

# В ОБЩИХ ИНТЕРЕСАХ

**IX Всероссийская конференция «Актуальные проблемы проектирования автомобильных дорог и искусственных сооружений», проходившая 25–26 февраля в Санкт-Петербурге, отличалась от предыдущих особенной атмосферой взаимопонимания и поддержки. И этому есть объяснение: трудные времена сплотили единомышленников еще больше. Задумались о важности совместных перспектив даже те, кто совсем недавно представлял профессиональную оппозицию. Целью конференции стали, безусловно, общие задачи: содействие совершенствованию методов проектирования российских дорог и искусственных сооружений, обновление нормативной базы в сфере проектирования и строительства.**

Конференция, организованная Альянсом строителей и поставщиков дорожного комплекса (НП «АСДОР»), проходила при поддержке Государственной компании «Российские автомобильные дороги», Ассоциации мостостроителей «Фонд АМОСТ», Комитета по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга (КРТИ).

В ее работе приняли участие ведущие проектировщики России, руководители федеральных и территориальных управлений автомобильными дорогами, руководители подрядных организаций, производители и поставщики материалов, их зарубежные коллеги. На пленарном заседании были рассмотрены ход выполнения поручений Президента РФ (итоги заседания президиума Государственного совета от 8 октября 2014 года по вопросу совершенствования сети автомобильных дорог). Обсуждались вопросы совершенствования системы государственной экспертизы проектов в сфере дорожного хозяйства; вопросы применения региональных стандартов при проектировании современных технологий, сырья и материалов и их

использование в строительстве и эксплуатации автодорог; и, наконец, вопросы совершенствования системы финансирования дорожной деятельности.

Среди обсуждаемых тем – роль закона № 224 – ФЗ «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве РФ» в реализации обновленной «Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года»; проект федерального закона «О закупках подрядных работ в сфере строительства для государственных и муниципальных нужд...», а также новые стандарты в образовательной и профессиональной сферах.

В своем приветственном слове председатель КРТИ **Сергей Викторович Харлашкин** пожелал участникам конференции продуктивной работы и новых интересных проектов, стимулирующих дальнейшее развитие отрасли проектирования – как в Петербурге, так и в масштабах всей страны. Он отметил значение участия в этой конференции городских автодорожных организаций.

Сергей Викторович подчеркнул, что обмен опытом и получение информации о последних разработках в отрасли являются необходимым подспорьем для достижения необходимых результатов. «Безусловно, сегодня очевидна необходимость применения инновационных подходов и жесткого контроля деятельности при проектировании объектов транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга», – прокомментировал председатель КРТИ. Он также сообщил, что в Петербурге на сегодняшний день успешно реализуются масштабные транспортные проекты, среди которых продолжение набережной Макарова, мост в районе острова Серный, Пулковско-Дунайская развязка, реконструкция Петербургского шоссе. Все они создаются на основе сложнейших проектных решений и современных методов конструирования. Сергей Викторович отметил и важность выполнения задач, связанных с импортозамещением в дорожно-строительной отрасли, указав на значительную роль проектировщиков в этом процессе. «Именно на этапе подготовки проекта закладывается перечень необходимых материалов, с которыми впоследствии предстоит работать строителям», – сказал он.

**Юрий Анатольевич Агафонов**, генеральный директор НП «АСДОР» в своем докладе сообщил, что Государственной компанией «Российские автомобильные дороги» подготовлена программа развития скоростных автомобильных дорог, которая так необходима стране. Также он отметил, что новым Законом № 224-ФЗ о государственно-частном





