

# В ОБЩИХ ИНТЕРЕСАХ

**Шестой год наш журнал является генеральным информационным спонсором двух петербургских конференций, организатором которых является НП «АСДОР». Конференции проходят при поддержке Минтранса РФ, ГК «Автодор», Международной академии транспорта, правительства Санкт-Петербурга, а также общественных и саморегулируемых организаций.**

Эти деловые встречи к настоящему времени получили широкий профессиональный и общественный резонанс, поскольку их главной особенностью является открытое обсуждение проблем. Вопросы, обсуждаемые на них, далее решаются уже на федеральном уровне.

Долгое время все российское отраслевое сообщество было обеспокоено судьбой дорожных фондов: известно, что их отмена в нашей стране привела к резкой потере темпов дорожного строительства. Теме воссоздания дорожных фондов было посвящено несколько заседаний, состоявшихся в рамках петербургских конференций. В Государственную Думу, в правительство РФ и ряд министерств направлялись принятые участниками резолюции с обоснованием необходимости восстановления дорожных фондов – и эти документы не остались незамеченными.

Однако в проекте нового закона о дорожных фондах была прописана не совсем корректная по отношению к дорожной отрасли формулировка расходования целевых средств: в предложении об их распределении фигурировала фраза «...и иные направления». Таким

образом, целевые деньги могли спокойно расходоваться на разные другие государственные нужды. Дорожному же сообществу удалось добиться того, что средства в дорожный фонд теперь (с января 2012 года) будут направляться исключительно на ремонт, содержание и новое строительство автомобильных дорог. Наконец-то должна появиться стабильность в планировании работ как у заказчика, так и у подрядчика.

Но есть еще одно опасение, которое заключается в том, что средств, поступающих с транспортного налога и акцизов на ГСМ, для нужд регионов будет недостаточно. По предварительным подсчетам, финансирование составит 30% от нормативной потребности по субъектам РФ. Поэтому в правительство РФ было направлено обращение с предложением увеличить доходную статью региональных дорожных фондов с выделением 5% НДС.

Стабильное финансирование дорожной отрасли крайне необходимо: от этого зависит уверенное развитие отраслевого бизнеса и всей отрасли в целом, причем как в плане модернизации производств и освоения инноваций, так и в плане подготовки квалифицированных кадров.

Эти и многие другие вопросы вновь обсуждались на прошедшей в ноябре IV Международной конференции «Освоение инновационных технологий и материалов в дорожном хозяйстве», куда были приглашены представители Совета Федерации, Государственной Думы, отраслевых министерств и ведомств.

В конференции приняли участие руководители федеральных и территориальных органов управления автомобильными дорогами, представители ведущих проектных и подрядных организаций, производители и поставщики современных материалов, разработчики новейших технологий. Достаточно широкой оказалась и география участия: специалисты съехались на форум практически со всех регионов России, активными докладчиками стали гости из Италии, Франции, Финляндии, Польши, Германии, Швейцарии. Зарубежные коллеги поделились своим опытом освоения самых современных технологий, рассказали о новейших достижениях в области производства техники и оборудования, делая при этом акцент на обязательную заботу об экологии.

Перед участниками форума был поставлен широкий круг вопросов, касающихся дальнейших перспектив развития отрасли. Кроме основной темы, связанной с инновациями, дорожники сформулировали ряд предложений новому составу Государственной Думы; провели анализ источ-





ников формирования доходной части региональных дорожных фондов 2012 года; обсудили тенденции дорожного строительства субъектов Российской Федерации. Не остались без внимания и новый закон о государственном заказе – ФКС, и новые стандарты. Что касается последнего вопроса, то речь здесь зашла о снижении доминирующей роли государственных органов в процессе стандартизации.

