

ПЕТЕРБУРГСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ФОРУМ

В Санкт-Петербурге с 27 по 30 ноября проходил I Международный форум транспортной инфраструктуры. Это крупнейшее специализированное мероприятие собрало более тысячи участников, объединив представителей государственных структур и отраслевых ведомств, производителей и поставщиков оборудования, техники, материалов, конструкций и, конечно же, проектировщиков и строителей из разных регионов нашей страны. На Форум приехало и много зарубежных специалистов – из Италии, США, Швеции, Финляндии, Нидерландов, Австралии, Австрии, Германии, Аргентины, Эстонии, Литвы, Республики Беларусь.

Организаторами мероприятия выступили Комитет по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга и Ассоциация «АСДОР». Поддержку в проведении Форума оказали Министерство транспорта Российской Федерации, Федеральное дорожное агентство и Государственная компания «Российские автомобильные дороги».

Генеральным деловым партнером Форума выступил институт «Ленпромтранспроект», отметивший в ноябре 2018 года свой 90-летний юбилей. Официальными партнерами стали Группа «ВИС», компания «Метрострой СПб», «ВАД», «Орион Плюс», ГК «АБЗ-1», «ДШР». Среди деловых партнеров конференции – компания «Газпромнефть – Битумные материалы», корпорация «Строй Инвест Проект», «Геоизол», «Евротест» и другие.

Вице-губернатор Санкт-Петербурга (на тот момент) И.Н. Албин на торжественном открытии Форума зачитал приветственное слово временно исполняющего обязанности губернатора города А.Д. Беглова. Обращаясь к участникам Форума, Александр Дмитриевич отметил следующее: «Этот представительный форум, призванный стать авторитетной площадкой для обсуждения важных и актуальных вопросов отрасли, проводится в Северной столице России впервые. Динамичный рост городов сегодня требует от власти и бизнеса поиска эффективных решений в строительстве дорог, развязок и мостов... Наш город готов поделиться своими наработками и взять на вооружение лучшие мировые практики. В Петербурге накоплен большой опыт развития транспортной инфраструктуры, в том числе на прин-

ципах государственно-частного партнерства. Уверен, форум будет способствовать эффективному развитию отрасли, откроет новые перспективные направления, станет еще одним шагом в укреплении международного сотрудничества».

Игорь Албин в своем приветственном обращении подчеркнул: «Санкт-Петербург выступил инициатором проведения Международного форума транспортной инфраструктуры, объединившего профессионалов дорожной отрасли, представителей государственной власти и научного сообщества, производителей строительных материалов, изыскателей и проектировщиков. Я очень надеюсь, что Петербург станет еще одной точкой притяжения для всех работников транспортного комплекса и дорожного хозяйства не только России, но и зарубежных стран...»

К участникам форума в ходе церемонии открытия также обратились генеральный директор ассоциации «АСДОР» комплекса Юрий Агафонов и депутаты Государственной Думы ФС РФ Олег Нилов и Елена Драпеко.

По словам генерального директора Ассоциации «АСДОР» Юрия Ага-



фонова, целью мероприятия стал обмен российским и зарубежным опытом по освоению инноваций, привлечению инвестиций в дорожную отрасль. «Такая консолидация крайне важна для развития и совершенствования дорожно-транспортной инфраструктуры, а также для решения проблем по ряду отраслевых направлений», – отметил он перед началом панельной дискуссии.

Депутаты Государственной Думы, руководители дорожных управлений, а также производители, поставщики материалов и оборудования и их зарубежные коллеги в прямом диалоге обсуждали наиболее важные и острые проблемы, вносили конструктивные предложения для их решения. Деловая программа Форума, проходившего в Центре импортозамещения и локализации Санкт-Петербурга (4-й павильон выставочного комплекса «Ленэкспо»), включила в себя проведение 12 круглых столов по самым разным тематическим направлениям и пленарную дискуссию «Перспективы и цели развития региональной дорожной сети до 2024 года. Источники финансирования», которую провел Юрий Зинчук, заместитель директора телеканала «Санкт-Петербург».

Среди обсуждаемых специалистами тем было несколько особенно злободневных – это проблемы, связанные с ценообразованием, стандартизацией и обновлением нормативной базы

в сфере проектирования и строительства инфраструктурных объектов. Рассматривались вопросы совершенствования инновационных методов проектирования дорог и искусственных сооружений, обсуждалось комплексное взаимодействие разных отраслевых структур, говорилось об интеграции с зарубежными компаниями, о привлечении инвестиций для реализации проектов.

