

ПРОЕКТЫ, ВОЗМОЖНОСТИ, ПЕРСПЕКТИВЫ

XI Всероссийская конференция «Актуальные проблемы проектирования автомобильных дорог и искусственных сооружений», которую проводит в Петербурге Ассоциация «АСДОР» при поддержке Государственной компании «Российские автомобильные дороги», Ассоциации мостостроителей «Фонд АМОСТ» и Комитета по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга, начала свою работу 15 февраля 2018 года.

В пленарном заседании, состоявшемся в этот день, приняли участие ведущие проектировщики России, руководители федеральных и территориальных органов управления автомобильными дорогами, руководители подрядных организаций, производители и поставщики материалов, а также их зарубежные коллеги.

С приветственными обращениями перед собравшимися выступили **Евгений Иванович Шлеменков**, вице-президент Ассоциации «НП «ОПОРА»; **Алексей Владиславович Зырянов**, заместитель председателя Комитета по развитию транспортной инфраструктуры СПб; **Сергей Владимирович Ильин**, заместитель директора департамента проектирования, технической политики и инновационных технологий Государственной компании «Российские автомобильные дороги»; **Андрей Викторович Козлов**, представитель ОАО «Северсталь-метиз»;

Юрий Анатольевич Агафонов, генеральный директор Ассоциации «АСДОР».

Часть докладов, заслушанных на пленарном заседании, была посвящена проблеме создания гарантийных фондов. Основанием для обсуждения стал проект закона «О создании Гарантийного фонда для обеспечения обязательств», подготовленный в Государственной Думе РФ к первому чтению. Согласно пунктам законопроекта, средства Гарантийного фонда, которые внесены подрядной организацией на специальный депозитный счет, должны расходоваться в период всего гарантийного срока на устранение недостатков построенного или отремонтированного подрядчиком объекта. Правда, если претензий к выполненным работам в течение гарантийного срока не будет, то средства гарантийного фонда подрядчику вернутся с

учетом процентов. Но покроют ли проценты инфляционные риски спустя несколько лет?

Кроме того, в проекте закона предусмотрено следующее: при определении победителя тендера, помимо общих критериев оценки заявок, должны учитываться как гарантийный срок на выполненную работу, так и размер суммы гарантийного фонда. При этом заказчик работ наделяется правом доступа к депозитному счету подрядчика, и при условии невыполнения последним гарантийных обязательств может передать функции устранения брака другой организации.

Участники конференции отметили, что закон, несомненно, направлен на достижение необходимого качества при выполнении работ. Однако большинство из них выступило в защиту дорожников: против принятия этого закона, который был назван несвоевременным, и более того – несправедливым. Ведь помимо банковской гарантии и банковского обеспечения дорожнику необходимо вывести из оборота деньги в размере от 5 до 10% от стоимости контракта и положить данную сумму на депозитный счет сроком на пять лет.



А если подрядная организация такой возможностью не обладает? Однако на этот вопрос разработчики закона находят вполне логичный ответ: деньги можно получить в банке – под проценты, естественно! Конечно же, банки останутся не в накладе, но таким образом дорожников ставят в критические, порой даже тупиковые условия выживания, при которых они вынуждены работать не на себя, а на банковскую отрасль. По большому счету, принятие такого закона в ближайшие несколько лет приведет к очередной волне банкротств подрядных организаций.

Выжить в подобных условиях смогут не более десятка крупнейших дорожных фирм – по всей стране. А ведь при этом не так давно для обеспечения гарантий работ были созданы саморегулируемые организации (СРО), которыми уже собраны многомиллиардные компенсационные фонды! Или использование фондов СРО уже не актуально?

Кроме того, как показывает практика последних лет (чему все мы являемся свидетелями), ряд банков в одночасье оказывается банкротами... Соответственно, деньги гарантийных фондов сами по себе гарантией не являются, поскольку могут просто пропасть – вместе с разорившимся банком!

Алексей Зырянов дал разъяснение относительно сути некоторых пунктов этого проекта закона,

заметив: «Разработчики нового проекта закона хотели обеспечить двухстадийное обеспечение исполнения контракта на этапе гарантийных обязательств».

