

В УСЛОВИЯХ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ НЕСТАБИЛЬНОСТИ

Еще до начала пленарного заседания, во время регистрации, участники VIII Всероссийской конференции «Актуальные проблемы проектирования автомобильных дорог и искусственных сооружений» активно начали обсуждать непростую экономическую ситуацию, сложившуюся в стране.

Волновали собравшихся разные вопросы, в том числе касающиеся финансовых взаимодействий заказчика и подрядчика. Многие выступали за предложение брать с заказчика банковские гарантии, подтверждающие, что он сможет рассчитаться с подрядчиком. Известно, что в Гражданском кодексе взаимоотношения этих двух сторон прописаны в виде договора подряда. Ответственность же прописана только у подрядной организации! Однако, по мнению многих участников конференции, заказчик также должен нести ответственность и страховать свои риски.

Впрочем, это не единственная проблема, вставшая на пути отрасли, и не единственная задача, связанная с развитием дорожно-строительного рынка.

Не случайно темы, вынесенные для обсуждения на Восьмой отраслевой конференции, хотя и были несколько разнонаправленными, но действительно отличались чрезвычайной актуальностью. Так, в ходе мероприятия была рассмотрена концепция «Свода правил проектирования городских улиц и дорог»; обсуждались проблемы, связанные с объемом бюджетных ассигнований Дорожных фондов на 2015–2017 годы в условиях экономической нестабиль-

ности. Рассматривались также вопросы зависимости качества проектирования от достоверности данных обследования.

Участниками была поднята тема строительного контроля и условий его независимости. Важным направлением в ходе обсуждения стала проблематика импортозамещения. Обсуждался и вопрос, связанный с финансированием строительства и ремонта региональных дорог в условиях санкций. Кроме того, ряд выступлений был посвящен проблемам резервирования земельных участков и синхронизации проектирования автодорог с объектами многофункциональных комплексов.

Отдельное внимание было уделено несовершенству Федерального закона № 44-ФЗ «О контрактной системе» и применению стандартов – в рамках вступления в действие на территории Таможенного союза Технического регламента «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС014/20110). Дорожники еще на осенней конференции особенно отмечали необходимость немедленной приостановки действия и доработки нового межгосударственного стандарта ГОСТ 9128-2013, существенно понижающего прочностные характеристики покрытий современных автодорог.

Важно отметить, что была проведена большая работа по возврату в действие ГОСТ 9128-2009 «Смеси асфальтобетонные дорожные, аэродромные и асфальтобетон. Технические условия». Официальным приказом Росстандарта № 157-ст восстановлено применение данного ГОСТ на территории РФ.

Конференция «Актуальные проблемы проектирования автомобильных дорог и искусственных сооружений» проводится ежегодно, начиная с 2007 года. За восемь лет это мероприятие твердо закрепило за собой право считаться одной из основных площадок, где обсуждаются проекты законодательных и нормативных актов в области дорожно-мостового проектирования и строительства, стратегические планы и комплексные проекты развития отрасли.

Организатором мероприятия традиционно выступает НП «АСДОР» при поддержке Государственной компании «Российские автомобильные дороги», Ассоциации мостостроителей «Фонд АМОСТ», Комитета по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга. В этом году поддержку в проведении конференции оказала и Ассоциация компаний придорожного сервиса и туризма.

Восьмая конференция проходила **19–20 марта 2015 года** на постоянной своей площадке – в отеле «Россия» (конгресс-холл «Буржуа») – и, несмотря на трудности, которые в настоящее время





испытывает большинство компаний, не утратила своей широкой популярности и результативности. Работу форума поддержало более 200 представителей отрасли и несколько ведущих СМИ.

Так же, как и все предыдущие годы, в рамках форума работала мини-выставка инновационных проектов и технологичных партнеров конференции. На второй день состоялось проведение традиционной призовой лотереи. По результатам конференции была принята очередная резолюция, содержащая концептуальные предложения участников данного мероприятия. Участники мероприятия, общаясь друг другом и вне пленарного заседания, успели обменяться опытом с отечественными и зарубежными партнерами.

И словом, и делом...