партнерстве устранены существовавшие ранее юридические риски, связанные с реализацией инфраструктурных проектов не по концессионной модели, расширены возможные механизмы реализации проектов. Однако основная проблема так и осталась нерешенной – при существующем избыточном правовом регулировании совершенно нет инструментов, гарантирующих долгосрочный возврат инвестиций: тарифные и бюджетные решения установлены на довольно короткий срок и могут быть изменены в одностороннем порядке. «И если для краткосрочных проектов это выглядит не так критично, то реализация любых долгосрочных проектов становится под сомнение. Ни один бизнес не готов принимать участие в проекте, где условия и правила игр до конца не поняты, не сформулированы предельно ясно», – прокомментировал он. По данному вопросу было предложено создать условия со стороны государства для полноценного обмена опытом в проведении проектов ГЧП между сферами экономики и регионами, заимствования проработанного законодательства, лучших практик. Все это будет способствовать более эффективному развитию данного инструмента.

Выступающий также коснулся ряда основных поручений президента России. Так, например, было поручено Минфину, Минэкономразвития и Минтрансу совместно с Банком России и заинтересованными организациями подготовить предложения по совершенствованию механизма предоставления банковских гарантий при реализации проектов в сфере транспортной инфраструктуры.

«Еще год назад мы предлагали внести изменения в п. 6 ст. 96 44-ФЗ «Обеспечение исполнения контракта», предусматривающего замену в следующей формулировке: «размер обеспечения исполнения контракта должен составлять не более 5% начальной (максимальной) цены контракта, указанной в извещении об осуществлении закупки» и добавления словосочетания «с возможностью внесения изменений в действующие контракты» и отменить обеспечение или залог для участия в тендерных процедурах на 2015–2017 годы, в связи с кризисной экономической ситуацией, – заявил докладчик. – В Минтрансе нас поддержали!»

Также в одном из поручений Президента РФ было вверено обратить особое внимание на совершенствование системы государственной экспертизы проектов в сфере дорожного хозяйства в целях применения современных технологий, сырья и материалов при строительстве и эксплуатации автодорог при проектировании. «Мы уже много лет обсуждаем эту проблему, которая до сих пор так и не решена! – акцентировал Ю.А. Агафонов. – Как раньше, так и сейчас проектировщик не может предусмотреть в проекте инновационные материалы. Разработка проектной документации с использованием инновационных решений выполняется проектными организациями согласно ведомственным нормативным или методическим документам Минтранса России и Росавтодора, поскольку в необновленных ГОСТах инновационные решения отсутствуют. При этом эксперты Главгосэкспертизы России не считают отраслевые документы легитимными. Возникает вопрос: что сделано сотрудниками самой Главгосэкспертизы для решения этой проблемы?»

Вопросов, связанных с совершенствованием взаимодействия с Главгосэкспертизой России в рамках работы общественного совета, коснулся и **Олег Александрович Кашенко**, руководитель службы маркетинга АО «Институт «Стройпроект», председатель совета проектного и изыскательского СРО «РОДОС».

Свои предложения по совершенствованию системы государственной экспертизы внес также **Владимир Григорьевич Решетников**, главный инженер проекта ОАО «Союздорпроект».

В своем докладе Олег Кашенко предложил для данных целей следовать двум программам – «максимум» и «минимум». Программа «максимум» включает в себя следующие шаги: создание ведомственной экспертизы Минтранса по автодорожной сфере, проведение оценки соответствия техническим регламентам и осуществление проверки достоверности сметной стоимости в разных экспертизах. По его словам, следует также расширить права негосударственной экспертизы.

Согласно программе «минимум», следует внести изменения в Приказ Минрегиона № 36 от 01.04.2008 «О порядке разработки и согласования специальных технических условий для разработки проектной документации на объект капитального строительства». Кроме этого, нужно обеспечить возможность обжалования заключений государственной экспертизы во внесудебном порядке в Минстрое, обеспечить продление сроков проведения экспертизы (по просьбе заказчиков), а также ввести институт экспертного сопровождения.



В. Г. Решетников, почетный дорожник РФ, в продолжение данной темы высказал следующее свое убеждение: «И нам, работающим в области строительства автомобильных дорог, и железнодорожникам легче чего-то достичь, добиться именно совместными усилиями. Общим принятием различных решений будет проще – в прямом и переносном смысле – пробивать дорогу!»