Значительную поддержку в работе прошедшей конференции оказали М.А. Шаккум, председатель Комитета Государственной Думы по строительству и земельным отношениям, В.А. Тюльпанов, председатель законодательного собрания Санкт-Петербурга (на тот момент), Ю.В. Молчанов, вице-губернатор Петербурга, Б.М. Мурашов, председатель Комитета по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга, А.С. Малов, президент объединения «АСПОР» и, конечно же, основные партнеры конференции – представители ГК «Автодор».

Работа конференции практически сразу же была освещена СМИ, включая телевидение и радио. Заявленные темы данного мероприятия уже изначально предполагали живой диалог и профессиональную дискуссию. И, как всегда, такой диалог между специалистами состоялся.

Активные участники конференции «Освоение инновационных технологий и материалов в дорожном хозяйстве» – это специалисты высокого профессионального уровня, люди с гражданской позицией, которые понимают состояние отрасли и, искренне желая позитивных изменений, делают для этого все возможное.

Первым перед собравшимися выступил Б.М. Мурашов, председатель Комитета по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга. Он говорил о понятных и близких всем дорожникам проблемах, подходя к их оценке не только с исключительной профессиональной точностью, но и с

позиции гражданской ответственности. «Все меньше и меньше пространства автомобильных дорог остается собственно для самого движения. Все больше и больше дороги заняты стоянками, – сетовал он. – Мы стали это называть не иначе как «незаконная приватизация проезжей части». При парковке на дорогах занимается не только одна, но и две, а порой и три полосы. Очень показательный пример – наша Государственная Дума. Вокруг нее несколько полос буквально вырваны из проезжей части, и это негативно сказывается на пропускной способности. Важно обратить внимание на то, что основной закон развития любого города – это все-таки не те или иные нормативные документы, а генеральный план города. Все чаще сегодня стали вспоминать такую структуру, как Госплан, которая в свое время формировала, в том числе, и бюджет на развитие транспортной отрасли. Я рад тому, что сейчас все чаще стали говорить о транспортном разделе генерального плана, рад тому, что сегодня строители все больше стали





понимать необходимость пересмотра транспортных разделов генерального плана. Наконец, совершенно очевидно, что транспортная проблема уже начала спорить с проблемой № 1 – жилищной...

Поскольку конференция посвящена освоению инноваций, хочу заметить, что основная инновация – это моделирование, создание транспортного каркаса. Но поскольку все города развиваются по-разному, то этот проект не может быть универсален. Мы находимся в жестком коридоре финансовых источников, и даже создание дорожных фондов, к сожалению, увы, не решило тех проблем, которые перед нами стоят. Те расходы, которые российские города в целом тратят на развитие транспортного комплекса, далеки от уровня накопления дорожных фондов. Повторюсь, что наступил такой этап, когда мы должны обратить внимание всех на транспортный раздел генерального плана, сконцентрировать все свои усилия на моделировании и предложениях достаточно эффективной модели ликвидации транспортной проблемы.

В этой связи я хотел бы остановиться на некоторых проблемах Санкт-Петербурга: яркий пример того, что именно в стратегическом моделировании транспортной проблемы скрываются очень серьезные ресурсы. Относительно Санкт-Петербурга сегодня обсуждается модель предварительного зонирования города по принципиальному решению транспортных проблем.

Центральную часть города, находящуюся в пределах русла Невы и Обвод-

ного канала, нужно просто оставить в покое, максимально исключив личный транспорт и развив общественный. В противном случае мы уничтожим исторический центр, при этом ничего принципиального не решив. Вторая часть города – это часть города от Обводного канала и русла Невы до КАДА. Здесь мы не можем обойтись без современных скоростных трасс (хайвеев), поэтому нужно как можно скорее завершить модернизацию кольцевой дороги, которая на данный момент во многом несовершенна. Необходимо в срок достроить Западный скоростной диаметр и, конечно, создать транспортный обход центральной части города.