19 марта, в начале пленарного заседания, с приветственным словом к участникам обратились генеральный директор НП «АСДОР» **Ю.А. Агафонов**; заместитель директора департамента проектирования, технической политики и инновационных технологий Государственной компании «Российские автомобильные дороги» **С.В. Ильин**; первый заместитель председателя Комитета по развитию транспортной инфраструк-

туры Санкт-Петербурга **А.В. Мишанов**; председатель Болгарской Международной академии наук экологии и безопасности **Христо Босов**.

После приветственных слов началась череда докладов и презентаций. Представители отрасли ознакомились с интереснейшими проектными решениями, новейшими технологическими разработками, в том числе исключительно российскими, а также инновационным оборудованием. Как всегда, не обошлось и без дискуссий. Множество конструктивных предложений было сформулировано непосредственно в зале, именно в процессе дискуссий. Часть из этих предложений вошла в проект резолюции конференции. Так, например, было предложено дать возможность предоставлять победителям тендеров кредитные линии под 6% только для выполнения государственного заказа – в целях предотвращения срыва работ по выполнению государственных контрактов по строительству, проектированию и изысканиям.

На конференции также отмечалось, что в настоящее время в Российской Федерации проявлена тенденция расширения видов страховых услуг. **Кузнецов Анатолий Сергеевич**, директор САО «Ге-

фест – Санкт-Петербург» в своем докладе отметил, что в Северной столице на протяжении нескольких лет существовал положительный опыт применения страхования в качестве обеспечения государственного контракта.

Этот вид обеспечения считается наиболее удобным для подрядчиков, и особенно для предприятий малого и среднего бизнеса. Однако для того, чтобы его реализовать в полную меру, без негативных последствий, необходимо разработать единые правила и тарифы страхования, создать компенсационный фонд по типу РСА и НССО.

В своем выступлении, посвященном вопросам повышения качества проектной документации, **Сергей Владимирович Ильин** рассказал о динамике показателей деятельности Государственной компании «Российские автомобильные дороги» за период с 2012 по 2014 год. По его словам, в 2014 году объемы завершеного строительства и реконструкции автомобильных дорог Госкомпании составили 135,2 км, а объемы капитального и текущего ремонтов – 504,19 км. Что касается доходов от сбора платы за проезд по платным участкам, то эта цифра в 2014 году, по сравнению с 2013 годом, увеличилась на 0,8 млрд рублей. Также доклад-





чик озвучил предложение по созданию единой информационной системы, которая должна предусматривать формализованные сбор, хранение и поиск совокупности сведений по результатам ранее проведенных технологических и ценовых аудитов, с указанием применяемых инновационных технологий и возможностью их комплексного сравнительного анализа. Кроме того, было вынесено на обсуждение предложение скорректировать Градостроительный кодекс РФ в части возможности проведения оценки (экспертизы) технологических проектов экспертными органами заказчика до предоставления разработанной проектной документации в ФАУ «Главгосэкспертиза России», с обязательным рассмотрением и учетом результатов оценки при экспертизе. Докладчик обратил внимание и на предложение в проект приказа Минстроя России о порядке подготовки заключения, подтверждающего, что модификация проектной документации линейного объекта, получившей положительное заключение экспертизы,

не снижает конструктивные и другие характеристики надежности и безопасности линейного объекта, кроме того, она не изменяет его качественные и функциональные характеристики и не приводит к увеличению сметы на строительство, реконструкцию линейного объекта.

Заместитель генерального директора ООО «Автодор-инжиниринг» **Владимир Аркадьевич Попов** обратил внимание на важность информационного моделирования в проектировании объектов дорожного хозяйства. По его словам, на сегодняшний день это является одним из необходимых факторов повышения качества проектных решений. Участники конференции отметили важность того, что ГК «Автодор» внедряет информационное моделирование.

Примеры систем управления техникой (систем нивелирования) привел **Максим Юрьевич Хрипунов**, руководитель направления «3D-системы нивелирования Торспон» (ЗАО «Геостройизыскания»).

Александр Михайлович Кулижников, заведующий отделением методов проектирования и экспертизы проектной документации ФГБУ «РосДорНИИ», рассказал о проведении георадиолокационного контроля толщин конструктивных слоев дорожной одежды.