Что касается дорожно-строительной отрасли, то, по словам докладчика, в целях повышения ответственности при решении задачи сокращения бездорожья (обеспечения связей территорий) в России предлагается разработать и утвердить документ: «Эксперимент по строительству, реконструкции, ремонту автомобильных и железных дорог в условиях стремления по расширению практики применения долгосрочных комплексных контрактов (контрактов жизненного цикла)». Здесь важно нацелиться на применение инновационных решений, отстаивая при прохождении Государственной экспертизы проектов применение современных технологий, сырья и материалов при строительстве и эксплуатации автомобильных дорог, защищая региональные стандарты и нормативные документы, разработанные или инициированные для своих нужд при проектировании совместно с Росавтодором и РЖД.

Решетников в своем выступлении отметил, что при реализации проектов в условиях эксперимента за счет совершенствования проектных решений, применения инноваций, прорывных технологий, оборудования, сырья и материалов можно будет достичь желаемой эффективности. Экономия денежных средств может образоваться даже благодаря тем или иным местным (геоклиматическим) условиям, например, за счет изменения кон-

струкции земполотна на болотах, а также конструкций фундаментирования или применения материалов с меньшими эксплуатационными затратами и т. д. Полученная экономия, в свою очередь, может стать стимулом для мощного выброса творческой энергии российских инженеров, что повлечет за собой возрождение доверия к отечественному инженеру. Он также отметил, что экспертизу (заключение) вносимых изменений (предложений по совершенствованию рабочей документации) может производить (как один из способов) организация, занявшая второе место в конкурсе.

Изменения не должны касаться утверждаемых параметров проекта: габарита сооружения и дороги, схемы сооружения, длины сооружения или участка дороги, нагрузки. По словам докладчика, важно возродить права заказчика, которые он имел при социализме, в части принятия решения по корректировке рабочей документации без изменения утверждаемых параметров в пределах утвержденной стоимости с возможным превышением или сокращением до 8–10%.

«Можно предложить вернуться к системе независимых государственных проектных организаций (ГПИ, ФГУП, казенных) для проектирования бюджетных проектов дорог, с целью отстаивания интересов государства. Рабочую документацию может разрабатывать подрядная организация, выигравшая строительство объекта, с привлечением и государственных проектировщиков», – добавил он.

**Сергей Владимирович Ильин**, заместитель директора Департамента проектирования, технической политики и инновационных технологий Государственной компании «Автодор», в своем докладе заметил, что экспертиза

неоправданно ставит во главу угла сокращение бюджетных затрат, включая в отчеты о своей деятельности показатели «сэкономленных» государственных капиталовложений.

«ГГЭ осуществляет оценку проектных решений по капитальным затратам, что ограничивает применение современных решений, обеспечивающих экономический эффект в течение срока службы автомобильной дороги», – сообщил спикер.

Было также отмечено, что в настоящее время пересмотр решений экспертизы в случае выдачи отрицательных заключений возможен исключительно в судебном порядке. Предполагается, что это будет уточнено в рамках законопроекта, который подготовлен Правительством РФ в октябре 2015 года, и которым предусмотрено создание досудебного инструмента разрешения противоречий – через национальные объединения проектировщиков. Сергей Ильин прокомментировал ряд вопросов, связанных с переходным периодом внедрения Технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог», отметив необходимость четкого разграничения полномочий ТК 465 и ТК 418.

«ГГЭ не учитывает отраслевые документы, стандарты Государственной компании «Автодор», даже включенные в техническое задание на проектирование, в качестве обоснования применения передовых решений и новой продукции... – сообщил докладчик. – Следует придать отдельным отраслевым методическим документам, стандартам Государственной компании и пр. статус нормативных и обязательных к учету ГГЭ в части, не противоречащей положениям документов, включенных в обязательный перечень в обеспечение



требований закона № 384-ФЗ при рассмотрении проектной документации».

