязательным привлечением экспертов дорожного комплекса.

Говоря о реформе Федерального закона № 44-ФЗ „О контрактной системе...“, следует отметить, что здесь нас волновали, в первую очередь, вопросы квалификации подрядчиков, необоснованный демпинг в 25% и расширение обеспечения заявки на участие в тендере в виде страхования и гарантии СРО. От скорейшего решения этих вопросов во многом зависят устранение недобросовестной конкуренции и возможность вывода на дорожно-строительный рынок России только качественных услуг и продукции.





Мы на протяжении нескольких лет добивались ограничения демпинга при государственных закупках в нашей отрасли. Что касается планки демпинга, то она не должна быть ниже 10%. В случае если падение оказывается ниже этой планки, должно быть обязательно предоставлено обоснование снижения цены! Важно учитывать также и особенности выплаты авансов, и условия банковского сопровождения контрактной деятельности. В последние годы условиями исполнения контрактов не предусматривается авансирование дорожных работ, в результате чего происходит удорожание затрат. Подрядчику приходится обращаться в банк за кредитами и оплачивать проценты за их использование в размере 10–13% в год от суммы кредита. В качестве примера добавлю, что подрядчики в ходе исполнения контракта несут дополнительные финансовые затраты на обслуживание обеспечения контракта в виде банковской гарантии (1–2% в год от суммы обеспечения). Такие финансовые потери подрядчика никаким образом не компенсируются сметной стоимостью работ, сформированной в соответствии с действующей системой ценообразования.

Президент страны обратил внимание на то, что проблемой остается порядок определения цен, а это, по его словам, напрямую влияет на достоверность стоимости дорожных работ. Подрядчики зачастую выходят на конкурс, где заведомо занижены цены на битум, песок, асфальтобетон, щебень и другие материалы. Стоимость строительных материалов, составляющая более 70% затрат на объекте, никем не контролируется и в иные годы вырастает в разы. Так, в среднем рост стоимости в 2019 году (по соотношению к 2016 году) составляет: битума — 95%; минерального порошка — 55%; металла — 20%; топлива — 50%.

Дорожные же работы финансируются из бюджета, при этом индексируются ежегодно на величину инфляции (от 4,7 до 5,4%), что не всегда объективно отражает увеличивающуюся стоимость как дорожно-строительных материалов, машин, механизмов, так и рабочей силы. В результате дорожно-строительные компании либо вовсе отказываются от таких подрядов, либо стараются как-то „выкрутиться“. Так или иначе, но это негативно сказывается и на сроках выполнения работ, и на качестве дорог. Не случайно Владимир Путин поручил заинтересованным ведомствам разобраться в этой проблеме, и все мы надеемся, что она наконец-то найдет свое разрешение в самое ближайшее время!

Возвращаясь к теме государственных закупок, стоит добавить, что на заседании Госсовета губернаторами было предложено дополнительно проработать вопрос порога антидемпинговых мер при проведении конкурсов и аукционов, касающихся строительства, реконструкции и капитального ремонта дорог. Отмечалось, что на сегодняшний день порог антидемпинга составляет 25%, а анализ качества дорог при подобном падении цены вынуждает пересмотреть этот порог в сторону его ужесточения: „при снижении цены более чем на 10% уже требовать от подрядчика дополнительного обоснования“. Таким образом, наши предложения не остались без внимания!

Однако, к нашему большому сожалению, данный пункт не был включен в рекомендации, которые вышли после проведения Госсовета. Это, скорее всего, произошло потому, что существует ряд противников внесения в закон (№ 44-ФЗ) изменений именно по вопросам демпинга. Но нам настойчивости не занимать, и мы уже начали готовить новое обращение к Президенту России, а также в Правительство РФ и Государственную Думу — с целью добиться обязательного внесения этих изменений в ФЗ № 44.

Отдельно хочу отметить (и это очень важно!), что из целого ряда наших предложений на Госсовете был рассмотрен и прописан в рекомендациях вопрос проведения предквалификации. Мы, добиваясь того, что ее следует проводить раз в два года, как это принято в Европе, предложили выделить четыре категории предприятий для предквалификации: генподрядчики, подрядчики, субподрядчики и малый бизнес. Следует разделять деятельность дорожно-строительных организаций, определяя для каждой из них так называемый „потолок“: отдельно — работающие на генподрядах, отдельно — те, кому можно доверять субподрядные работы. Подобное разграничение следует ввести потому, что организации имеют разные уровни возможностей, в зависимости от опыта, объема выполненных работ, наличия технической базы, оборотных средств, а также квалифицированных специалистов.

Перевод предприятий из одной категории в другую необходимо осуществлять на основании изменения совокупности основных показателей рейтинговой оценки работы подрядных организаций. Предприятия должны участвовать в тендерах только в своей категории! Это позволит разграничить рынок дорожного строительства таким образом, что компании смогут конкурировать между собой в определенной категории, а появляющиеся на рынке новые подрядные предприятия получают возможность проявить себя. В решениях Госсовета такой подход прописан как „лестница квалификации“. И это, несомненно, положительный результат.