С современными геофизическими приборами и ПО для решения прикладных задач инженерно-геофизических исследований при проектировании автомобильных дорог и искусственных сооружений аудиторию познакомил руководитель отдела электроразведки ООО «НИИ «ГЕОТЕХ» **Максим Петрович Широков**.

Вопросы модернизации техники с практической точки зрения осветили **Дмитрий Валентинович Челядинов**, генеральный директор ООО «НПФ БАСТИОН СПб», и **Ольга Олеговна Мавлявиева**, региональный менеджер компании. Многие в их презентации было посвящено вопросам импортозамещения.





Илья Борисович Юрин, начальник технического отдела филиала ОАО «МСИ» Завод № 50, также коснулся темы импортозамещения, рассказав о новых видах продукции, выпускаемых филиалом.

Насыщение производств новыми техническими средствами и технологиями является, в конечном счете, основным источником инновационного развития и дальнейшего экономического роста страны, повышения эффективности и производительности общественного труда, роста благосостояния населения. Но все ли идет так, как надо?

Юрий Агафонов, поддержав тему импортозамещения, обратил внимание на то, что на территории РФ, в том числе в Ленинградской области и Карелии, много карьеров по добыче щебня.

«Однако почему-то Москва и Московская область закупает щебень по-прежнему на Украине – по 24 млн тонн ежегодно. При этом в одной только Карелии производится 18 млн тонн. Что касается железнодорожных тарифов, то они увеличивают стоимость кубометра щебня в три раза! Не случайно предприниматели стараются перевозить щебень автотранспортом – получается дешевле.

Однако при этом разбиваются дороги, на ремонт которых потом ищем деньги. Может быть, проще снизить тарифы на железнодорожные перевозки и поддержать отечественного производителя щебня и сопутствующей продукции?» – заметил он.



Нужна государственная поддержка!

В России построено много заводов, производящих качественную продукцию для дорожного комплекса, но сегодня производителям нужна государственная поддержка, поскольку на многих предприятиях в настоящее время идет модернизация производства. В этой связи **Юрий Анатолевич Агафонов** предложил для внесения в резолюцию следующий пункт: «Предусмотреть субсидирование процентной ставки кредитования для производителей».

Инновационные технологии и оборудование, которые существуют в настоящее время на российском рынке, действительно способны улучшить качество искусственных сооружений и автомобильных дорог в России. Об этом наглядно свидетельствовал ряд презентаций.

Участниками конференции был отмечен ряд технологий, способствующих улучшению дорожно-транспортной инфраструктуры. Среди них – инновационные технологии водоотведения ООО «МК ЖБИ» в строительстве линейных объектов, о которых в своей презентации рассказал генеральный директор комбината **Сергей Николаевич Стояров**. Об инновационных продуктах в проектных решениях поверхностного водоотвода автодорог и искусственных сооружений также сообщил **Андрей Раисович Мотыгуллин**, руководитель службы технического сопровождения проектов ГК «Стандартпарк».

Обратили на себя внимание и технологии струйной цементации для укрепления земляного полотна автодорог.



Об особенностях работ рассказал генеральный директор ЗАО «Энергопром-Инжиниринг» **Валерий Иванович Гушул**. «За счет применения технологии струйной цементации достигается высокая прочность земляного полотна и, что самое важное, исключается его дальнейшая деформация в ходе эксплуатации, – пояснил он. – Кроме того, данная технология не допускает возникновения неравномерных просадок. Но для того, чтобы внедрить технологию струйной цементации в дорожное строительство, необходимо провести целый ряд теоретических и экспериментальных исследований, разработать технические требования к оборудованию и т. д. Также важно уделить внимание мониторингу самого процесса, а в дальнейшем – мониторингу состояния конструкций свай и основания в ходе эксплуатации».

Важную роль в создании качественных дорожных объектов, как известно, играют геосинтетические материалы. Представители компаний, выпускающих данный вид продукции, всегда заинтересованы в участии на данной конференции.