Подробное разъяснение того, как идет процесс осуществления технической политики концессионером при реализации проектов ГЧП, дал **Андрей Сергеевич Сизиков**, технический директор Vinci Construction Grands. Он назвал основные исходные параметры для проведения оптимизации проектных решений, к которым отнес: влияние на здоровье людей и окружающую среду, уровень безопасности движения, грузоподъемность и пропускную способность, пользовательские издержки и комфортность пользования дорожными объектами, среднегодовую стоимость жизненного цикла, и, наконец, срок службы и эффективность эксплуатации.

Докладчик также выделил роль мониторинга, заметив при этом, что отсутствие законодательной нормы для источника финансирования разработки и установки систем мониторинга тормозит широкое внедрение последних.

Эмоциональным и в то же время довольно емким был доклад директора по качеству и маркетингу ЗАО «Петербург-Дорсервис» **Татьяны Павловны Рындиной**, которая рассказала о требованиях к квалификации участников торгов в разделе действующего ФЗ № 44. А ее коллега – **Алексей Юрьевич Дорожкин**, начальник отдела системного администрирования ЗАО «Петербург-Дорсервис», посвятил свое выступление вопросам импортозамещения программных средств.

Все участники конференции были единодушны в вопросах, касающихся качества проектной документации, поэтому активно поддержали предложения, поступившие от Госкомпании

«Автодор»: утвердить План поэтапного внедрения технологий информационного моделирования в части линейных объектов; закрепить в постановлении Правительства РФ от 16.02.2008 № 87 применение технологий информационного моделирования при подготовке проектной документации на линейные объекты; внести изменения в постановление Правительства РФ от 05.03.2007 N 145 (ред. от 07.12.2015 с изменениями, вступившими в силу с 17.12.2015) с целью дать возможность ГГЭ принимать к рассмотрению проекты, выполненные с помощью BIM-технологий.

Инновационное развитие отрасли и процессы достойного замещения импортной продукции находятся в настоящее время в определенной взаимосвязи. Но не следует сбрасывать со счетов успешный мировой опыт, связанный с использованием новых технологий и материалов. Не случайно об инновациях в мостостроении на примере конструкции и технологии сооружения третьего Босфорского моста в Стамбуле сообщил **Сергей Владимирович Мозалев**, исполнительный директор Фонда «АМОСТ».

Также показательным стал успешный опыт применения высокомодифицированного асфальта в Северной Америке. Данный опыт лег в основу пилотного проекта ЗАО «ВАД» на трассе А-121 «Сортавала». Об этом профессиональной аудитории рассказал **Марек Ковальчук**, менеджер по продажам «Kraton Polymers». В высокомодифицированном битуме содержание СБС-полимера вдвое превышает уровень в стандартном ПБВ, что обуславливает гораздо более плотную сетку полимера, обладающую повышенной (до 10 раз) устойчивостью к колееобразованию и усталостному растрескиванию.

В продолжение разговора об инновационных битумных материалах Геннадий **Викторович Задорожный**, ведущий специалист компании «Аэроплан PRO», сообщил о том, как возможно остановить разрушение и продлить срок службы асфальтобетона, используя готовую битумную смесь на основе модифицированной полимерами специальной битумной смеси и растворителей с минеральными добавками («АСФАТОП»). Эта водоустойчивая смесь заполняет углубления в асфальтовом полотне и после высыхания образует прочное соединение с поверхностью, выступая регенератором вяжущего в асфальтобетоне.