Участниками было отмечено, что в стране за последние 10 лет было реализовано множество крупнейших стратегических проектов транспортной инфраструктуры. При этом существующая региональная дорожная сеть «финансовым вниманием со стороны федеральных органов обеспечена гораздо в меньшей степени».

В своем выступлении в ходе панельной дискуссии министр транспорта республики Крым Сергей Карпов рассказал о крупных транспортных проектах, которые в настоящее время строятся в Крыму. Среди них – строительство Крымского моста и подходов к нему, реконструкция трассы «Таврида».

«В настоящее время наблюдается серьезный прогресс в развитии транспортной инфраструктуры Крыма. Трасса «Таврида» строится в боевом режиме. Ее строительство ведет петербургская компания АО «ВАД». А основным участником проектирования трассы является также хорошо известная питерская

компания – Институт «Стройпроект», – отметил Сергей Васильевич.

Он также подчеркнул важность своевременного финансирования уже существующих дорожных объектов, заметив, однако, что, уровень бюджетного финансирования, к сожалению, не позволяет на сегодняшний день содержать в соответствии с нормативными требованиями имеющуюся в Крыму дорожную сеть.

Председатель Комитета по дорожному хозяйству Ленинградской области Юрий Запалатский сообщил, что размер дорожного фонда этого северо-западного региона составляет 8 млрд рублей. Данных средств недостаточно для того, чтобы поддерживать все имеющиеся дороги Ленобласти в нормативном состоянии, и без федерального софинансирования здесь не обойтись.

Глава комитета предложил в каждом регионе создать программу по недоремонтам, куда войдут составляющие опорную сеть региона трассы, давно требующие обновления. «Софинансирование со стороны федерального бюджета этих программ станет хорошей помощью регионам», – подчеркнул он. Было замечено, что в Ленинградской области такой документ уже существует – он включает 2600 км дорог, и, по словам Запалатского, в 2019 году регион ожидает выделение федеральных денег в объеме 250 млн рублей.





В своем выступлении на пленарном заседании заместитель генерального директора по развитию ПФ «ВИС» Алан Бугулов прокомментировал: «Мы видим, что у регионов существует большая потребность в обновлении транспортной инфраструктуры. Сегодня у нас в проработке находится более 10 региональных транспортных проектов, в том числе в рамках частной концессионной инициативы. Важно синхронизировать потребности регионов и планы федерального центра по развитию отрасли и создать прозрачные и понятные для бизнеса механизмы определения приоритетных проектов».

Пленарную дискуссию продолжили депутаты Государственной Думы ФС РФ Олег Нилов и Елена Драпеко. Депутаты обратили внимание на существующие проблемы и выразили готовность активно содействовать их решению. Олег Нилов сказал следующее: «Целевая направленная наша работа в этом направлении поможет решить множество проблем – от демографии до развития промышленности и строительства жилья».

Он предложил рассмотреть возможность реализации проекта под условным названием «малоэтажная Россия». Речь – о предоставлении земли гражданам нашей страны на правах бесплатной аренды. «Можно пролонгировать закон о дальневосточном гектаре, ведь эта тема актуальна не

только для Дальнего Востока, но и, например, для Северо-Запада. Однако сначала необходимо построить современные дороги, от которых тогда будет совсем другая отдача: начнется активное освоение территории, решатся проблемы жилья, продовольственная безопасность», – прокомментировал Олег Анатольевич.

Елена Драпеко сделала акцент на том, что в настоящее время Госдума РФ совместно с Минтрансом готовит серьезные изменения в Градостроительный кодекс страны относительно археологических памятников при строительстве дорожных объектов, где до начала проектирования необходимо проводить изыскательские работы.

«Мы уже провели ряд крупных совещаний в Росэкспертизе. Теперь изыскательские работы будут проходить до начала проектирования объектов, в том числе и дорожной инфраструктуры», – констатировала она. Елена Григорьевна также напомнила о трассе «Таврида», где при строительстве был обнаружен курган с ценнейшими историческими находками и строительство по причине начавшихся археологических работ было приостановлено...

Участники общей дискуссии обсудили вопросы дальнейшего стимулирования развития отрасли, отметив, что серьезной проблемой является «зарегулированность рынка», затянувшийся переход от

плановой экономики к рыночной, несовершенство законодательной базы и одновременное ужесточение требований, следствием чего становится банкротство строительных компаний.