Сейчас уже называется предварительная дата окончания модернизации транспортной системы Петербурга – это 2016 год. Однако на данный момент ни одна радиальная магистраль не завершена. Важнейшей задачей любого мегаполиса является создание сетевого каркаса, но любой подобный каркас должен начинаться хайвеем и заканчиваться хайвеем, поскольку только такая форма позволит грамотно распределить транспортные потоки. В глобальной части мы должны создать сбалансированную систему, при которой один вид транспорта не должен вытеснять другой. Должно быть удобно и водителям, и пешеходам. В противном случае нас ожидает автомобильный хаос!

Сейчас очень популярны выделенные полосы. Пример – Москва. Но, в отличие от Москвы, мы стараемся очень осторожно подходить к этой проблеме, потому что любое нововведение должно проходить пилотное апробирование!»

Ответив на несколько вопросов из зала, Борис Михайлович обратился к теме стандартизации. «Кто проходил или пытался пройти всю процедуру стандартизации, до конца должны поддержать просьбу об упрощении этой дорогостоящей бюрократической процедуры. Люди ждут прагматического решения проблем. Мы пытаемся внедрить новые стандарты – дайте нам поэкспериментировать! Идея заключается в том, что на эксперимент мы должны получить право. Она связана с ценообразованием при планировании наших стоимостей. Мы должны иметь право не менее 50% достигнутой экономии отдавать подрядчику – тому, кто эту инновацию внес! Рано или поздно придется пойти на серьезные расходы и понимать, что конструкция дороги и коммуникационный коллектор, который должен быть над автомобильной дорогой, – это ближайшее будущее», – сказал он.

Если мы будем продолжать строить наши дороги над сетями, мы никогда не добьемся успеха. Государство должно понимать, что в состав конструкции дороги обязательно должен входить коммуникационный коллектор, и эта конструкция должна войти в состав требований к автомобильным дорогам.

\*\*\*

Важно отметить, что совместными усилиями дорожникам удалось добиться пересмотра закона № 94-ФЗ. В процессе работы прошедших конференций их участниками было озвучено несколько принципиальных замечаний в адрес этого закона и подготовлены предложения для внесения изменений в него. На сегодняшний день практически все предложения нашли отражение

в проекте нового закона о госзаказе. Это, в свою очередь, подтвердил и С.В. Петров, депутат Комитета по строительству и земельным отношениям ГД РФ. Относительно изменений закона о госзакупках он прокомментировал следующее: «С 15 ноября работает открытый доступ к этому законопроекту на сайте Комитета по строительству и земельным отношениям. 23 ноября были приняты поправки в статью 10 законопроекта, согласно которой строительство вынесено теперь в отдельный блок. Это касается, в том числе, строительства, капитального ремонта, реконструкции автомобильных дорог. Введены также три принципиально новых понятия: негосударственная экспертиза (вступит в силу с 1 апреля 2012 года), эксплуатация (1 марта 2013 года), ответственность за эксплуатацию, содержание (с 1 июня 2013 года)».

Правда, эта часть законопроекта прошла только первое слушание, и хочется надеяться, что новый состав ГД не затянется с внесением необходимых изменений в закон о госзаказе, и вообще будет внимательнее к законотворческим проблемам, которые касаются такой жизненно важной отрасли, как дорожное хозяйство.

\*\*\*

Свое выступление Ю.А. Агафонов, директор НП «АСДОР», модератор конференции, начал так: «Нам потребовалось много лет и много сил, чтобы доказать необходимость воссоздания дорожных фондов. Восстанавливали мы их с целью строительства в нашей стране разветвленной дорожной сети, наделенной высокой степенью ком-

фортности и безопасности. Иначе для чего мы их строим?»

Участники форума обсудили создание региональных дорожных фондов. По их общим подсчетам, ожидаемый доход в региональные дорожные фонды по годам составит в 2012 году – 333 млрд рублей, в 2013 – 386 млрд рублей. Потребность же в финансовых ресурсах на выполнение работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту автомобильных дорог регионального значения составляет 965 млрд рублей. Получается, что этих средств недостаточно даже на содержание дорог, и мечтать о новом строительстве здесь, увы, не приходится...