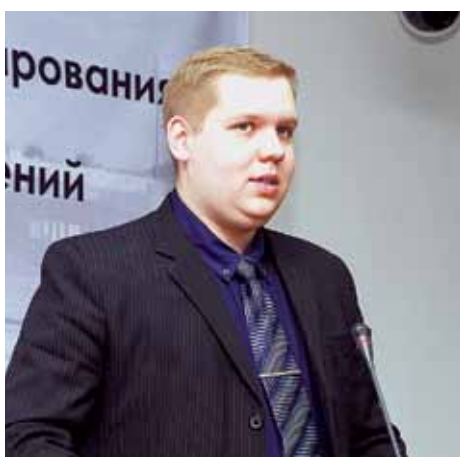
В качестве деловых партнеров конференции выступили «Северсталь-метиз», «НПП СК МОСТ», «Гофросталь» и «Трансмост». Специалисты этих компаний продемонстрировали общую озабоченность проблемами безопасности, в том числе и экологической. Так, менеджер по проектам продуктового направления «Северсталь-метиз» **Андрей Викторович Козлов** перечислил важнейшие задачи сегодняшнего дня, к которым отнес: сохранение жизни и здоровья водителей и пассажиров, сохранение жизни и здоровья животных, недопущение нанесения ущерба экосистеме, экономическую эффективность и долговечность технического решения, энергоэффективность, сохранение государственного, муниципального и частного имущества. По его словам, следует предусматривать в проектах дорожного строительства меры по повышению безопасности и снижению инцидентов, связанных с внезапным появлением животных на дорогах (заказчики и проектные организации); при разработке проектов строительства дорог учитывать популяцию, пути миграции, характер и поведенческие особенности животного мира в месте



будущего пролегания дороги. Также важно организовать единую систему сбора информации о дорожных инцидентах, связанных с внезапным появлением животных на дорогах.

Как решаются проблемы повышения безопасности в рамках одного предприятия, Сергей Юрьевич показал на примере продукции, выпускаемой ОАО «Северсталь-метиз».

**Алексей Сергеевич Пупышев**, заместитель генерального директора по проектированию ЗАО «Гофросталь», в своем докладе выделил особенности проектирования армогрунтовых конструкций для засыпных металлических гофрированных сооружений. Он также обозначил основные причины прогиба сводов гофрированных арок и труб при строительстве. К основным причинам докладчик отнес неправильную форму, завышенные размеры сооружения, недостаточно надежные решения на стадии проектирования, отклонения размеров при изготовлении конструкции, проблемы монтажа, несоответствие грунтов засыпки расчетным требованиям, а также односторонний перегруз. От имени своих коллег он предложил внести ряд изменений в «Свод правил 35.13330.2011. Мосты и трубы. Актуализированная редакция». Так, например, настоящая редакция раздела 8 этого документа «Стальные конструкции» практически исключает использование материалов для гофрированных металлических конструкций, поэтому нуждается в некоторых корректировках. Кроме того, для исключения двояких трактовок было предложено внести изменения и дополнения в приложение Б «Термины и определения». Например, следует



дополнить определение моста: «Мост – наиболее распространенное и обобщенное понятие мостового сооружения» заменить на «Мост – наиболее распространенное и обобщенное понятие мостового сооружения, состоящего из двух и более опор и пролетного строения (строений)».

**Вильгельм Юрьевич Казарян**, генеральный директор «НПП СК МОСТ», продемонстрировал возможности своего предприятия на примере реконструкции мостового сооружения через р. Западная Двина в г. Велиж Смоленской области, где применена новая система преднапряжения, основой которой является высокопрочный канат.

Мосты – это сложные технические сооружения, их строительство – многоступенчатый творческий процесс. Усложняются задачи проектирования, строительства, совершенствуются системы управления и эксплуатации этих многочисленных искусственных сооружений. В этой связи проблемы подготовки кадров для мостостроения требуют кардинального решения. О том, какие изменения происходят сейчас в сфере профессионального образования, говорили глубоко неравнодушные люди – представители образовательных учреждений.

