

НУЖНЫ ИННОВАЦИИ И ИНИЦИАТИВЫ!

В середине ноября 2019 года в Санкт-Петербурге состоялась XI Международная конференция «Освоение инновационных технологий и материалов в дорожном хозяйстве». Ее инициатором и организатором традиционно выступила ассоциация «АСДОР». Официальная поддержка мероприятию была оказана со стороны Министерства транспорта Российской Федерации, Государственной компании «Российские автомобильные дороги» («Автодор»), Комитета по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга (КРТИ).

В конгресс-зале отеля «Россия» собралось более 200 участников, среди которых руководители и ведущие специалисты федеральных и территориальных органов управления российскими автомобильными дорогами, представители руководства проектных и подрядных организаций, а также предприятия, производящих и поставляющих материалы, конструкции, машины и оборудование.

Конференцию посетили высокие гости из многих регионов нашей страны, где реализуется национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД). Специалисты ведущих отраслевых организаций говорили о выполнении задач этого проекта, а также о проблемах, связанных с разработкой программы ремонта аварийных мостов регионального и муниципального значения и определением источников финансирования. Своим инновационным опытом также поделились коллеги из Германии и Италии.

В пленарном заседании приняли участие: **О.В. Ступников**, заместитель директора Департамента государственной политики в области

дорожного хозяйства Минтранса России; **Е.А. Носов**, заместитель руководителя Федерального дорожного агентства; **Д.Ю. Губин**, директор Санкт-Петербургского филиала Госкомпании «Автодор»; **С.Э. Морозов**, заместитель губернатора Нижегородской области; **О.А. Ширлин**, начальник ФКУ «Центрдорразвития»; **С.С. Румянцев**, заместитель председателя КРТИ; **В.П. Миронюк**, заместитель генерального директора ФАУ «РОСДОРНИИ»; **И.А. Урманов**, заместитель генерального директора ПАО «Мостотрест»; **С.В. Самарин**, начальник отдела контрактов ПАО «Мостотрест»; **А.А. Журбин**, генеральный директор АО «Институт «Стройпроект».

В ходе работы делегаты коснулись ряда вопросов по реформированию Федерального закона «О контрактной деятельности...» 44-ФЗ. Были обсуждены вопросы квалификации подрядчиков, ограничения демпинга при государственных закупках в дорожной отрасли, а также вопросы, связанные с особенностями выплаты авансов, с банковским и (или) казначейским сопровождением контрактной деятельности.

Участники конференции отметили значимость Государственного совета, прошедшего в июне 2019 года, а также важность поручений Президента России, данных правительству по итогам заседания Госсовета. В этой связи представители дорожного сообщества выразили надежду на позитивные изменения в сферах регулирования, ценообразования, проведения экспертизы. Был внесен ряд предложений по повышению качества и продлению срока службы автомобильных дорог, обозначена актуальность создания Реестра новых, новейших и наилучших технологий, материалов и технологических решений повторного применения, наполняемость которого к 2024 году должна составить 80%.

Олег Ступников в своем докладе подчеркнул, что внедрение инновационных технологий и материалов в дорожном хозяйстве – это одна из приоритетных задач Министерства транспорта Российской Федерации. «В рамках реализации федерального проекта «Общественные меры развития дорожного хозяйства», который является составляющей частью национального проекта БКАД, Минтрансом России подготовлен и разработан ряд проектов и нормативно-правовых актов, нацеленных на создание, реализацию и ведение Реестра новых, новейших и наилучших технологий, материалов и технологических решений повторного применения», – сообщил Олег Владимирович. Он также отметил, что





в настоящее время документ находится на рассмотрении в правительстве России. На сегодняшний день уже разработан порядок формирования, наполнения и ведения реестра, которым в том числе предусмотрено установление критериев отнесения к новым и наилучшим технологиям, утвержден порядок использования соответствующих данных, включенных в реестр.

«В настоящий момент в формате макета-прототипа реестр формируется и наполняется новыми технологиями и уже используется в ряде регионов в рамках реализации нацпроекта», – заметил **Олег Ступников**.