Анатолий Сергеевич Кузнецов, председатель координационного совета ООО «БСД», в ходе своего доклада внес ряд альтернативных предложений в проект этого закона. Он отметил, что существует масса страховых компаний, благодаря которым можно предусмотреть различные и эффективные виды страхования.

О некоторых проблемах промышленных предприятий, участвующих в дорожном строительстве, в своем выступлении сообщил **Александр Александрович Жукаев**, который обратил внимание на то, что без активного сотрудничества с банками и без помощи последних развитие того или иного предприятия невозможно. Однако одной из проблем в этом взаимодействии являются высокие процентные ставки.

Высказывая общее мнение участников конференции, **Ю.А. Агафонов** резюмировал, что на сегодняшний момент об успешности функционирования гарантийного фонда обеспечения обязательств говорить по меньшей мере преждевременно, ведь не решен целый ряд других важнейших задач. Необходимо обратить внимание, в том числе, на предложения относительно необходимости внесения других,

более значительных изменений в ФЗ № 44.

В этой связи он сделал акцент на том, что по пунктам 1 и 2 статьи 37 «Антидемпинговые меры при проведении конкурсов и аукционов» важно предусмотреть добавление следующей формулировки: «Если при проведении конкурса или аукциона по строительству, изысканиям и проектированию участником закупки, с которым заключается контракт, предложена цена контракта, которая на десять и более процентов ниже начальной (максимальной) цены контракта, то конкурсант обязан предоставить обоснования снижения цены контракта, а в отсутствии обоснования заявка отклоняется – с невозможностью участия данного конкурсанта во всех конкурсных процедурах и занесением организации, применяющей демпинговую цену, в список «недобросовестных поставщиков».

В пункт 2 (подраздел 2) статьи 31 «Требования к участникам закупки» следует добавить, что «не менее 30% оборудования и материальных ресурсов должно принадлежать участнику закупки на праве собственности, остальная часть оборудования и материальных ресурсов может принадлежать участнику закупки на ином законном основании». А в подраздел 4 данного пункта, касающийся «необходимого количества специалистов и иных работников определенного уровня квалификации для исполнения контракта»,





внести следующую поправку: «необходимого количества специалистов, работающих на постоянной основе и иных работников определенного уровня квалификации для исполнения контракта».

По мнению экспертов, в корректировке нуждается и пункт 1, подраздел 4, статья 32 «Оценка заявок, окончательных предложений участников закупки и критерии этой оценки», в который важно внести следующее добавление: «Квалификация участников закупки, в том числе наличие у них финансовых ресурсов, на праве собственности не менее 30% и ином законном основании оборудования и других материальных ресурсов, опыта работы, связанного с предметом контракта, и деловой репутации, специалистов, работающих на постоянной основе, и иных работников определенного уровня квалификации». Ведь ни для кого не секрет, что нередки случаи участия в конкурсах по строительству, проектированию и содержанию дорог фирм-однодневок, имеющих в штате только директора и бухгалтера. При этом на конкурс представляют договоры аренды техники и оборудования!

В ходе обсуждения данной темы высказаны предложения как по поводу отмены банковских гарантий для участия в тендере, так и относительно недопущения на рынок недобросовестных организаций. Также было подчеркнуто, что необходимо выделить в отдельный блок требования по

торгам в области работ и услуг по строительству, проектированию и изысканиям.

Продолжая диалог, **Олег Викторович Фонарев**, исполнительный директор Филиала ICA construction, раскрыл проблемы практики применения законодательства о закупках и подробно остановился на проблеме, связанной с отсутствием порядка использования банковской гарантии как средства обеспечения контракта.

Андрей Сергеевич Сизиков, технический директор филиала АОУТ «ВИНСИ Констрюксон Гран Прожэ», рассказал о зарубежном опыте гарантийной эксплуатации дорог, сделав акцент на обязательствах подрядчика и разрешении конфликтных ситуаций.

Зарубежный опыт также стал основой доклада, который подготовил специально для этой конференции **Юха Ряту**, представитель транспортного агентства Финляндии, начальник отдела FINNMAP Infra Oy. Доклад был посвящен прохождению тендеров на проектирование и строительство, а также требованиям к ним. Каковы же правила и процедуры проведения тендеров на закупку товаров и услуг в Финляндии, которые соответствуют общим для ЕС принципам? Так, для всех тендеров государственные органы не имеют права: допускать дискриминацию в отношении компаний, зарегистрированных в другой стране ЕС; ссылаться на конкретные бренды, торговые марки или патенты при

описании характеристик продуктов и услуг, которые они желают закупить; отказывать в принятии сопроводительной документации, выданной другой страной ЕС, опираясь на условие предоставления равного уровня гарантии.