Не случайно представители компании «ОРУМ-С», производящей геосинтетику для различных сфер строительства, отметили объективный подход участников конференции к обсуждению отраслевых проблем. В свою очередь, специалисты «ОРУМ-С» главными своими приоритетами считают качество и эффективность производимых материалов. Основным же направлением развития компании на ближайшую перспективу станут развитие проектной базы и производства, а также

продуманная ценовая политика. Все это и предусматривает выпуск продукции высокого качества, среди которой материалы для экологической защиты (полигоны ТБО, свалки, рекультивация земель, обустройство месторождений и т. д.) и, конечно же, силовые, армирующие материалы для армогрунтовых конструкций и дорожных одежд.

Однако, несмотря на такое многообразие зарубежных и отечественных технологий, многое в нашей стране остается далеким от совершенства... И это не утаишь – как от специалистов, так и от обычных пользователей!

Алевтина Федоровна Масюк, начальник дорожно-строительной лаборатории СПб ГКУ «ЦКБ», в своем докладе обозначила необходимость скорейшего внесения изменений в ГОСТ 32703 – 2014 на щебень и гравий из горных пород. В этой связи участники были единодушны в отношении прекращения действия на территории РФ данного межгосударственного стандарта – до его корректировки, поскольку данный ГОСТ содержит ряд недопустимых погрешностей.

Так, например, «непонятна профессиональная квалификация организационно-разработчиков, объединивших в табл. 5 нового нормативного документа марки по дробимости и потере массы после испытаний (%) магматических (изверженных) пород и метаморфических (гнейсы, сланцы, кварциты, мраморы, железные руды и др.), разных по происхождению, структуре, текстуре и свойствам... (Хорошо еще, что не осадочных!). Это совершенно недопустимо и внесет полную неразбериху у производителей и потребителей...»

Тема строительства, реконструкции и содержания мостовых сооружений на этой конференции была выделена в отдельный блок. Много радовало, особенно патристический настрой российских мостовиков. Так, в подготовленном ЗАО «НИЦ «Мосты» докладе акцент был сделан на возможностях и особенностях научного обеспечения мостостроения. Такое обеспечение **Алексей Анатольевич Сергеев**, генеральный директор ЗАО «Нормативно-испытательный Центр «Мосты», назвал первоочередной задачей в условиях западных санкций.

Постоянные участники конференции, руководители ООО «НПП СК МОСТ» **Вильгельм Юрьевич Казарян** и **Инна Дмитриевна Сахарова**, активно поддерживая развитие импортозамещающих технологий, не раз представляли на предыдущих конференциях уникальные отечественные разработки, выполненные на базе ООО «НПП СК МОСТ». В этот раз генеральный директор предприятия В.Ю. Казарян сделал анализ уширения габарита транспортных сооружений.

«Применение передовых опалубочных технологий Doka на примере моста через Корабельный фарватер (Санкт-Петербург). Актуальные вопросы импортозамещения» – так был назван доклад **Йозефа Пальме**, руководителя направления «Мосты» департамента «Бизнес-девелопмент» Doka GmbH. Выступление было поддержано аудиторией: задано много вопросов и высказано добрых пожеланий. Так, **Александр Ильич Васильев**, директор по науке ЗАО «Институт ИМИДИС», искренне заметил: «России не страшны никакие санкции, когда с нами работают такие симпатичные европейцы!»

Докладчиками были обозначены разные подходы по обеспечению безопасности и комфорта при эксплуатации автодорог и мостовых сооружений. Так, например, **Сергей Владимирович Манахов**, технический директор ООО «Маурер Системс», предложил пути снижения шумовой эмиссии деформационных швов на искусственных сооружениях.

Тем не менее, несмотря на многочисленные новации, применяемые в настоящее время, состояние ряда мостов в стране вызывает тревогу и опасение. В этой связи презентации **Антон Владимировича Сыркова**, начальника отдела жизненного цикла транспортных сооружений ОАО «Трансмост», и **Сергея Викторовича Хоменко**, коммерческого директора ООО «Интрон плюс», отличались исключительной показательностью. В докладе А.В. Сыркова «Предложения по снижению рисков аварий мостовых сооружений» была приведена не только статистика аварий автодорожных пешеходных мостовых сооружений за последние 10 лет, но и сделан анализ причин таких аварий.