Заместитель директора Департамента проектирования, технической политики и инновационных технологий Государственной компании «Российские автомобильные дороги» Сергей Ильин обратил внимание на важность создания системы индексов для дорожной отрасли, которая, имея очень большую специфику, по-прежнему рассчитывается по категории «прочее». Кроме того, важно продумать механизм оперативного внедрения инноваций.

Сергей Владимирович также затронул тему комплексной модернизации и расширения магистральной сети дорог. «До 2024 года должно появиться 1437 км новых магистральных дорог, включая строительство трасс Западная Европа – Западный Китай, М-11 Санкт-Петербург – Москва, реконструкцию М-4 «Дон», М-1 «Беларусь» и М-3 «Украина», – сказал он. По словам Сергея Владимировича, около 1 трлн рублей на эти цели закреплено за «Автодором». При этом 30–40% этой суммы компанией будет привлечено в виде инвестиций компаний-партнеров.

Говоря об освоении и использовании новых разработок на благо отрасли, о внедрении передовых

технологий и материалов при реализации проектов, участники конференции обозначили несколько существующих проблем, тормозящих развитие рынка.

В этом направлении, по мнению Андрея Рудского, ректора Санкт-Петербургского политехнического университета Петра Великого, отраслевые вузы готовы подойти к решению таких проблем комплексно, заложив в основу профессиональное взаимодействие науки и практики. «Дороги – это прогресс, это будущее. Их надо развивать, а время уходит! Призываю сообщество строителей активно вступать в сотрудничество с наукой – и работать, работать!» – сказал Андрей Иванович.

Известно, что серьезные опасения и нарекания у специалистов разных отраслевых направлений вызывает ряд законодательных документов, среди которых пресловутый закон № 44-ФЗ о госзакупках. Уже сегодня можно наблюдать последствия их действия: некачественно выполненные подряды, массовые банкротства в общестроительной сфере... Так, по словам генерального директора АО «Институт «Стройпроект» Алексея Журбина, за последние несколько месяцев 2018 банкротами стали 49,5 тыс. строительных компаний.

Алексей Александрович сообщил, что, по данным Росстата, уровень рентабельности в строительстве сегодня в среднем ниже уровня инфляции. Отрасль зарегулирована настолько, что ситуация дошла до крайности. Требуется ряд законодательных изменений – серьезной корректировки требуются и в 44-ФЗ «О контрактной системе...», и в Градостроительный кодекс РФ.

Разделил мнение коллеги и генеральный директор АО «Ленпромтранспроект» Ростислав Шкурко: «Жесткое регулирование строительных процессов, ограничения, не позволяющие проектировщикам и строителям использовать те или иные инновационные технологии, мешают общему развитию отрасли.

Имеющиеся проблемы нужно решать комплексно, и в этом отношении очень полезен сегодняшний диалог между проектировщиками, подрядчиками и властями».

Генеральный директор Ассоциации «АСДОР» Юрий Агафонов, обратившись к депутатам, напомнил, что в настоящее время на рассмотрении в Госдуме РФ находится законопроект, который предусматривает, что подрядчик для обеспечения исполнения гарантийных обязательств должен 5–7% от суммы контракта положить в банк на депозит – на весь срок гарантии. «При мизерной рентабельности это просто разорит оставшихся игроков рынка», – подчеркнул он.

Участники констатировали, что важно не ждать, когда проблема «разрулится» сама по себе – необходимо заранее предотвращать возможные риски и неприятности, и в этой связи быть услышанными вышестоящими органами.

Со своей стороны, участники сессий уделили большое внимание майским указам президента РФ по утверждению комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры.

Согласно указам, необходимо достичь увеличения доли автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям, в их общей протяженности не менее чем до 50% (относительно их протяженности по состоянию на конец 2017 года). В городах, чтобы обеспечить комфортную городскую среду, такие дороги должны составить 85%.

Поставлена задача по снижению доли автомобильных дорог федерального и регионального значения, работающих в режиме перегрузки. Стратегически важным представляется и развитие транспортных коридоров «Запад – Восток» и «Север – Юг» для перевозки грузов, в том числе за счет маршрута «Европа – Западный

Китай», а также транспортных коммуникаций между регионами нашей страны.

К национальным целям, согласно майским указам, относится уменьшение в два раза (по сравнению с 2017 годом) количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий на дорожной сети, снижение смертельных исходов при ДТП в 3,5 раза (по сравнению с указанным периодом), улучшение экологии, внедрение новых технических требований и стандартов обустройства автомобильных дорог, в том числе на основе цифровых технологий, направленных на устранение мест концентрации ДТП... Кроме того, в документе заявлено о применении новых механизмов развития и эксплуатации дорожной сети, включая использование инфраструктурной ипотеки, контрактов жизненного цикла, наилучших технологий и материалов...