Отдельно он проинформировал собравшихся о Программе «реконструкции, капитального ремонта и ремонта находящихся в аварийном и предаварийном состоянии мостов и других искусственных дорожных сооружений, размещенных на автомобильных дорогах регионального и местного значения», которая предусматривает также определение источников финансирования. «Данный проект программы сформирован в соответствии с решениями июньского Госсовета, которыми предусмотрено, что до 31 декабря 2019 года программа в установленном порядке должна быть утверждена», – прокомментировал докладчик, подчеркнув, что программа включает в себя три подпрограммы.

Первая подпрограмма касается восстановления искусственных сооружений, находящихся в аварийном и предаварийном состоянии. (Субъектами РФ заявлено к реали-

зации более 3900 искусственных сооружений общей протяженностью порядка 190 тыс. пог. м; ориентировочная потребность в финансировании составляет свыше 370 млрд рублей). Вторая программа – это мероприятия по строительству и реконструкции автодорожных путепроводов в местах пересечения с железнодорожными путями (заявлено к реализации порядка 486 путепроводов; ориентировочный общий объем финансирования свыше 340 млрд рублей). И, наконец, третья подпрограмма связана со строительством новых искусственных сооружений (важных для формирования транспортного каркаса страны) в 21 субъекте РФ. В 13 субъектах проекты уже реализуются или включены в программы. (Общая потребность в финансировании по этой подпрограмме – 415 млрд рублей).

Заместитель руководителя Федерального дорожного агентства **Евгений Носов** заметил, что традиционно круг вопросов, рассматриваемых на этой конференции, довольно широк и разнообразен. «И это правильно, – сказал он, – ведь для решения поставленных перед дорожниками задач одних только технологий недостаточно. Важно, чтобы строительные компании смогли применить их на практике. Я говорю о необходимости учета в государственных сметных нормативах новых материалов, машин и технологий, а также территориальной и отраслевой специфики производства СМР, определения справедливых показателей оплаты труда и так далее. Вопросы ценообразования в дорожном строительстве

стоят на повестке дня последние несколько лет. Росавтодор вместе с Минтрансом, Минстроем, Главэкспертизой в настоящее время проводит работу по пересмотру действующих нормативно-правовых документов в области ценообразования».

По словам Евгения Александровича, Росавтодором подготовлен проект постановления правительства РФ о внесении изменений в положения о Федеральном дорожном агентстве, предполагающий наделение ведомства полномочиями в области ценообразования. Такое решение позволит создать условия, необходимые для актуализации действующих и разработки новых государственных сметных нормативов, в том числе на инновационные высокоэффективные технологии в целях успешной реализации национальных проектов, связанных с дорожной деятельностью.

Дмитрий Губин, директор Санкт-Петербургского филиала госкомпании «Автодор», в своем приветственном слове, адресованном участникам конференции, рассказал о деятельности госкомпании, которая, став за 10 лет крупным инфраструктурным холдингом, активно продолжает развивать сеть скоростных автомобильных дорог, а также современную придорожную инфраструктуру.

«Применение широкого спектра механизмов ГЧП дает положительные результаты для дорожного инфраструктурного развития нашей страны и экономики в целом. В настоящее время на стадии ре-



ализации госкомпанией находят-ся 16 проектов: пять концессий и 11 долгосрочных инновационных соглашений общей стоимостью 841 млрд, из которых более 200 млрд – это частные инвестиции», – сообщил докладчик.

Он коротко рассказал о завершении строительства последнего, восьмого участка автомагистрали М-11, соединившего Тосненский район Ленинградской области и кольцевую автодорогу вокруг Санкт-Петербурга (КАД СПб). Его сообщение о скором вводе в эксплуатацию на всем протяжении автомобильной дороги 1А категории «Москва – Санкт-Петербург» было поддержано аплодисментами зала. Дмитрий Юрьевич отметил, что в рамках реализации этого проекта применен целый ряд инновационных технологии, конструкций и материалов, в том числе для обустройства конструкций дорожных одежд и искусственных дорожных сооружений, а также для обеспечения безопасности дорожного движения.