Доклад С.В. Хоменко был посвящен контролю железобетонных мостов с предварительно напряженной арматурой, который призван значительно снизить риски возникновения подобных аварий. Сергей Викторович рассказал о типичных нарушениях целостности конструкций мостов. К таким нарушениям он отнес коррозионные поражения арматуры, потерю сечения по металлу, обрывы проволок арматуры.

По словам Антона Владимировича, те, кому приходится проектировать строительство, капитальные ремонты и реконструкцию мостовых сооружений, часто ощущают дефицит информации о реальных технических характеристиках объектов. В первую очередь, это касается полной неизвестности относительно конструкции, геометрии и глубины заложения фундаментов опор в случае отсутствия исполнительной документации. За последние 25 лет утрачено огромное количество такой документации. Уже одно это вызывает неизбежные погрешности при проектировании, повышает недоверие исходных данных, а следовательно, и риски критических отказов реконструируемых сооружений на стадии как строительства, так и дальнейшей эксплуатации.

Докладчики высказали убеждение, что следует немедленно исправлять ситуацию на уровне государственных служб: в частности, создавать обязательный к исполнению регламент по электронному архивированию ИД и хранению документации в единой защищенной базе данных с функцией резервного копирования. То же должно касаться и данных инженерных изысканий. Следующая комплексная проблема – это независимость всех видов контроля. Это относится и к экспертизе, и к строительному контролю, и к контролю технического состояния эксплуатируемых сооружений.

Не все ладно и в плане импортозамещения, несмотря на то, что многие идеи уже воплощаются в жизнь, причем практически на одном только энтузиазме, несмотря на то, что на передовые отечественные технологии в настоящее время делается особый акцент и обращено особое внимание государства. Реальной же экономики в проводимой у нас программе

импортозамещения пока мало, а вот политики много: сегодня проблема импортозамещения стала особенно актуальной в связи с событиями на Украине и с учетом международной политической реакции на них.

О том, как обстоят дела в отдельно взятых структурах, занимающихся изготовлением отечественной продукции для дорожного хозяйства, рассказал на своем примере **Александр Иванович Козырь**, генеральный директор ООО «Завод КПИ»: «С октября 2014 года по настоящее время мы, как и многие другие предприниматели, по не зависящим от нас причинам испытываем кризис. Это обуславливается спадом на спрос наших изделий, основными потребителями которых являются компании, занимающиеся строительством, в том числе и дорожным, благоустройством, ландшафтными работами. Они пока не выделили авансирование, поскольку перешли на контрактную систему закупок по закону № 44-ФЗ, согласно которому оплата происходит после поступления продук-

ции в течение 30–90 банковских дней. На сегодняшний момент государственных заказов на наши изделия нет. Зато есть удорожание – на комплектующие, на станочное оборудование, красители и прочее. Подорожало и дизельное топливо, от которого мы зависим, поскольку наше предприятие до сих пор работает на дизель-генераторах, произошел срыв договорных обязательств с «Ленэнерго», что, в конечном итоге, привело с удорожанию себестоимости наших изделий...»

А изделия, произведенные из композитных материалов (практически отходов), нужно сказать, уникальные по своим показателям цены и качества. Например, тротуарная плитка имеет ряд преимуществ над бетонной, а колодезные люки превосходят чугунные!

И если импортозамещение представляет собой экономическую стратегию государства, направленную на защиту внутреннего производителя путем замещения импортируемых промышленных товаров товарами национального про-

изводства, то при таком раскладе возможно ли дождаться в скором времени конкурентоспособности отечественной продукции?

Однако, в любом случае, хочется рассчитывать на то, что отраслевая конференция из года в год выполняет и будет выполнять свою главную задачу – содействовать совершенствованию методов проектирования дорог и искусственных сооружений, качественной подготовке специалистов, развитию внутреннего потенциала. А все это вместе, в свою очередь, будет и дальше способствовать тому, чтобы объекты строительства в нашей стране были безопасными, долговечными, надежными и отличались эффективностью как в ходе их строительства, так и при эксплуатации. А еще очень хочется рассчитывать на то, что вопросы, связанные с импортозамещением, будут в ближайшее время решены в пользу качества российской жизни.

Светлана Пичкур