При этом госорганы обязаны обеспечить доступность информации о тендерах всем заинтересованным компаниям, независимо от того, в какой стране ЕС они зарегистрированы. Компания может быть устранена государственным органом от тендера в тех случаях, когда она либо является банкротом или находится на стадии ликвидации, либо приостановила свою деятельность или ее деятельность осуществляется под надзором суда; была признана виновной в совершении правонарушений, не платила налоги или взносы в систему социального обеспечения, либо предоставила о себе ложную информацию.

Дальнейшее обсуждение было связано с темой, которая волнует дорожное сообщество уже не первый год: речь идет о нормотворчестве и разработке стандартов для дорожно-строительного комплекса. **Татьяна Сергеевна Худякова**, руководитель лаборатории Санкт-Петербургского ГКУ «Дирекция транспортного строительства», коснувшись практических результатов совершенствования российских нормативных требований к дорожному битуму, оценила с точки зрения эксперта особенности и перспективы использования битумных технологий. Избе-



жать дальнейших ошибок в такой работе – важнейшая задача сегодняшнего дня. При создании современных российских нормативных требований к дорожному битуму важно не только ориентироваться на положительный зарубежный опыт нормирования, но и опираться, по причине особенностей химического состава и структуры нефтяных битумов российского производства, на комплексные данные, свидетельствующие о практических результатах использования отечественного битума в реальных условиях работы дорожных покрытий в разных регионах нашей огромной страны.

Ковальчук Марек, менеджер по продажам в Центральной Европе «KRATON Polymers Nederland B.V.», в свою очередь, в очень подробной и яркой презентации, которая была посвящена развитию технологии высокомодифицированного битума, рассказал о расширении областей применения этого продукта.

Активно обсуждались участниками конференции перспектива и практика импортозамещения материалов и технологий в инфраструктурном проектировании и строительстве. Состоялась небольшая дискуссия по поводу обоснованности увеличения межремонтного срока для капитального ремонта автодорог до 24 лет.

Сергей Владимирович Ильин, касаясь вопроса проектирования нежестких дорожных одежд, прокомментировал, что реали-

зация концепции 12/24 касается только вновь проектируемых автомобильных дорог, или если капитальность ремонта затрагивает и нижние слои оснований. По словам докладчика, необходима корректировка трех существующих критериев расчета предельного состояния и разработка двух дополнительных критериев – устойчивости к усталостному трещинообразованию и устойчивости к образованию остаточных деформаций. Также важной составляющей является введение критериев оценки качества уплотнения слоев дорожной одежды из несвязанных материалов.

Юрия Георгиевич Лазарев, профессор кафедры «Строительство уникальных зданий и сооружений» (СПбПУ им. Петра Великого) свой доклад подчинил ответу на вопрос, существует ли возможность увеличения межремонтного срока для капитального ремонта автодорог до 24 лет без увеличения финансирования.

Пути повышения межремонтных сроков службы дорожных одежд обозначил в своем докладе **Александр Михайлович Кулижников**, начальник управления проектирования ФАУ «РОСДОРНИИ».

Большое внимание участниками конференции было уделено и развитию сферы ИТС, применению BIM-технологий. В своем докладе **Валерий Болеславович Башинский**, директор проектного управления АО «ТРАССКОМ», рассказав о проблемах проектиро-

вания ИТС автомобильных дорог, определил целевые показатели реализации проекта ИТС, которые были приведены в долгосрочной перспективе проекта (7–10 лет).

Большой интерес вызвал доклад **Владимира Николаевича Бойкова**, председателя Совета директоров компании «Индор», который рассказал об автомобильных дорогах в цифровой экономике. Начав с истории, он отметил, что с 2015 года можно говорить о четвертой промышленной революции, которая связана с областями моделирования, облачных вычислений, дополненной реальности, а также с робототехникой. Что касается информационной модели автомобильной дороги (полученной на каком-либо этапе жизненного цикла), то она является первичной и эталонной по отношению к чертежам, планам и иным формам производной инженерной документации.