В ходе заседания Владимир Путин заявил, что тормозом для внедрения инновационных решений, современных материалов, конструкций, оборудования, а также для объективного выбора в ходе конкурсов наиболее эффективного подрядчика продолжают оставаться административные барьеры. Речь шла о бюрократической волоките, о претензиях надзорных органов, которые, как заметил глава государства, „нередко противоречат друг другу“. Президент, безусловно, прав. Порой незначительные формальности, затянувшиеся споры приводят к срыву сроков сдачи объектов в эксплуатацию, к отзыву банковской гарантии и, соответственно, к банкротству предприятий. Существенное негативное влияние на сроки выполнения дорожных работ оказывают процедуры, связанные с землеотводом, прохождением экспертизы и длительными по времени процессами согласования. Сюда же следует отнести фактические работы по переносу (или модернизации) инженерных коммуникаций. Не случайно в ходе работы Госсовета было предложено законодательно упорядочить сроки выдачи технических условий на переустройство инженерных сетей, урегулировать порядок фактического производства подобных работ и период их действия.

Для решения этих проблем мы предлагали следующее: на этапе проектирования заказчику (как это и было ранее) заключать договор о компенсации без указания стоимости, с приложением технических условий на переустройство коммуникаций; проектные решения и сметную стоимость (на переустройство) согласовывать с владельцем. Определенные таким образом суммы следует выделять в сводном сметном расчете в отдельную главу (компенсации владельцам коммуникаций), и по результатам прохождения экспертизы и подтверждения сметной стоимости передавать их владельцам для проведения СМР по переустройству. При этом мы получим проектные решения, увязанные в границах объекта, и сметную стоимость, предварительно согласованную с владельцем и подтвержденную экспертизой. Заказчик же избежит сложностей имущественных отношений. Хорошо, что на Госсовете это также было озвучено и поддержано заинтересованными федеральными органами.

Что касается реализации национального проекта „Безопасные и качественные автомобильные дороги“, то эффективной и результативной поддержкой дорожной отрасли здесь следует считать решения, направленные на продление межремонтных сроков службы автодорог, на повышение качества дорожного покрытия. На заседании было подчеркнуто, что в программах создания новых дорог важно поддержать внедрение контрактов жизненного цикла (КЖЦ), которые впоследствии должны найти самое широкое распространение. Заключать их следует на более длительную перспективу, с исполнением работ по проектированию, строительству, содержанию и ремонту дорог. Учитывая долгосрочность контрактов жизненного цикла, было предложено не требовать с подрядчика единовременного предоставления финансового обеспечения на всю сумму долгосрочного контракта, а разбивать это обеспечение либо по годам, либо по этапам работ.

Это правильная позиция, однако реализация таких шагов требует большой и детальной проработки, принятия грамотных управленческих решений и внесения в законодательную и нормативную базы целого ряда дополнительных изменений. Считаю, что эффективности от внедрения КЖЦ можно добиться лишь в одном случае: в проекты дорожного строительства или ремонта необходимо заложить самые передовые технологии, качественные материалы, и не ждать при этом сиюминутной выгоды. Подрядчик должен быть экономически заинтересован в том, чтобы дорога простояла как можно дольше. А это возможно, если организация, которая выполняет дорожно-строительные работы, занимается и последующим ее содержанием.



Проблемы же начинаются с момента прохождения экспертизы: заложенные в процессе проектирования необходимые, но дорогостоящие технологии и материалы заменяются представителями Главгосэкспертизы на более дешевые, а по сути, менее качественные. Это происходит часто без объективных обоснований, и основным критерием здесь выступает экономия бюджетных средств. Именно голая экономия зачастую подменяет основную задачу Главгосэкспертизы — контроль эффективности расходов бюджетных средств. К сожалению, то, как скажется урезанная смета в дальнейшем на качестве построенных объектов, представителей экспертизы волнует в меньшей степени.

И сегодня, когда идет реализация национального проекта „Безопасные и качественные автомобильные дороги“, конечно же, нужно применять формы КЖЦ. Однако как это будет использовано, как выглядеть и происходить, пока не ясно. Заказчики заранее должны устраивать торги, например, по ремонту дороги, уже с условием КЖЦ — на определенный долгосрочный период. Здесь важно не путать „межремонтный срок 12 лет“ с „гарантийным сроком 12 лет“.

В идеале подрядчик сможет добиться необходимого результата в обеспечении межремонтных сроков тогда, когда сам будет содержать построенный его силами объект (или работать в консорциуме с компаниями, занимающимися содержанием), ведь он начнет действительно стремиться к тому, чтобы обеспечить как изначально качественное покрытие, так и долгосрочный период его эксплуатации. Так что строить некачественно ему станет невыгодно. В противном случае, когда дорожный объект строят одни, а эксплуатируют и содержат его другие организации, — ответственность размывается.



Мне также важно было услышать и позицию участников Госсовета в отношении обеспечения безопасности дорожного движения. Было отмечено, что повышение уровня безопасности дорожного движения во многом зависит от качественного и эффективного обустройства автомобильных дорог современными конструкциями, элементами, инновационным оборудованием, системами разделения встречных направлений движения, освещением автомобильных дорог и пешеходных переходов в темное время суток.

