

ДЕСЯТАЯ ВСЕРОССИЙСКАЯ!

В марте состоялась X Всероссийская конференция «Актуальные проблемы проектирования автомобильных дорог и искусственных сооружений». Юбилейное мероприятие было организовано Альянсом строителей и поставщиков дорожного комплекса НП «АСДОР» и проходило при поддержке Государственной компании «Российские автомобильные дороги», Ассоциации мостостроителей «Фонд АМОСТ», Комитета по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга.

В работе пленарного заседания приняло участие более 200 человек: ведущие проектировщики России, руководители федеральных и территориальных органов управлений автомобильными дорогами, а также представители научных, подрядных организаций, производители и поставщики материалов и их зарубежные коллеги.

Атмосферу доверительного диалога и длительных дискуссий отметили практически все участники. Обсуждались проблемы совершенствования методов проектирования российских дорог и искусственных сооружений, обновления нормативной базы в сфере проектирования и строительства.

В ходе обсуждения были подняты вопросы, относящиеся к реформе ценообразования в строительстве, условиям проведения госэкспертизы проектной документации, рассматривались проблемы нормирования дорог и дорожных сооружений. Несколько докладов было посвящено экологической безопасности автомобильных дорог и решению задач

проектирования природоохранных мероприятий. Значительное внимание уделялось реализации приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги».

Был рассмотрен и обобщен опыт применения ряда российских и зарубежных инноваций в проектировании и строительстве, анализировались современные требования к использованию материалов, технологий, конструкций и оборудования. Сообщалось также о страховании ответственности за нарушение условий договоров строительного подряда (госконтрактов). Обсуждались и многие другие инициативы представителей отраслевого рынка, а также опыт прошедшего десятилетия.

В рамках конференции были подведены итоги V Всероссийского конкурса «Лидер освоения инноваций в дорожном хозяйстве РФ» и проведено чествование его победителей; состоялось награждение постоянных участников мероприятия, активно поддерживающих его традиции. Результатом работы конфе-

ренции стало принятие резолюции с целью внесения необходимых предложений и изменений в законодательные и нормативные акты.

В программу форума вошло и проведение технической экскурсии на объекты сданного в эксплуатацию в конце 2016 года Западного скоростного диаметра, организованной при поддержке руководства и специалистов АО «ЗСД». Участниками выездного мероприятия стали представители разных регионов России, которые высоко оценили проделанную специалистами огромную работу по созданию первой в России платной внутригородской магистрали.

Расскажем о работе конференции подробнее. Она началась с приветственных слов, прозвучавших от представителей президиума, которые подчеркнули актуальность данного мероприятия, оценив результаты его работы за прошедшие годы.

Алексей Зырянов, заместитель председателя Комитета по развитию транспортной инфраструктуры (КРТИ) администрации Санкт-Петербурга, отметил, что подобные встречи важны для плодотворного взаимодействия всех участников дорожно-строительного рынка. Он кратко осветил итоги деятельности Комитета и рассказал о предстоящей работе и планах реализации





объектов, проектирование которых уже началось. Алексей Зырянов выделил такие объекты, как магистраль М-32, которая должна связать Приморский и Выборгский районы города, Южную широтную магистраль, объекты улично-дорожной сети Кронштадта и ряд других (всего проектируется более 40 объектов транспортной инфраструктуры города).

Докладчик также отметил, что в 2017 году КРТИ закончил разработку комплексно-транспортной схемы развития Северной столицы, определившей основные направления развития транспортной инфраструктуры города в период до 2048 года. Сдача в эксплуатацию Западного скоростного диаметра, соединившего юг и север Петербурга, явилась историческим событием для города, поскольку придала ему новый качественный формат. Подчеркнув значение этой внутригородской магистрали, Зырянов отметил и актуальность проекта строитель-

ства Фаянсово-Зольной магистрали, призванной соединить южный участок ЗСД и восточное полукольцо КАД. Он также добавил, что для трассы в створе Зольной и Фаянсовой улиц предусмотрено возведение моста через Неву.