О возможностях достижения поставленных президентом РФ задач участники Форума говорили как в ходе панельной дискуссии, так и в процессе работы нескольких тематических сессий. Экспертами был дан анализ межрегиональных данных на соответствие фактического состояния дорожной сети нормативным требованиям.

«Инвестиции в транспортную инфраструктуру являются важным фактором экономического развития и обеспечивают ее модернизацию», – подчеркнул Андрей Григорьевич Черняк, член совета директоров АО «Ленпромтранспроект», отметив, что, согласно данным Минэкономразвития России, разница между прогнозной потребностью и запланированными вложениями в инфраструктуру в 2019 году составит 1,6 трлн рублей. Потребность же в инвестициях превышает запланированные возможности федерального бюджета. Ожидается, что недофинансирование транспортной сферы составит 950 млрд рублей.

Определиться с планируемыми источниками финансирования, по



мнению специалистов, в настоящее время непросто. В этой связи своими наработками относительно поиска таких источников и создания механизмов экономического стимулирования сохранности автомобильных дорог поделились зарубежные гости. Речь, в том числе, шла об опыте подготовки, планирования, строительства объектов транспортной инфраструктуры (ОТИ) на основе государственно-частного партнерства (ГЧП).

Вопросу участия международных финансовых организаций (МФО) в крупных инфраструктурных проектах был посвящен отдельный круглый стол, на котором были определены возможные направления сотрудничества Санкт-Петербурга и МФО, выдвинуты предложения по совершенствованию механизма привлечения инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры. Модератором этого круглого стола стал Владимир Владимирович Соколов, директор PwC, известный своей профессиональной практикой, связанной с оказанием юридической поддержки по различным аспектам создания и эксплуатации объектов инфраструктуры, включая использование механизмов ГЧП.

Карло Коста, главный инженер компании Autostrada del Brennero SpA (Италия), выступая на этом круглом столе, рассказал о формах финансирования инфраструкту-

ры магистрали А-22. Огромный интерес специалистов вызвал и второй его доклад, представленный на круглом столе «Состояние и перспективы строительства разветвленной дорожной сети страны с учетом международных транспортных коридоров». Карло Коста сообщил об эволюции систем пассивной безопасности на автомагистрали.

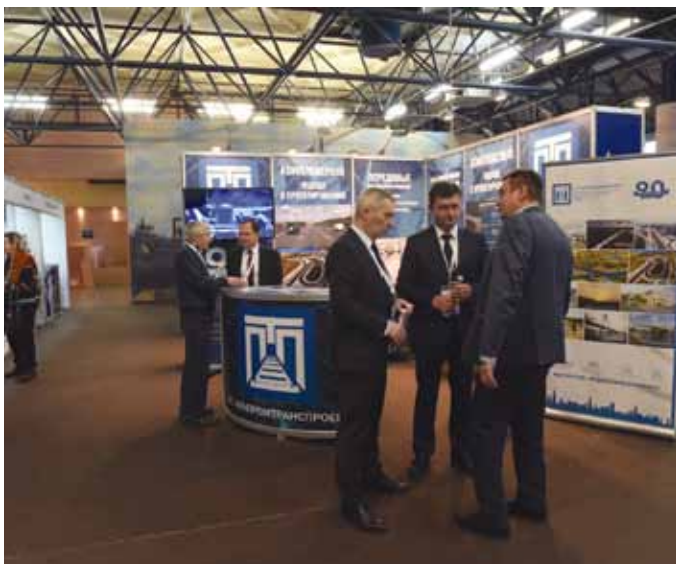
С лучшими практиками идентификации, подготовки, управления закупками в рамках проектов ГЧП ознакомил собравшихся старший экономист в подразделении «Глобальная практика по транспорту» Всемирного банка Даниэль Бенитес. Он рассказал об опыте работы с Россией, Аргентиной, Колумбией и Италией.

Виктор Васильевич Ушаков, проректор по научной работе МАДИ, президент Ассоциации по развитию дорожного цементобетона и цементобетонных покрытий, выступил модератором круглого стола, посвященного уже более узкой, профильной теме. Виктор Васильевич сообщил о проблемах и перспективах проектирования и строительства дорог с цементобетонным покрытием. В ходе круглого стола было заявлено о преимуществах цементобетонных покрытий в Сибири, рассказано об инновационных методах увеличения жизненного цикла и снижении стоимости строительства конструктивных слоев авто-

дорог с жесткими покрытиями. О современных технологиях строительства цементобетонных покрытий рассказал Алекс Эккерт, начальник департамента Strabag SE (Австрия).