Отрадно для меня и то, что на Госсовете был поставлен вопрос, связанный с разработкой программы ремонта аварийных мостов регионального и муниципального значения, определением источников финансирования работ по приведению их в нормативное состояние. Что касается малых мостов, то проблему их состояния на сегодняшний день наша Ассоциация — совместно с „Опорой России“ — поднимала неоднократно.

В ходе работы Госсовета Президенту было доложено, что в настоящее время на региональных и местных дорогах выявлено 3505 мостов и искусственных сооружений, находящихся в аварийном или предаварийном состоянии, а стоимость приведения их в нормативное состояние предварительно оценивается в размере 335 млрд рублей. Я полагаю, что это не окончательные цифры.

Еще до заседания Госсовета мы подготовили предложение о том, что необходимо создать отдельный национальный проект „Малые мосты России“ — речь идет именно про региональные и муниципальные мосты. Это проблема колоссальная, и она распространена по всей стране. В регионах денег на ремонт и реконструкцию таких мостов катастрофически не хватает. В большинстве своем малые мосты находятся либо в аварийном, либо предаварийном состоянии: есть целые регионы, где нет ни одного моста, отвечающего нормативному состоянию. Кроме того, в 2018 году был отмечен так называемый „мостопад“, происходивший на территории страны практически еженедельно. А ведь никому не надо доказывать, что любые искусственные сооружения — это объекты повышенной опасности. И не обращать на это внимания — преступно.

Что касается нашего предложения, то оно заключалось в следующем: нужно создать отдельный проект, выделить для этой работы необходимое финансирование. Нас услышали, и в настоящее время уже подготовлены согласованные предложения об утверждении отдельной программы по ремонту аварийных и предаварийных мостов, а также искусственных сооружений на региональных и местных дорогах. Это будет подпрограмма национального проекта „Безопасные и качественные автомобильные дороги“.

Наличие программы, как говорилось на заседании Госсовета, „уже позволит регионам приступить к разработке предварительной проектно-сметной документации и планировать работу в долгосрочном периоде. Эта очень актуальная тема, безусловно, поддержана всеми субъектами“.

Наша Ассоциация и дальше будет продолжать содействовать решению вопросов, связанных с доработкой этой программы. Важно, чтобы программа получила развитие — и не только до 2024 года, поскольку тот объем работ по ремонту и реконструкции, который существует, выполнить даже при постоянном и достаточном финансировании невозможно. Представляется, что необходимо будет продление сроков реализации этой программы. Надо учитывать, что реализация программы обеспечит работой мостостроительные организации, которых в стране осталось очень мало по причине целой волны банкротств.

Отдельного внимания заслуживают вопросы, связанные с реформой ценообразования в строительстве, а также проблемы, касающиеся требований Главгосэкспертизы России. Словом, вопросов и задач много! Среди них — совершенствование классификации и мониторинга текущих сметных цен на материальные ресурсы при реализации государственных и муниципальных программ строительства, ремонта и содержания объектов транспортной инфраструктуры; учет новых материалов, машин и технологий в государственных сметных нормативах — обновленной федеральной сметно-нормативной базе (ФСНБ-2020); определение справедливых показателей оплаты труда — тарифных ставок, надбавок, выплат социального, стимулирующего и компенсационного характера, в том числе для целей индексации сметной стоимости; учет территориальной и отраслевой специфики производства строительно-монтажных работ, определения прочих работ и затрат в дорожно-строительной сфере в новых Методиках по определению сметной стоимости.

Что касается ресурсного обеспечения отрасли, в частности битумом, то по этому вопросу Владимир Путин дал поручение правительству до конца года разработать и утвердить комплекс мер по предотвращению необоснованного роста и колебания цен на битум. Кроме того, главой государства было поручено подготовить комплекс мер, направленных на обеспечение равномерной закупки битума для внутреннего рынка и организации межсезонного хранения.

Действительно, перед началом дорожного сезона цена на битум вырастает в разы, и необоснованный рост цен никем не контролируется. Что касается межсезонного хранения битума, то этим должны заниматься нефтеперерабатывающие заводы, но только не за счет бюджетных средств. Однако

самый главный вопрос — о качестве битума и о том, когда у нас в стране начнут производить высококачественный дорожный битум, — на Госсовете не обсуждался. А жаль!

Также участники Госсовета коснулись проблемы, связанной с потребностью отрасли в дорожно-строительной технике. Это действительно важный вопрос, если учитывать возросший объем дорожных работ. Было предложено проработать дополнительные меры по импортозамещению востребованной техники. В этой связи наша Ассоциация обращалась в министерства РФ с просьбой по оказанию поддержки производства многофункционального российского асфальтобетонного катка, аналога которого еще не существует в мире. Этот каток разработал доктор технических наук А.А. Шестопалов из Санкт-Петербурга, и хотелось бы, чтоб применение этой уникальной отечественной разработки началось именно с России».

Все вышеперечисленные задачи и вопросы, а также ряд актуальных проблем, которые поднимались на Госсовете, ассоциацией «АСДОР» были вынесены на обсуждение, состоявшееся в рамках очередной, XI Международной конференции «Освоение инновационных технологий и материалов в дорожном хозяйстве». В ходе ее работы представителями дорожно-строительной отрасли, специалистами разных направлений были детально проанализированы дальнейшие действия сообщества.