Алексей Владимирович Скворцов, председатель совета директоров ООО «ИндорСофт», продолжив тему, рассказал о поддержке жизненного цикла автомобильных дорог продуктами компании «ИндорСофт».

О проблемах содержания существующих искусственных сооружений на автомобильных дорогах и о путях решения данных проблем на основе современных технологий с применением BIM сообщил **Роман Александрович Еремин**, начальник отдела инновационных технологий в инженерных изысканиях



ФАО «РОСДОРНИИ». Он перечислил преимущества технологии информационного моделирования результатов георадарного обследования, а также области применения георадарных данных в дорожной сфере. Об информационном моделировании результатов георадарных обследований рассказал в своем докладе и **Юрий Владимирович Новак**, директор Филиала ОАО ЦНИИС НИЦ «Мосты», представив вниманию собравшихся интереснейшую и подробную презентацию.

Максим Алексеевич Овчинников, генеральный директор НПФ «Топоматик», изложил ряд выводов относительно темы, связанной с BIM-технологиями. Он отметил, что информационное моделирование объектов инфраструктуры в настоящее время является скорее концепцией, чем набором алгоритмов и правил. По его словам, массовая практическая реализация технологии возможна только при наличии соответствующего узкоспециализированного программного обеспечения. А чтобы не зависеть от программной платформы, разумно включать в конкурсную документацию требование предоставить информационную модель в формате IFC.

На следующий день конференции состоялось два круглых стола. Один из них был посвящен проектным решениям с использованием

геосинтетических материалов. В круглом столе приняли члены Российского представительства Международного геосинтетического общества (РОМГО), сотрудники научных и проектных организаций. Модератором круглого стола был назначен **Андрей Владимирович Петряев**, президент РОМГО.

В самом начале первого дня конференции **Сергей Ильин** в своем докладе заметил, что необходим дифференцированный подход к применению геосинтетических материалов в зависимости от их свойств, транспортной нагрузки и свойств материалов конструктивных слоев дорожной одежды.

Участники круглого стола оказались единодушны в этом мнении – и это показала череда презентаций, подготовленных ими. Профессионалы поделились не только своими достижениями в области развития технологий производства геосинтетических материалов, но и определили плюсы и минусы проектных решений с использованием таких материалов. Вице-президент РОМГО **Евгений Владимирович Федоренко** (ГК «МИАКОМ») посвятил свой доклад нормативному обеспечению применения геосинтетических материалов. Продолжила эту тему **Ирина Ильинична Лонкевич**, генеральный директор ООО «ВНИИГС».

По итогам круглого стола в резолюцию конференции было внесено предложение, связанное с идеей организации в нашей стране самостоятельного технического комитета по геосинтетике.

Проведение второго круглого стола – «Перспективы и практика импортозамещения материалов и технологий в инфраструктурном проектировании и строительстве» – курировала компания «Северсталь-метиз», выступившая генеральным партнером конференции «Актуальные проблемы проектирования автомобильных дорог и искусственных сооружений». Специалисты компании рассказали об опыте применения продукции «Северсталь-метиз» в строительстве многочисленных инфраструктурных объектов, о перспективах и практике импортозамещения материалов и технологий в проектировании и строительстве.

Презентации, подготовленные сотрудниками компании «Северсталь-метиз», свидетельствовали о масштабности и уникальности предприятия. Речь шла и об использовании закрытых канатов российского производства в устройстве вантовых систем, и о практике импортозамещения шпилек-упоров в мостостроении и дорожном строительстве, и об устройстве быстровозводимых цементобетонных дорог с применением преднапряжения, а также о стальных фасонных профилях нестандартных конфигураций и специальных стальных канатах для дорожных ограждений. (В следующем номере журнала «Дорожная держава» мы подробнее расскажем о каждом из этих видов продукции, производимой на предприятии).

В завершение работы круглых столов участниками были внесены предложения и дополнения, в том числе и для дальнейшего совершенствования отраслевой нормативной базы. Итогом конференции стал проект новой резолюции, который в настоящее время проходит согласование у экспертов.

Светлана Пичкур