Бесценный модератор конференции – Юрий Агафонов, генеральный директор НП «АСДОР», поблагодарив всех участников за внимание к мероприятию и многолетнее сотрудничество, перешел к задачам, которые ставит перед собой данное мероприятие.

Сославшись на принятую транспортную стратегию страны на период до 2030 года, где прописано, что в России в обозримой перспективе должно быть построено 82 тыс. км новых дорог, он дал следующий комментарий: «Минтранс предложил продлить Федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)» до 2021 года,

но при этом сократить ее финансирование на 1,3 трлн рублей. Складывается странная ситуация: в программах и отчетах все хорошо, а что происходит на самом деле? Положение в сфере инфраструктурного строительства – очень сложное! Так, например, среди мостостроительных организаций в дееспособном состоянии в стране остались единицы. Заказы уменьшаются, рентабельность по многим из них отрицательная, а стоимость стройматериалов растет опережающими темпами. С рынка уходят лучшие компании, опыт и компетенции которых нельзя будет быстро восстановить. За два года доля просроченной задолженности в структуре общей задолженности строительных компаний выросла с 5% по состоянию на начало 2014 года до 30% по состоянию на сегодняшний день...»

Собравшиеся дополнили, что в свое время специалистами было подсчитано: чтобы создать в стране





разветвленную дорожную сеть, необходимо построить около 1 млн км дорог. Всем известен опыт Соединенных Штатов времен президента Эйзенхауэра, когда за 12–13 лет страна обросла целой сетью современных хайвеев. В 2003 году дорожные сборы принесли в бюджет США более 100 млрд долларов. Из этой суммы 60% получено за счет сбора налогов на топливо и автомобили. У нас в 2016 году поступления от акцизов и транспортного налога составили 560 млрд рублей – и это не самый рекордный показатель. В 2017 году, с учетом выделенных из федерального бюджета средств на завершение строительства и реконструкции, намечено осуществить ввод в эксплуатацию 209,8 км. Действующий бюджет на ближайшие три года на 42,1% урезает средний ежегодный объем финансирования программы по сравнению с предыдущей редакцией. Такими темпами на завершение начатых до 2020 года объектов потребуется три года без начала реализации новых, что противоречит «Транспортной стратегии до 2030 года»...

Александр Малов, президент объединения «АСПОР», продолжил тему: «В 2008-м, во время небезызвестного экономического кризиса, американский президент Обама своим указом добавил дорожно-строительному сектору страны гигантскую сумму – 250 млрд долларов. Получается, за океаном понимают, что в тяжелые времена необходимо обеспечить работой как можно большее количество сограждан, а мы к подобной практике почему-то прибегать не спешим». Алек-

сандр Сергеевич в своем докладе, который он посвятил опыту совершенствования взаимоотношений заказчика и подрядчика в современных экономических условиях, также сделал акцент на том, что ситуация в отрасли ухудшается: объемы финансирования, даже по сравнению с 2000 годом, сократились вдвое. «Одна из бед – это наша разобщенность, – отметил он, – Проблем на сегодняшний день действительно много, и решать их нужно консолидированно». По словам докладчика, тот же нефтегазовый сектор экономики, благодаря своему единству, имеет сильное лобби в правительстве, в Федеральном собрании, что дает возможность решать задачи качественно на самом высоком уровне! «Нефтяники проводят законопроекты в течение полутора месяцев, – продолжил Александр Сергеевич, – что, увы, не под силу нашему сообществу, которое, к сожалению, таковым не является – и в этом самая большая проблема. До тех пор, пока мы не осознаем данную причину, наше сообщество не будет услышано! Мы должны отстаивать не отдельные свои интересы, а наши общие! Мы до сих пор почему-то не используем площадки Торговой палаты, «Опоры России», Общественной палаты, Союза промышленников и предпринимателей... Важно обсуждать проблемы, делиться сомнениями, как сегодня на этой конференции делаем мы!»

Далее участниками конференции были рассмотрены другие важные проблемы сегодняшнего дня, в числе которых – некачественная проработка проектной документации,

причина которой кроется, в первую очередь, в сжатых сроках и минимуме финансирования. Было заявлено, что практически все заказчики пытаются экономить на инженерных изысканиях, стараясь сократить срок их проведения и затраты, хотя изыскательские работы должны занимать от шести до девяти месяцев.