Спикеры говорили о возможности упрощенного внесения необходимых изменений в техническую и сметную документации, о качестве предоставляемой подрядчику/концессионеру проектной документации. Были выдвинуты предложения о реформировании системы сметного ценообразования, необходимости перехода на ЕРС-контракты, об исключении риска переклассификации ГЧП в госзаказ.

«Ценообразование на дорожно-строительные работы в нашей стране не отражает истинного положения дел, и в этой связи необходим переход от базисно-индексного к ресурсному методу определения цены на дорожно-строительные материалы. Ситуацию надо менять», — отмечали специалисты.

Заявлялось о необходимости выработки тех механизмов, которые будут учитывать реальные издержки подрядчика при выполнении работ. «В сметы включаются изначально ущербные расценки, их проверяет экспертиза, которую не интересует фактическая стоимость работ, — подчеркивали представители проектных организаций. — Плюс еще торги на понижение цены! А ведь что касается понятия „стоимость“, то оно несколько шире, чем понятие „цена“. В результате, если подрядчик выполняет все то, что прописано в проекте, согласно установленным ценам, то он оказывается в условиях ближайшего банкротства — и это объективная картина сегодняшнего дня. Нужно отказаться от сметного ценообразования в строительстве и успеть вовремя перейти на нормальные рыночные отношения, тем более что поставщики материалов — все работают по законам рынка».

Многие участники заседания пришли к выводу, что есть все основания для того, чтобы вернуться к практике 1995–2007 годов, «когда у наших подрядных организаций была возможность развиваться. А такая практика была возможна до ужесточения государственного регулирования на строительные работы и при этом без фактического регулирования цен на дорожно-строительные материалы».

Через три месяца, уже на XIII Всероссийской конференции «Актуальные проблемы проектирования автомобильных дорог и искусственных сооружений», специалисты заявили об обострении проблем и о необходимости принятия кардинальных решений по выходу из критической ситуации, которая сложилась на дорожно-строительном рынке. Речь идет о возросшем числе банкротств — и даже среди тех компаний, которые на протяжении многих лет твердо стояли на ногах и видели дальнейшие перспективы развития своего дела. А уверенность им придавали накопленные опыт, знания и освоенные передовые технологии. Что же дальше?

## С позиции объективных оценок

Представителей СМИ: теле- и радиожурналистов, редакторов печатных изданий и новостных порталов — тематическая направленность XIII Всероссийской конференции «Актуальные проблемы проектирования автомобильных дорог и искусственных сооружений» заинтересовала не случайно: был поднят вопрос, связанный с банкротством отраслевых предприятий.

Мероприятие, организованное ассоциацией «АСДОР», прошло при поддержке Министерства транспорта Российской Федерации, Государственной компании «Автодор», а также общероссийской общественной организации малого и среднего предпринимательства «Опора России». Эти организации принимают непосредственное участие в развитии дорожно-транспортной отрасли страны, в разработке стандартов в области совершенствования проектирования и строительства транспортной инфраструктуры.

Делегатами конференции стали представители органов управления автомобильными дорогами, заказчики, руководители крупных и средних предприятий, специализирующихся в областях проектирования и строительства транспортных сооружений. Всего мероприятие собрало около 200 участников, среди которых было немало зарубежных специалистов.

«Обанкротиться нельзя выжить» — с такой фразы-амфиболии начал свой доклад генеральный директор АСДОРа Юрий Анатольевич Агафонов. «Где же поставим запятую?» — с этим вопросом обратился он к участникам мероприятия.



Руководитель АСДОРа отметил, что прошедший год показал массовое недоосвоение бюджетных средств и, соответственно, адресных программ по той причине, что на тендеры с миллиардными суммами подрядчики не соглашались, ведь такие контракты им в прямом смысле дорого обходятся и становятся крайне невыгодными. Почему?

«Во-первых, затраты на банковскую гарантию для участия в конкурсе для малого предприятия составляют минимум 1 млн рублей в год. Но их ведь нужно еще заработать! — объясняет Юрий Агафонов. — Во-вторых, что касается затрат на банковскую гарантию для обеспечения обязательств, есть статья Градостроительного кодекса 60.1. Там все предусмотрено, но заказчикам невыгодно с ней работать: длительные процедуры. В-третьих, это обеспечение гарантийных обязательств. Когда была внесена такая поправка, банковское давление на подрядчиков только усилилось...

Почти на каждом объекте график финансирования не соответствует графику производства работ, соответственно, подрядчик несет дополнительные затраты. По окончании строительства объектов подрядчики только в лучшем случае оказываются никому не должны, а обычно они „уходят в минус“. Но ведь любое предприятие стремится не накапливать долги, а заработать прибыль! Как же выжить в таких условиях, если до 2024 года дорожники должны будут заплатить банкам 350 млрд рублей?

Выиграть тендер — не значит победить!» — так подвел итоги своего выступления Юрий Агафонов.