На круглом столе под названием «Проектирование автомобильных дорог и искусственных сооружений с применением BIM-технологий на всех стадиях жизненного цикла» интерес участников сессии вызвал уникальный опыт АО «Ленпромтранспроект» по проектированию линейных объектов с использованием BIM-технологий. В.Н. Бойков, заведующий кафедрой «Геодезия и геоинформатика» МАДИ, сообщил об организационных и нормативно-технических основах информационного моделирования автомобильных дорог в процессе их жизненного цикла. Его коллега И.В. Демьянушко, заведующая кафедрой «Строительная механика» МАДИ, предложила для обсуждения тему, связанную с развитием и внедрением цифровых технологий виртуальных испытаний элементов дорожного обустройства с целью обеспечения безопасности на дорогах.

Яна Вадимовна Янко, руководитель департамента научно-исследовательских разработок ООО «Строй Инвест Проект», выступая с докладом на круглом столе «Транспортное планирование и моделирование», рассказала о ме-



тодологии оценки влияния объектов капитального строительства жилого, производственного, общественно-делового назначения на существующую транспортную инфраструктуру.

Участники сессии констатировали, что на сегодняшний день важен поиск решений по синхронизации строительства объектов промышленно-гражданского назначения со строительством объектов транспортной инфраструктуры.

Вопросам обеспечения безопасности на объектах транспортной инфраструктуры, нормативно-техническому регулированию, содержанию и ремонту городских дорог, вопросам освоения подземного пространства, использования инноваций для качественных работ, а также многим другим актуальным темам были посвящены отдельные круглые столы. На каждом из них специалисты-эксперты анализировали, спорили, советовались друг с другом, перенимали опыт и, как это обычно бывает, рождали новые идеи.

В рамках форума была организована и большая выставочная экспозиция, где более 40 компаний, как российских, так и зарубежных, продемонстрировали свои инновационные разработки и достижения. Среди ведущих отраслевых предприятий, принявших участие в выставке, – «Ленпромтранс-проект», «ВАД», «Северсталь-

метиз», «Пилон», «ПТФ Евротест», «Гифтек Рефлекшн», «КВИНТ-МАДИ», «АСТЕХ Индастриз», ГК «Геоизол», «Гидрозо», «Аспект Северо-Запад», ГК «АБЗ-1», «Новые технологии строительства», «НПП СК МОСТ», ГК «Точинвест», «НПФ Бастион», «Аэроплан ПРО», ГК «Заслон», «Фортрент», «Магеба», «Дорнадзор» и другие.

На площадке под открытым небом (перед входом в павильон) также демонстрировались новинки дорожной техники и оборудования: перегружатель асфальтобетонной смеси, дорожная фреза, асфальтоукладчик, передвижные дорожные лаборатории...

На первом этаже павильона разместились стенды МАДИ, Санкт-Петербургского политехнического университета и других специализированных вузов. Ученые рассказали посетителям о научных и прикладных разработках в части управления транспортными потоками.

Особое внимание участников выставки привлекли ультрасовременные модели машин, которые посетители выставки окрестили «техникой XXII века». Так, компания VMH RUS представила универсальный четырехосный каток, обеспечивающий цифровую технологию уплотнения и не имеющий аналогов в мировой практике, в том числе и по своему дизайну.

Особенностью этого полностью отечественного проекта, по словам разработчиков, является то, что каток, выполняя четыре традиционные системы укатки, заменяет соответствующее количество машин. Укладка асфальта может производиться одновременно на двух или трех полосах дороги. Каток имеет автоматический режим работы и способен функционировать без оператора. Конечно, подобная разработка не могла не заинтересовать гостей и участников форума.

С большим интересом и профессиональным вниманием осмотрели представленную экспозицию Вячеслав Петрович Петушенко, первый заместитель председателя правления Государственной компании «Российские автомобильные дороги», Геннадий Владимирович Кустарев, исполняющий обязанности ректора Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета, Кай Рослакка, мэр города Иматра (Финляндия), и другие участники Форума.

Около 40 СМИ, включая несколько телекомпаний, осветили проведение этого мероприятия. Остается дождаться резолюции по итогам Форума, ряд положений которой также будут опубликованы журналом «Дорожная держава» – генеральным информационным партнером Форума.

Светлана Пичкур