На сегодняшний день проектировщики выполняют только стадию П (проект), составляющую примерно 30% от всего объема документации. Остальные 70% – стадию РД (рабочая документация) – разрабатывает, как правило, подрядчик. Что касается авторского надзора, то он практически отсутствует! Возникает вопрос: кто и за что отвечает в данных ситуациях?

«Все усилия нужно направить на качественную реализацию проектов, на их дальнейшее совершенствование», – констатировали участники.

В свою очередь, о существующих проблемах при разработках норм проектирования и строительства мостов сообщил главный инженер ЗАО НИЦ «Мосты» Эдуард Балючик. А главный специалист по технологии и качеству АО «ДСК «Автобан» Андрей Владимирович Семянихин ключевым тезисом своего доклада сделал следующий: «Жизненный цикл дороги обеспечивается проектом!»

Олег Шастов, заместитель начальника отдела комплексной экспертизы Санкт-Петербургского филиала ФАУ «Главгосэкспертиза России», затронул актуальные



вопросы проведения государственной экспертизы в электронном виде. Он отметил, что проблема на сегодняшний день здесь кроется в предоставлении заявителем проектной документации, не соответствующей новым требованиям.

Вопроса законодательных инициатив Министерства транспорта Российской Федерации коснулся Алексей Журбин, генеральный директор АО «Институт «Стройпроект». Он сообщил, что политика и практика управления строительством в России за последние 15 лет привела к тому, что основным органом, регулирующим все отношения в строительной отрасли (включая ценообразование), стала Главгосэкспертиза. «Роль заказчика при этом практически сведена к нулю», – сказал он. Алексей Александрович отметил, что важно активно поддержать нормотворческие инициативы Минтранса, направленные на то, чтобы Ростехнадзор проверял соответствие строительства не проектной, а рабочей документации, на наделение заказчика правом определять необходимость прохождения повторной экспертизы. Это позволит избежать повторной экспертизы и оптимизировать проекты на стадии строительства. Он также подчеркнул важность внедрения международной практики ценообразования.

Специалистами, принявшими участие в конференции, было замечено, что вопрос ценообразования в строительстве – это «застаревшая проблема со множеством негативных исторических посланий». Тем

более что в рамках прошедших конференций эта тема поднималась не раз, а предложения по улучшению ситуации были изложены в резолюциях. Чтобы решить эту проблему, Минстрой создал единую электронную государственную систему ценообразования в строительстве.

Теме ценообразования, так же, как и теме, связанной с госконтрактами, было посвящено несколько докладов, подготовленных специально к этой конференции. Вопросам изменения ценообразования в строительстве и их обсуждению посвятила свой доклад Ольга Лукерчик, член Общественного совета при Минстрое России, член Комитета по инжинирингу РСС, председатель правления АО «ЦНС».

Александр Штоколов, исполнительный директор Санкт-Петербургского Регионального центра по ценообразованию в строительстве, выступил с критическими отзывами относительно некоторых новых нормативов и методик в данной сфере.

«Как применять новые методики, толком никто не знает! К чему это приведет? Скорее всего, к хаосу в строительстве за счет средств бюджета, – констатировал докладчик. – В настоящий момент в ряде структур принято решение приостановить внедрение так называемой «новой сметно-нормативной базы» до того момента, как заработает ФГИС и Минстрой даст исчерпывающие разъяснения, как этой базой пользоваться». В завершение своего выступления Александр Иванович

предложил внести в резолюцию конференции следующие предложения:

1. Обратиться в Минтранс и Правительство России с предложением отменить «новые» сметные нормативы, введенные приказами Минстроя 1039/пр и 1038/пр от 30.12.2016, приостановить введение в действие Методических рекомендаций по вопросам ценообразования в строительстве.
2. В срок до декабря 2017 года переработать Методики. Федеральные единичные расценки (ФЕР) сформировать в 2018 году на основе данных мониторинга (ФГИС Ценообразование).
3. Предложить передать вопросы ценообразования в строительстве в Минфин или в МЭРТ.