Действительно, дорожно-строительным компаниям, участвующим в конкурсах на строительные подряды, приходится нести непосильные затраты, а также подсчитывать финансовые потери в дальнейшем — уже при строительстве объектов. Невозможность в срок получить аванс от банков на строительные работы, частое прохождение повторной экспертизы (в случае изменений в проектной документации) приводят к вынужденным простоям или продолжению строительства, но... уже за счет самого подрядчика. Это оборачивается для предприятий серьезными убытками, а результатом становится то, что компания объявляет себя банкротом. И это только одна сторона вопроса. Негативно воздействует на качество работ и демпинг. Для победы в конкурсе некоторые недобросовестные подрядчики максимально снижают цены и, получая подряд, используют дешевые и, как правило, некачественные материалы. Нередко, произведя часть работ, они намеренно банкротятся, чтобы уйти от ответственности. В итоге остается некачественный или недостроенный объект. Поэтому большие убытки зачастую несет и сам заказчик.



Для предупреждения негативных последствий, которые могут коснуться дорожно-строительной отрасли в ближайшее время, отраслевыми экспертами предложено опираться на опыт использования Международных типовых контрактов FIDIC, которые представляют собой ряд унифицированных документов, разработанных Международной федерацией инженеров-консультантов с целью регулирования отношений участников международной инвестиционно-строительной деятельности.

С докладом «Опыт применения контрактов FIDIC в дорожной отрасли России» выступил генеральный директор АО «Институт «Стройпроект» А.А. Журбин. «Основной задачей Федерации является разработка и публикация типовых условий контрактов для регулирования отношений участников международных инвестиционно-строительных процессов и справедливого распределения рисков. Именно последнее и является лейтмотивом разработки всех контрактов FIDIC», — подчеркнул докладчик. Алексей Александрович выделил несколько форм контрактов FIDIC и перечислил ответственных за проектирование по каждой из этих форм. По его словам, в настоящее время FIDIC включает контракты, отражающие почти весь спектр договорных конструкций в строительстве — это так называемые «Зеленая книга», «Красная книга», «Желтая книга», «Серебряная книга» и прочие.

Особенностью таких контрактов является сбалансированность и честность по отношению ко всем сторонам договора. Ответственность за риск ложится на ту сторону, в компетенцию которой входит способность контролировать риск, нести ответственность и принимать решения. Поскольку цена кон-

тракта напрямую зависит от рисков подрядчика, это само по себе исключает возможность демпинга. Некоторые положения контракта предусматривают наименьшую степень риска для подрядчика и, соответственно, меньший уровень вознаграждения, в то время как другие положения могут требовать от подрядных организаций максимальной ответственности по контракту и принятия всех рисков, что, в свою очередь, предполагает большую цену за контракт. Все положения дают возможность заказчику и подрядчику выбрать наиболее приемлемый баланс взаимоотношений, исключая недобросовестное исполнение договора. Сроки и цену контракта можно изменить, если инженер-консультант посчитает это справедливым.

В контрактах FIDIC заложена и возможность изменения проектной документации (если в этом есть необходимость) без прохождения повторной экспертизы. Эти и другие вопросы согласовываются между заказчиком и подрядчиком строительства самостоятельно, без необходимости привлекать органы надзора и экспертизы, что также исключает риски простоев и незапланированных расходов на строительство.

Напомним, что проблема, связанная с возможностью использования Международных типовых контрактов FIDIC в нашей стране, заключается в следующем: не все положения контрактов FIDIC согласуются с российским законодательством. Поэтому программа-минимум должна включать в себя «инкорпорирование эффективных и сбалансированных инструментов, используемых FIDIC, в обновленные проекты типовых контрактов в части, не противоречащей законодательству РФ и правоприменительной практике. А программа-максимум — это гармонизация российского законодательства с нормами FIDIC».



Продолжая тему, о роли инженера в системе договоров FIDIC сообщил в своем докладе старший консультант Driver Group Inc (Великобритания) О.В. Варакин. «Одинаковых контрактов, как известно, не бывает, — сказал он. — В FIDIC предусмотрен инструмент адаптации, и одним из главных преимуществ FIDIC является возможность настроить контракт под требования заказчика и учесть при этом пожелания подрядчика. Особенность FIDIC — это использование осо-

бых условий, по которым заказчик и подрядчик должны договориться перед подписанием контракта. Особые условия позволяют учесть именно те положения, которые должны определять специфику работ и контрактных отношений», — объяснил Олег Викторович.

Проблемы, связанные с вопросами стимулирования инноваций, обозначил М.А. Покатаев, первый заместитель директора по производству АО «Главная дорога». К предлагаемым методам стимулирования он в том числе отнес снижение при предквалификации на 50% «планки требований» к масштабам прошлого опыта для подрядчиков, представивших документальные доказательства успешного освоения инноваций из Реестра. Кроме того, он отметил важность разработки системы профессиональной сертификации и рейтингования физических лиц, являющихся профессиональными участниками рынка работ, связанных с осуществлением дорожной деятельности (ГИПов, руководителей проекта), с учетом этих рейтингов в торгах. По его словам, нужно обеспечить введение в условия торгов рейтинга, характеризующего «репутацию» проектировщика и подрядчика. Рейтинг должен быть абсолютно счетным, без субъективных составляющих, — к примеру, реальное увеличение межремонтных сроков. Методом стимулирования инноваций Михаил Александрович считает и упрощенную процедуру внесения подрядчиком изменений в проектную документацию при оптимизации с использованием инноваций из Реестра. Он также добавил, что в качестве альтернативы существующим способам обеспечения нужно принять страхование ответственности проектировщика/подрядчика с установлением требований к страховой компании для целей обеспечения исполнения. С учетом лучшего восприятия концессионерами инноваций следует также предусмотреть отказ от Госэкспертизы в пользу ТЦА в проектах с долей негосударственных инвестиций свыше 30%.

