

# С НАДЕЖДой НА ПЕРСПЕКТИВУ

**VIII Международная конференция «Освоение инновационных материалов и технологий в дорожном хозяйстве» состоялась 19–20 ноября 2015 года. Это ежегодное мероприятие, организованное Альянсом строителей и поставщиков дорожного комплекса «АСДОР», проходит при поддержке Государственной компании «Российские автомобильные дороги» и Комитета по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга.**

Петербургская конференция имеет ряд организационных особенностей, которыми привлекает отраслевых специалистов. Она отличается демократичностью, широким профессиональным резонансом, и конечно же, реальными результатами (на каждой из прошедших конференций были приняты резолюции, часть предложений которых уже внесена в законодательные и нормативные акты РФ, касающиеся дорожного хозяйства). Не случайно мероприятие имеет заслуженно высокий рейтинг среди лидеров отрасли и представляет интерес для многих СМИ. (Информационную и операторскую поддержку с 2008 года этому мероприятию оказывает журнал «Дорожная держава»).

Для участия в этом специализированном форуме в 2015 году в конференц-зале отеля «Россия» собрались представители различных регионов нашей страны, а также гости из-за рубежа – всего около 220 человек. Среди участников и слушателей – руководители и ведущие специалисты органов управления дорожным хозяйством, проектных и подрядных организаций, образовательных и научно-исследовательских учреждений, а также представители предприятий, занимающихся производством и поставкой оборудования и материалов

для дорожного хозяйства. В процессе работы конференции докладчики и гости получили хорошую возможность для обмена опытом, информацией, контактами. Они дискутировали на разные темы, среди которых особенно злободневной на тот момент оказалась проблема, связанная с перегрузом.

Относительно вопроса о том, как могут отразиться на дорожном строительстве новые правила весового контроля транспортного средства, были высказаны противоположные суждения. В целом участники сошлись во мнении, что дороги, конечно же, необходимо беречь, однако к тому или иному решению нужно подходить взвешенно, комплексно, стараясь избегать появления новых проблем.

В начале пленарного заседания **Сергей Владимирович Ильин**, заместитель директора департамента проектирования, технической политики и инновационных технологий Государственной компании «Российские автомобильные дороги», в своем приветственном слове отметил важность подобного форума и поблагодарил собравшихся за интерес к тематическим направлениям конференции, а также Всероссийскому конкурсу «Лидер освоения инноваций в дорожном хозяйстве 2015 года».

Важно заметить, что руководители и ведущие специалисты Государственной компании «Российские автомобильные дороги» оказывают активную поддержку в проведении этого ежегодного конкурса. Уже стало традицией и то, что каждый год, в рамках конференции «Освоение инновационных материалов и технологий в дорожном хозяйстве», проходит награждение его призеров и победителей. В этом году призерами конкурса инноваций стали **ООО «Научно-технический центр «Геопроект» (г. Краснодар)**, а также **ООО «НПП СК МОСТ» (г. Балашиха, Московская обл.)**.

С.В. Ильин в своем докладе перечислил государственные задачи в области инновационного развития дорожной отрасли, среди которых – транспортная стратегия РФ на период до 2030 года. Сергей Владимирович, подводя итоги 2015 года, обратил внимание собравшихся на то, что компанией «Российские автомобильные дороги» осуществлялись работы по строительству более 1034 км (на автодорогах М-1, М-3, М-4, М-11, а также ЦКАД) с применением самых современных технологий и материалов. Докладчик также сделал акцент на Технической политике Государственной компании «Автодор», выделив ряд ее основных направлений. Он рассказал о новых разработанных стандартах, а также о запланированных к разработке тематиках СТО АВТОДОР.

Детально ответив на вопросы зала, Сергей Ильин передал слово **Юрию Анатольевичу Агафонову**, генеральному директору НП «АСДОР», который особое внимание уделил вступившим в





силу постановлению правительства РФ № 12 от 12.01.2014 и системе взимания платы с большегрузов. По мнению участников конференции (представителей дорожной отрасли), строительные компании, выигравшие государственные контракты, оказались не готовы к значительному увеличению затрат на перевозки. Повышение стоимости транспортной составляющей не имеет отражения в действующих контрактах, заключенных в 2014 году, ни по срокам, ни по цене. Дорожные компании оказались перед проблемой значительного удорожания строительства, которое покрыть своей прибылью не представляется возможным. Уже сейчас основные стройматериалы подорожали на 10–40%, а сметы дорожников возросли на 30%. Существует угроза срыва сроков строительства, а значит, увеличение накладных расходов и риски штрафных санкций со стороны заказчиков...

Докладчик предложил обратиться к Президенту РФ, в Правительство РФ, в Совет Федерации и Государственную Думу ФС РФ относительно внесения изменений в действующие контракты на дорожное строительство в части увеличения стоимости доставки в рамках действующего законодательства и сроков.

Юрий Агафонов также назвал важным шагом определение механизма компенсации затрат на грузоперевозки при создании инфраструктурных объектов.

Кроме того, он высказал необходимость обращения в правительство Санкт-Петербурга с предложением относительно пересмотра законодательной нормы, запрещающей производство дорожных работ и доставку стройматериалов в ночное время («Закон о тишине»).

Участники конференции заслушали порядка 40 докладов, получив возможность ознакомиться с передовыми российскими и зарубежными инновационными технологиями и разработками в проектировании, дорожном и мостовом строительстве. Выступающим было задано множество вопросов, которые касались ценообразования, изменений нормативной базы, проблем импортозамещения и ряда других проблем.