Показательным в этой связи является формирование дорожных фондов республики Карелия. А картина здесь такова: в 2012 году средства, направляемые на дорожную деятельность в Карелии, увеличатся на 1 млрд рублей и составят в результате 2,338 млрд рублей. Однако существенного увеличения дотаций не произойдет: на содержание и ремонт 6754 км автомобильных дорог регионального значения будет направлено всего 13% от нормативной потребности!

Надо добавить, что в республике Карелия 70 аварийных деревянных мостов срочно требуют реконструкции или нового строительства. Остаток же средств на новое строительство составляет всего 34 млн рублей!

Подобные ситуации наблюдаются в большинстве регионов страны. И хотя дорожные фонды дают стабильность в

финансировании и планировании работ, денег этих явно недостаточно для строительства в стране разветвленной дорожной сети. В этой связи наглядным примером может стать для нас опыт европейских стран, где на дорожную деятельность ежегодно выделяют в среднем 4,5% ВВП, и это с учетом того, что дорожная сеть уже построена! В России же – 1,4% ВВП, и это при практическом отсутствии разветвленной дорожной сети.

Неслучайно участники конференции единодушно приняли решение, рожденное в процессе работы форума, – обратиться в Правительство РФ со следующими предложениями:

- с 2014 года выделять на дорожное строительство бюджетные средства в объеме не менее 4% ВВП, что в сумме составляет 1800 млрд рублей;
- с 2012 года выделить дополнительный источник пополнения региональных дорожных фондов – 5% НДС. Сумма составит 390 млрд рублей.

Что касается новых технологий, современных конструкций, материалов, механизмов, машин и оборудования, то в наличии их потенциала сомневаться не приходится. Это в очередной раз доказали производители и поставщики как отечественной, так и зарубежной продукции, подготовив специально для конференции интереснейшие доклады и публикации.

Так, в своем выступлении М.Я. Бикбау, академик Нью-Йоркской академии наук, академик Российской академии естественных наук, затронул проблему долго-





вечности покрытий, проанализировал ряд вопросов, касающихся качества применяемых материалов, изделий и конструкций, а также значительной трудоемкости и дороговизны строительных работ в климатических условиях России. Докладчик отметил, 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 строят в абсолютно недостаточных объемах, причем недопустимо долго и затратно...» Однако, по мнению М.Я. Бикбау, сократить стоимость и сроки строительства в России вполне реально. Речь зашла об ускоренном монтаже преднапряженных железобетонных плит заводского изготовления на упрощенное дорожное полотно со стягиванием плит в длинномерные пакеты стальными канатами, с исключением существующей практики формирования оснований дорог в виде многослойного «пирога» из уплотненных слоев

песка и щебня или гравия до глубины промерзания грунта в основании дорог.

Доклад вызвал у собравшихся как большой интерес, так и ряд сомнений. Впрочем, и по некоторым другим вопросам, затронутым докладчиками в ходе конференции, возникали профессиональные дискуссии. Но ведь в подобных спорах и рождается истина, не так ли?

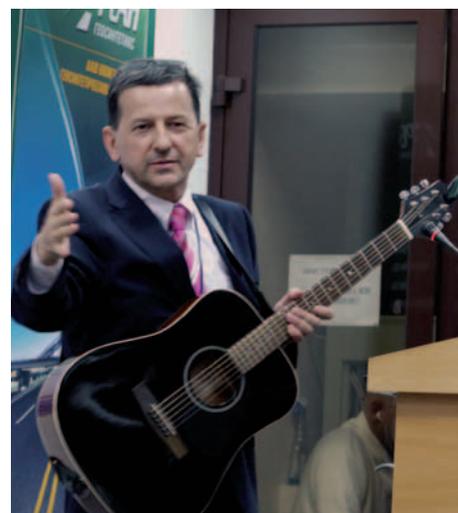
\*\*\*

В рамках проведения IV Международной конференции «Освоение инновационных технологий и материалов в дорожном хозяйстве» состоялось всероссийское совещание производителей геосинтетических материалов по вопросу создания технического комитета (ТК) по стандартизации «Геосинтетические материалы, изделия и методы их испытания». На совещании присутствовали представители предприятий, производящих и потребляющих такие материалы и изделия.