С особым вниманием и интересом участники конференции заслушали доклад генерального директора ПАО «Мостотрест» В.Н. Власова, сообщившего о ходе реализации решений Госсовета, прошедшего летом 2019 года. Владимир Николаевич также рассказал обо всей цепочке технологи-





ческого процесса стройки, начиная с изыскания и заканчивая сдачей объекта в эксплуатацию, и продолжил разговор о проблемах, сложившихся в дорожной отрасли. «Пока мы не наведем порядок с изыскательскими работами, вся остальная цепочка: проектировщик, подрядчик, заказчик — всегда будет находиться в подвешенном состоянии, поскольку средства на изыскательные работы выделяются чуть ли не по остаточному принципу, что говорит о недооцененности труда изыскателей. Ведь не секрет, что от работы изыскателей зависят качество, надежность и сроки строительства объекта», — заметил Владимир Власов.

Кроме этого, докладчик коснулся одного из самых болезненных вопросов, связанных с определением правового статуса рабочей документации на объектах строительства. «Отсутствие законодательного закрепления разграничения стадий проектирования привело к тому, что за последние десятилетия сложилась ситуация, когда стадия проектирования на линейные сооружения начинает считаться основным документом, по которому должно осуществляться строительство. Но мы понимаем, что стадия „П“ (проектирование) не может являться детальной документацией, по которой строится объект. Только рабочая документация с ее модификациями и детальными решениями может быть тем документом, по которому возводится объект. И тут наш подход простой: объект должен строиться по рабочей документации, а не по стадии „П“. Соответственно, Ростехнадзор должен проверять то, что построено, на соответствие рабочей, а не проектной документации. И по тем нормам, которые эту рабочую документацию определяют. Наше предложение состоит в том, чтобы законодательно закрепить статус рабочей документации, на стадии „П“ закрепить ключевые параметры объекта, которые должны соблюдаться при строительстве беспрекословно. Этих параметров может быть несколько. Важно определить, что является безусловным, а что, по усмотрению заказчика, может быть модифицировано в рабочей документации без прохождения повторной экспертизы. Ведь именно неясность в документации, если говорить простым языком, порождает поле для коррупции», — подчеркнул Владимир Власов.

Тормозом в развитии отрасли, по словам докладчика, является также отсутствие единой научно-технической политики в сфере нормативно-технического регулирования, чрезмерность устанавливаемых государством мер обеспечения и выполнения обязательств по госконтрактам, когда понятие авансирования практически отклонено, но сохранены все виды банковских гарантий. Доходит до того, что Федеральное казначейство, беззастенчиво вмешиваясь в дела строительства, может высказывать свое мнение о годности или дороговизне того или иного материала. Все госструктуры считают важным поучаствовать во всем, что имеет какое-то отношение к вопросам строительства объектов, особенно крупных. С подобным зарегулированием, конечно, нужно бороться и принимать все меры по недопущению чрезмерного контроля в работе дорожно-строительных организаций.

Еще перед началом своего выступления Владимир Николаевич, поблагодарив организатора конференции за предоставленную возможность выступить перед делегатами, объявил о вступлении ПАО «Мостотрест» в ассоциацию «АСДОР», подчеркнув важность этой организации в продвижении инициатив, направленных на развитие дорожной отрасли и поддержку дорожно-строительных организаций. «Получив приглашение от Юрия Анатольевича поучаствовать в этой конференции, мы не только с удовольствием приняли это предложение, но посчитали необходимым вступить в АСДОР. Мы намерены быть не просто формальным членом ассоциации „АСДОР“, но и самыми активными ее сторонниками, и, опираясь на наш опыт и вес, совместно продвигать идеи и осуществлять диалог со всеми заинтересованными сторонами, ведомствами и властью», — заключил Владимир Власов. А уже весной 2020 года ПАО «Мостотрест», а также ряд компаний, которые входят в систему «Мостотреста», оформили свое членство в Ассоциации.

В свою очередь, для объективной оценки ситуации на дорожно-строительном рынке ассоциация «АСДОР» всегда активно привлекала и привлекает ведущих отраслевых экспертов, настоящих профессионалов, глубоко преданных своей работе. И в этой работе важны только те изменения и те принципы, которые идут на пользу дорожной деятельности в России, на обеспечение нашей общей безопасности.

Главное — чтобы все были здоровы, чтобы никакая пандемия и прочие нежелательные обстоятельства и болезнетворные процессы не смогли перечеркнуть трудовые достижения наших российских дорожников, не смогли отвлечь их от основного дела, которое во все времена считалось основой развития экономики любой страны. И это не пафос.