**Александр Владимирович Квитко**, заведующий кафедрой «Автомобильные дороги, мосты и тоннели» (СПбГАСУ), поднял наиболее проблемные вопросы, касающиеся подготовки будущих отраслевых специалистов. А о целях взаимодействия образовательных организаций с профессиональным сообществом сообщила **Людмила Ивановна Кириенова**, генеральный директор АНОДПО «ИСС». **Юрий Георгиевич Лазарев**, профессор

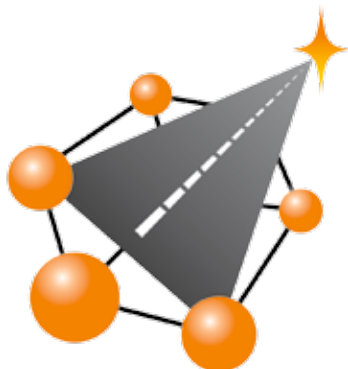


кафедры СУЗИС (Санкт-Петербургский политехнический университет имени Петра Великого), рассказал о новых стандартах в образовательной и профессиональной сферах. Перспективы качественной подготовки кадров вызвали среди специалистов много вопросов, ответы на которые превратились в дискуссию. **Владимир Николаевич Смирнов**, заведующий кафедрой «Мосты» (ПГУПС), для внесения в резолюцию конференции обозначил следующие направления: рекомендовать Министерству транспорта РФ войти в Минобр РФ с предложением о возвращении прежних сроков летней производственной практики студентов по крайней мере до трех месяцев. Министерству транспорта РФ важно более тесно взаимодействовать с Минобром РФ в вопросах реализации практико-ориентированной модели обучения в дорожно-мостовой отрасли с выработкой механизма взаимодействия предприятий и кафедр вузов, в том числе с позиций повышения их мотивации к образовательному процессу.

Эти и многие другие предложения, полученные в процессе работы конференции, были включены в ее итоговую резолюцию. Резолюция будет направлена в органы законодательной и исполнительной власти для внесения изменений в законодательные и нормативные акты.

*На конференции «Проектирование» был дан старт V Всероссийскому конкурсу «Лидер освоения инноваций в дорожном хозяйстве РФ», итоги которого будут объявлены на очередной петербургской конференции по освоению инноваций в конце 2016 года. Приглашаем к участию в конкурсе и конференции!*

Светлана Пичкур



НП «АСДОР» совместно с Государственной компанией «Автодор» и Отраслевой медиа-корпорацией «Держава» объявляют об открытии

## V ВСЕРОССИЙСКОГО КОНКУРСА

### «ЛИДЕР ОСВОЕНИЯ ИННОВАЦИЙ В ДОРОЖНОМ ХОЗЯЙСТВЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ 2016 ГОДА»

Ежегодный конкурс проводится в целях стимулирования внедрения в дорожном хозяйстве передовых технологий и материалов.

#### К участию в конкурсе приглашаются:

- учреждения и управления заказчиков, осуществившие контроль за внедрением инновационных продуктов в дорожном комплексе;
- подрядные строительные и проектные организации дорожного комплекса страны, освоившие инновации в инженерных изысканиях и проектировании, строительстве, ремонте и содержании дорожных объектов.

Подробную информацию о конкурсе можно получить на сайтах: [www.russianhighways.ru](http://www.russianhighways.ru), [www.asdor-np.ru](http://www.asdor-np.ru), [www.dorvest.ru](http://www.dorvest.ru)  
Заявки принимаются с 1 апреля по 30 сентября 2016 года.

Награждение победителя и призеров конкурса состоится в рамках проведения IX Международной конференции «Освоение инновационных технологий и материалов в дорожном хозяйстве».



**Победителя конкурса ожидает приз – 1 000 000 рублей.**

Оргкомитет конкурса: тел. (812) 332-01-48, факс (812) 332-01-50

e-mail: [agafonov@asdor-np.ru](mailto:agafonov@asdor-np.ru)