Президент межрегиональной общественной организации «Союз инженеров-сметчиков» **Павел Владимирович Горячкин** обратил внимание на существующие ограничения в области ценообразования в дорожном хозяйстве. Участниками в этой связи было пред-

ложено пересмотреть базу ценообразования в строительстве, используя в качестве основы базу, применяемую в строительстве Москвы.

**Екатерина Михайловна Решетова**, старший научный сотрудник НИУ ВШЭ, касаясь вопроса цен в дорожном строительстве, опиралась на инженерные факты и зарубежную практику. Говоря о стоимости строительства и реконструкции дорог в разных странах мира, в ценах 2014 года (в рублях за км полосы), она подчеркнула, что затраты по российским проектам в целом в 1,4–2,8 раза меньше, чем в США, Канаде, Германии.

В то же время реализация российских проектов дороже: по сравнению с китайскими – в среднем в 2 раза, а по сравнению с индийскими – в 3 раза.

«Если все значения стоимостных оценок строительства дорог пересчитать в реальных курсах валют, то разница не будет драматически отличаться по развитым и развивающимся странам», – сказала она.

Зарубежный опыт представляет для наших специалистов непосредственный







интерес, поскольку есть что заимствовать, есть чему поучиться. И никакие политические расхождения не смогут стать преградой для международного профессионального общения. Так, с большим вниманием был воспринят доклад коммерческого директора Илде-Франс Socotec **Винсента Беше** о системе и особенностях строительного контроля во Франции.

В ходе мероприятия профессиональный разговор коснулся натурно-полевых испытаний геосинтетических материалов и их входного контроля на объекте.

**Габит Кульжабаевич Мухамеджанов**, заведующий лабораторией ОАО «НИИ Нетканых материалов», относительно проблем оптимизации входного контроля и импортозамещения геосинтетических материалов высказал свою точку зрения, которую разделили большинство участников. Он также отметил, что необходимо определить понижающие коэффициенты от снижения прочности при укладке К1 лабораторным путем, используя прибор и метод испытания, изложенные в стандартах ISO 10722:2007, ГОСТ 32490 – 2013 и ГОСТ Р 56336 – 2015.

Практический опыт применения геосинтетических материалов в транспортном строительстве в своей презентации очень наглядно продемонстрировал руководитель специализированного отдела компании «Тегола Руфинг Сейлз» **Дмитрий Игоревич Варбанский**. На примерах конкретных объектов он показал варианты наиболее эффективных решений при использовании тех или иных материалов.

О современном состоянии нормативной документации, касающейся геосинтетических материалов, а также о расхождениях в ней, залу сообщила

**Ирина Ильинична Лонкевич**, генеральный директор ЗАО «Испытательный центр ВНИИГС», эксперт системы сертификации ГОСТ Р.

В ходе конференции говорилось и о новых нормативных требованиях на асфальтобетон. Интересно было услышать и о различных технологиях, применяемых при укладке покрытия из асфальтобетона. Так, главный технолог ООО «Севзапдорстрой» **Дмитрий Анатольевич Применко** рассказал об эффективности использования метода горячей регенерации асфальтобетонного покрытия на месте, а также о видах и преимуществах данной технологии. Стоит добавить, что компанией с 2008 года, благодаря методу горячей регенерации, было отремонтировано более 150 км автодорог.

Презентация **Марии Владимировны Лединой**, руководителя направления «Транспорт» (компания ООО «БАСФ строительные системы»), привлекла внимание многих специалистов результатами комплексного ремонта деформационных швов за короткие сроки.

Интерес также вызвал опыт, о котором рассказал **Вадим Александрович Беляев**, директор департамента «Транспортная инфраструктура и промышленные покрытия» компании Sika. Речь шла об усилении балок пролетных строений моста через реку Сал на км 21+823 автодороги «Дубовское – Заветное» в Ростовской области углепластиковыми материалами фирмы Sika для пропуска тяжеловесного крупногабаритного автопоезда общей массой 542,3 тонны. Работы осуществлялись согласно проекту ООО «ИЦ «ПОИСК». Усиление трех средних напряженных балок пролетных строений длиной 21 м путем наклейки углепластиковых ламелей и холстов фирмы Sika

позволило уменьшить коэффициент загрузки по изгибающему моменту с 1,076 до 0,955 и избежать сооружения временного объездного моста.

При проектировании и строительстве современных трасс важнейшим направлением являются геодезические исследования и использование систем управления строительной техникой. О ряде результативных решений, в том числе и для всех этапов жизненного цикла проекта, сообщил собравшимся **Максим Юрьевич Хрипунов**, руководитель направления «Системы нивелирования дорожной техники Торсон» (ЗАО «ГеоСтройИзыскания»).

Своими инновационными разработками и опытом их применения поделились с участниками конференции представители ООО «Маурер Системс», ГК «Стандартпарк», ООО «Тенсар Интернэшнл», ООО «СПЕЦСТРОЙ», ОАО «Башкиравтодор», ООО «АБЗ-1», ООО «АэроПлан», ООО «НПФ – Бастион – СПб», ООО «ГЕОИЗОЛ Проект», ООО «Гидролика», а также специалисты компаний «МГК», «Геоспан», «Гоффросталь» и других предприятий.

Чередой презентаций и активные обсуждения показали, что, несмотря на кризисное настроение, работа продолжается – и продолжается довольно активно, с надеждой на перспективу дальнейшего развития.

В завершение второго дня конференции были рассмотрены предложения ее участников, подготовленные для проекта резолюции, которая в ближайшее время будет подготовлена для отправки в Государственную Думу РФ и ряд отраслевых министерств.

Светлана Пичкур