## Дорогие коллеги!

20 лет назад дорожные и транспортные строители Санкт-Петербурга, проектные институты города, производители строительных материалов и поставщики строительной техники объединились, чтобы сообща способствовать развитию технологий и отстаивать интересы участников регионального рынка. Но за прошедшие годы локальное объединение выросло в масштабную федеральную ассоциацию, играющую важную роль в развитии транспортной инфраструктуры и формировании рыночных принципов работы инфраструктурной отрасли страны.

Мы от души поздравляем ассоциацию «АСДОР», ее руководителей и всех участников, с юбилеем организации. 20 лет, особенно в условиях нашего быстро меняющегося рынка, — это огромный срок, учитывая масштабы сделанного. Ассоциация «АСДОР» стояла у истоков саморегулирования дорожно-строительной деятельности, активно участвовала в подготовке законодательных актов, аккумулировала усилия отрасли по внедрению передовых технологий и инновационных материалов, объединила сообщество проектировщиков, строителей и поставщиков всего дорожного комплекса России для решения важнейших отраслевых задач. И для нас, коллектива группы «Мостотрест», большая честь стать частью этого профессионального партнерства.

Дорогие коллеги! Примите самые искренние поздравления по случаю юбилея и позвольте пожелать вам успехов и новых свершений в вашей важной работе на благо экономики нашей страны, в которой транспортная инфраструктура играет важнейшую экономическую и социальную роль.

*Коллектив ПАО «Мостотрест»*

## Крупнейшая в России

ПАО «Мостотрест» — крупнейшая диверсифицированная компания в сфере инфраструктурного строительства, представленная во всех основных и смежных сегментах рынка, участник первых в России проектов государственно-частного партнерства.

«Мостотрест» основан в январе 1930 года для строительства внеклассных и больших мостов. Стройки индустриализации требовали бесперебойной работы транспорта, и мостостроители с энтузиазмом взялись творить историю экономической мощи державы. Вплоть до 1941 года первое специализированное мостостроительное предприятие оставалось единственным в стране, построив в довоенные годы около 200 крупных мостов и заявив о себе грандиозными проектами. За эти годы на предприятии было организовано собственное производство специального мостостроительного оборудования и металлоконструкций: уникальность каждого нового моста требовала индивидуального подхода.

Восстановление мостов и возведение переправ стало делом «Мостотреста» в годы войны: было воссоздано более 650 мостов, обеспечивавших бесперебойную работу транспорта.

Активное участие предприятия в восстановлении и строительстве обновленной транспортной инфраструктуры продолжалось и в послевоенный период. С годами в регионах страны была создана сеть подразделений «Мостотреста» и построено 12 заводов мостовых металлоконструкций.



Живописный мост

Это способствовало созданию рекордных по своим масштабам сооружений, таких как арочный мост через Днепр, двухъярусный мост через Москву-реку в Лужниках, новаторский мост у ЗИЛа и другие.

На стыке эпох «Мостотрест» был акционирован и в новых рыночных условиях не только сохранил, но и нарастил свой потенциал, продолжая совершенствовать производство, технологии, материалы и технику. Развитая производственная база и инженерные инновации продолжали оставаться сильной стороной предприятия. Новое время требовало новых решений, и уже в 2000-е годы в эксплуатацию были сданы красивые вантовые мосты: Живописный в Москве, Обуховский в Санкт-Петербурге и мост через Оку в Муроме.

В последнее десятилетие «Мостотрест» занялся диверсификацией своей деятельности в смежных сегментах, расширяя географию бизнеса и типы объектов строительства, что укрепило его статус крупнейшей диверсифицированной компании в сфере инфраструктурного строительства в стране. Столь опытное предприятие не могло остаться в стороне от грандиозных олимпийских строек в Сочи: дублер Курортного проспекта, несколько транспортных развязок, совмещенная дорога Адлер — Альпика-Сервис построены силами «Мостотреста».

В последние годы специалистами компании построены десятки объектов, многие из которых стали знаковыми, имеющими общенациональное значение в развитии российской транспортной инфраструктуры. Среди них автодорожная и железнодорожная части транспортного перехода через Керченский пролив, Бусиновская транспортная развязка, дублер Курортного проспекта в Сочи, Пулковская развязка, мосты в Нижнем Новгороде, Ростове-на-Дону, Иркутске, Москве, Дубне, участки федеральных трасс М-4 «Дон», М-11 Москва — Санкт-Петербург, М-9 «Балтия», М-11 «Нарва» и многие другие.

ПАО «Мостотрест» стало первым в России интегрированным диверсифицированным холдингом, представленным в основных сегментах инфраструктурного строительства. За компанией давно закрепилась репутация опытного и надежного подрядчика, которая усиливается все новыми сдаваемыми объектами. Через сеть, состоящую из 15 региональных филиалов и пяти дочерних обществ, «Мостотрест» укрепляет свои позиции не только в сегменте строительства мостов, развязок и других сложных инженерных сооружений, но и в сегменте строительства автомагистралей и плоскостной инфраструктуры аэропортов (аэродромов), расширяет свое присутствие в регионах Уральского, Сибирского и Дальневосточного федеральных округов.