Что касается госконтрактов, то в диалогах участниками было обращено внимание на то, что в настоящее время разработан проект Федерального закона «О закупках подрядных работ в сфере строительства», который проходит процедуру корректировки. Говорилось и о развитии инфраструктуры закупок, а также о возможностях ЭТП для поставщиков.

Современное проектирование и строительство дорожно-транспортных объектов должно иметь передовую основу, которую составляют инновационные материалы, технологии, оборудование. Без этого невозможна реализация, в том числе, и приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги». Не



случайно многие из участников конференции в череде презентаций и докладов, представляя свои новые разработки, делали акцент на эффективности их использования.

Дмитрий Варбанский, руководитель отдела многофункциональных мембран и геосинтетических материалов ООО «ТРС», сообщил в своем докладе об интеграции геосинтетических материалов в классические технические решения для искусственных сооружений. Он рассказал о современных технологиях для стабилизации, укрепления, дренажа и защиты от эрозии, представив в ходе презентации геокompозитные дренажные материалы Q-DRAIN, противоэрозионные геоматы K-MAT, профилированные мембраны ТЕФОНД. Докладчик отметил целесообразность и эффективность применения этих и других системных решений компании на конкретных объектах нашей страны.

Заместитель директора по инженерно-техническим работам ООО «Спецпром 1» Владимир Метлицкий рассказал о ресурсосберегающих конструкциях защиты от размыва насыпей автомобильных дорог. Речь шла о гибком бетонном покрытии, которое представляет собой цельную конструкцию, собранную из отдельных гибких бетонных плит, которые состоят из множества отдельных бетонных блоков, соединенных между собой монолитным прочным синтетическим канатом.

Сергей Ильин, заместитель директора департамента проектирования, технической политики и инноваци-

онных технологий Государственной компании «Автодор», в своем докладе выделил перспективные научно-исследовательские работы, которые проводит Государственная компания «Российские автомобильные дороги». Отдельно он коснулся вопросов обеспечения безопасности дорожного движения и транспортной безопасности.

Тему безопасности затронули в своих выступлениях и другие участники конференции. Так, ключевые условия успеха реализации проекта «Безопасные и качественные дороги» обозначил в своем докладе заведующий кафедрой транспортных систем СПбГАСУ, президент Ассоциации транспортных инженеров Александр Солодкий. К ним он отнес правильный выбор приоритетных объектов, проведение госзакупок, ориентированных на конечные показатели потребительских свойств автомобильной дороги, уровень развития дорожного бизнеса, качество разработки проектных решений – их нацеленность на эффективное и безопасное функционирование дорог. Также успех определяют качество выполнения строительных, реконструктивных и ремонтных работ; четкая организация всего процесса работы и, прежде всего, планирования всех работ и их финансирования.

В процессе обсуждения докладов много говорилось о нормативной базе, которая на сегодняшний день претерпевает изменения. Наталья Тюрина, руководитель службы главного инженера ЗАО «Институт «Трансэкопроект», прокомментировала изменения нормативных тре-

бований к акустическим экранам в связи с введением Технического регламента Таможенного союза ТР ТС 014/2011 «Безопасность автомобильных дорог». Она отметила, в том числе, что ряд требований ГОСТ 32957-2014 существенно отличается от требований нормативных документов РФ. В частности, введены требования о проведении натуральных испытаний при установленных акустических экранах, более жесткие требования к пожарной безопасности экранов, к подтверждению свойств акустического экрана (наличие сертификатов) и срокам обеспечения свойств, а также требования к размещению акустических экранов, в том числе относительно других элементов обустройства автомобильной дороги. К акустическим экранам появились и новые архитектурные требования.

А об особенностях установки шумозащитных экранов на транспортных магистралях РФ рассказала в своем докладе Наталья Рощина, коммерческий директор АО «Завод акустических конструкций».

Взаимодействие научных, проектных, подрядных организаций с различными ведомствами, в том числе и регулирующими деятельность этих организаций, должно основываться на принципах понимания того, что в результате будет достигнуто. Важна работа на качественный, эффективный результат. К этому выводу подводил свое выступление каждый из участников конференции.

Фото Анастасии Соколовой, Юрия Чижкова