На вопрос, насколько важно создание подобного комитета, ответил Г.К. Му-

хамеджанов, активный участник конференции, заведующий лабораторией ОАО «НИИ нетканых материалов»: «Создание такого технического комитета продиктовано самой практикой и направлено на разработку и внедрение прогрессивных стандартов, гармонизированных с международными (ISO), европейскими (EN) и американскими (ASTM) стандартами. Важность создания такого технического комитета обусловлена целым рядом факторов:

- единым таможенным союзом Республик Беларуси, Казахстана и России и единым экономическим пространством этих государств с 2012 года;
- вступлением наконец-то России во Всемирную торговую организацию;
- разнообразием способов производства, типов и структур, исходного сырья геосинтетических материалов (в мире более 4000, а в России – более 100), а также все большей расширяющейся области применения: от дорожной, нефтяной, газовой отрасли до ландшафтного, жилищно-коммунального строительства».



Участники совещания проявили большую заинтересованность и изъявили активное желание вносить свою профессиональную лепту в создание и дальнейшее функционирование такого ТК. Национальный ТК «Геосинтетические материалы, изделия, методы их испытания» создается как аналог международного ISO ТК 221 и европейского CEN ТК 189 в Российской Федерации.

В России с ее разными климатическими, почвенно-минералогическими и географическими условиями необходимо при создании стандартов и других нормативно-технических условиях учесть особенности эксплуатации в районах Крайнего Севера и вечной мерзлоты, адаптируя стандарты к этим сложным условиям.

Участники совещания выразили озабоченность относительно финансирования работы ТК и конечных результатов, а также долевого участия в финансировании с учетом интересов бизнеса. Единым было и такое мнение: все разрабатываемые документы должны основываться на основе консенсуса, баланса интересов, прозрачности и открытости при принятии конкретного объекта стандартизации.

Был подготовлен пакет документов: проекты положения о Техническом комитете и бизнес-плана с указанием объекта стандартизации и программы работ на 2012 и последующие годы. Участникам совещания было предложено выступить в качестве членов ТК и подтвердить свое согласие на вступление в письменной форме.

Было также отмечено, что членами ТК могут быть организации, предприятия и бизнес-сообщества, заинтересованные в совместной разработке и принятии прогрессивных стандартов на геосинтетические материалы. На стадии создания ТК от его членов не требуется финансирование. После сбора необходимых документов относительно членства в ТК материалы представляются в Росстандарт на рассмотрение, утверждение и регистрацию технического комитета в установленном порядке.

\*\*\*

Как всегда, по окончании конференции была принята очередная резолюция (она будет опубликована на сайтах НП «АСДОР» и ООО «Информационно-издательский центр «Держава»).

Стоит добавить, что по завершении каждого дня конференции участников

обязательно ждут приятные сюрпризы. Так, организаторами проводятся лотереи и розыгрыши призов, презентации и награждения, устраиваются торжественные ужины и приемы.

Однако особо приятно отметить, что и некоторые участники этих деловых встреч по собственной инициативе и от всей души готовят для коллег свои подарки и сюрпризы, среди которых – сборники собственных стихов, а также добрые и объединяющие нас всех песни, помогающие нам «строить и жить»!

Журнал «Дорожная держава» также приготовил подарки. Так, в лотерею была разыграна книга «Транспортное кольцо Санкт-Петербурга», недавно выпущенная издательством «Держава».

В заключение хочется обратить внимание на то, что в Петербурге 22–23 марта 2012 года состоится Всероссийская конференция «Актуальные проблемы проектирования автомобильных дорог и искусственных сооружений», старт которой пять лет назад был дан Росавтодором. А поскольку это мероприятие юбилейное, то его организация и проведение планируются в соответствующих традициях. ■