Крымский мост

Построив и реконструировав за свою 90-летнюю историю без малого 8000 объектов, «Мостотрест» занимает лидирующие позиции в секторе строительства и эксплуатации транспортной инфраструктуры, оставаясь крупнейшей мостостроительной компанией России. «Мостотрест» играет значимую роль в обновлении и совершенствовании транспортной инфраструктуры России и является участником масштабных инвестиционных проектов, реализуемых государством в этой сфере. Диверсифицированные мощности в строительстве позволяют компании успешно решать задачи по возведению надежных, современных и технологичных объектов транспортной инфраструктуры во всех регионах своего присутствия на территории нашей огромной страны.



ПАО «Мостотрест»  
 121087, Москва, ул. Баркляя, 6, стр. 5  
 тел./факс: 8 (495) 669-79-99  
 8 (495) 669-77-11  
[mostro@mostro.ru](mailto:mostro@mostro.ru), [www.mostotrest.ru](http://www.mostotrest.ru)

# Содержание

## ГЛАВА 1

В общих интересах .....	20
Короткая история больших перемен .....	22
Город на Неве .....	27
Зарубежный опыт .....	31
Начало совместной деятельности .....	34

## ГЛАВА 2

На новом уровне .....	38
Комплексные услуги дорожного проектирования (Группа предприятий «Дорсервис») .....	45
Профессионализм, творчество, активность (Инженерная группа «Стройпроект») .....	49
Есть чем гордиться! (АО «Институт Гипростроймост — Санкт-Петербург») .....	53
Продолжая многолетние трудовые традиции (АО «Ленпромтранспроект») .....	57
Заслуженное доверие (АО «ВАД») .....	61
Качество продукции — залог успешного продвижения (АО «АРЕАН-Геосинтетикс») .....	65
Импульс технологического роста .....	66
Задачи, события, перспективы .....	69

## ГЛАВА 3

Темы для обсуждений .....	76
От дискуссий до результатов .....	83

## ГЛАВА 4

Признанное лидерство .....	92
Дорожные ассамблеи .....	99
Проблемы и их решения .....	104
Широкий ассортимент и высокое качество продукции (ООО «Малиновский комбинат железобетонных изделий») .....	112
Работа продолжается... ..	116
С надеждой на лучшее .....	123

## **ГЛАВА 5**

Международное партнерство .....	132
Встречи в Италии .....	135
«От простого к сложному» .....	139
Интеграция опыта .....	146
Технические решения любой сложности	
(АО «Коминвест-АКМТ») .....	155
Акцент на импортозамещение	
(ООО «Деформационные швы и опорные части») .....	159
Отечественные разработки	
(ООО «НПФ Бастион») .....	163

## **ГЛАВА 6**

По российским просторам .....	166
Безопасные и качественные автомобильные дороги .....	185
Надежный поставщик	
(ООО «Прессион Групп Менеджмент — Городское Пространство») .....	191
Безопасность и комфорт на дорогах	
(Группа компаний «ТОЧИНВЕСТ») .....	193
В интересах заказчика	
(ООО «Солидтех») .....	197
С заботой о безопасности	
(ООО «МиПК») .....	201
От испытаний — к успешной реализации	
(ООО «НПП СК МОСТ») .....	205

## **ГЛАВА 7**

Возможности и перспективы .....	218
В духе времени .....	236
Немалые проблемы небольших мостов .....	242
Направления разные, цели — общие .....	248
С позиции объективных оценок .....	259
Крупнейшая в России	
(ПАО «Мостотрест») .....	267

# ПРИТЯЖЕНИЕ ДОРОГ

Издатель: ООО «Отраслевая медиа-корпорация «Держава»  
197101, Санкт-Петербург, ул. Чапаева, 25, лит. А  
тел./факс: 8 (812) 320-04-08, 8 (812) 320-04-09

Главный редактор  
**Светлана Пичкур**

Авторы и составители  
**Григорий Демченко, Наталия Гуляева**

Выпускающий редактор  
**Елена Шикова**

Разработка дизайн-макета, верстка и допечатная подготовка  
**Дмитрий Серов**

Корректурa  
**Анастасия Клубкова**

Договорной отдел  
**Ольга Брусина, Наталья Мышковская**

Фотоматериалы предоставили  
АО «ВАД», ФКУ Упрдор «Северо-Запад», ГП «Дорсервис»,  
Инженерная группа «Стройпроект», ОМК «Держава»,  
а также Владимир Кузнецов, Юрий Чижков

Подписано в печать 03.07.2020 г.  
Тираж 1500 экз.

Отпечатано в типографии «Любавич»  
194044, Санкт-Петербург, ул. Менделеевская, 9  
Ответственный за производство  
**Сергей Дегтярев**  
Цветокоррекция  
**Антон Староверов**

ООО «Отраслевая медиа-корпорация «Держава» выражает глубокую  
благодарность всем, кто принимал участие в создании этой книги

Когда эта книга уже находилась в типографии, мы узнали печальную новость: ушел из жизни генеральный директор Малиновского комбината ЖБИ Сергей Николаевич Столяров, человек неординарный, талантливый, энергичный, жизнерадостный, с великолепным чувством юмора. Эта действительно большая потеря, в которую трудно поверить. Коллектив ОМК «Держава» выражает искренние соболезнования, коллегам, друзьям и близким Сергея Николаевича. Светлomu, добромu человеку — светлая, добрая память...