Искренне радуясь подобным успехам и достижениям в отрасли, неравнодушные к своему делу отраслевые специалисты также искренне и беспристрастно стараются заявлять и о проблемах, которые на сегодняшний день не просто мешают эффективной работе, направленной на общее развитие, а разрушают традиционную систему, создаваемую годами. Это касается как областей проектирования и строительства дорог, так и сферы освоения инновационных технологий и материалов, использования передовых разра-

боток. Участниками конференции было заявлено, что проблем накопилось много – и нередко, как это ни парадоксально, их корни кроются в несовершенстве законодательной и нормативной базы.

Специалисты обозначили шаги, которые могли бы способствовать разработке и внедрению эффективных управленческих и технологических решений. Они активно дискутировали и вносили свои предложения, касающиеся разных направлений деятельности, включая финансирование. Так, говорилось об особенностях банковского сопровождения долгосрочных строительных контрактов, о возможностях финансирования подрядчика под гарантии региона, а также о льготном финансировании и лизинге для закупок отечественной дорожной техники.

Юрий Агафонов, генеральный директор ассоциации «АСДОР», свое выступление посвятил итогам заседания Госсовета, прошедшего 26 июня 2019 года. Он сделал акцент на том, что предложения, которые еще несколько лет назад были высказаны участниками организованных АСДОРом конференций, наконец-то были услышаны.

«Многие вопросы мы старались выносить как проблемные, а резолюции направляли в соответствующие министерства, в Государственную думу, – отметил руководитель ассоциации. – Мы заявляли о несовершенстве 44-ФЗ, системы ценообразования, экспертизы, ПНСТ и ГОСТов. Мы обращали внимание и на необходимость выделить в отдельный блок закона

№ 44-ФЗ сферы проектирования и строительства. Вместе с коллегами на протяжении нескольких лет мы добивались и ограничения демпинга при государственных закупках в нашей отрасли, заявляя, что планка демпинга не должна быть ниже 10%, и доказывая, что, если падение оказывается ниже этой планки, необходимо обоснование снижения цены! Речь о демпинговом пороге также поднималась на заседании Госсовета, но, к сожалению, соответствующая формулировка из проекта поправок к 44-ФЗ была вычеркнута. Мы обратились в Госдуму, и в настоящее время депутаты пытаются вернуть в этот закон ограничение снижения стоимости объекта более 10%.

Кроме того, мы выступали и с предложением об ограничении участия банковского сектора в дорожном строительстве. Ведь сейчас дорожникам приходится постоянно выплачивать большие банковские проценты. Финансовые потери подрядчика никак не компенсируются сметной стоимостью работ, сформированной в соответствии с действующей системой ценообразования. Кроме того, при исполнении контракта они несут дополнительные финансовые затраты на обслуживание обеспечения контракта в виде банковской гарантии (1–2% в год от суммы обеспечения). Подрядчики выходят на конкурс, где заведомо занижены цены на битум, песок, асфальтобетон, щебень и другие материалы; часто начинают строительство без авансирования работ, сталкиваясь при этом с несвоевременной приемкой и затягиванием оплаты выполненных работ. К сожалению,



нию, несмотря на то, что в настоящее время идет активная работа по выполнению рекомендаций, принятых на госсовете, внутри строительной отрасли в целом сложилась крайне неблагоприятная ситуация – и если ее не разрешить, то в ближайшие 12–18 месяцев работать станет просто некому!»

О том, что массовое банкротство предприятий дорожного комплекса отрасли может привести к срыву выполнения государственных контрактов (и это уже реалии сегодняшнего дня), заявляли многие участники конференции, которые в том числе отметили, что в настоящее время решению проблем мешает недопонимание со стороны Минстроя, Главгосэкспертизы и ряда других регуляторов. Также заявлено, что несколько актуальных и важнейших для дорожно-строительной отрасли проблем, требующих принятия срочных решений и мер, не было включено в повестку заседания Госсовета.

Стоит заметить, что на заседании круглого стола «О мерах по совершенствованию правового регулирования архитектурно-строительного проектирования при строительстве и реконструкции автомобильных дорог», состоявшемся в Совете Федерации в октябре 2019 года, – Ассоциацией «АСДОР» было внесено предложение о внедрении практики FIDIC, принятой во всех цивилизованных странах и на деле доказавшей свою эффективность.

Говоря о российском положительном опыте использования контрактов FIDIC, участники кон-

ференции «Освоение инновационных технологий и материалов в дорожном хозяйстве» подчеркнули, что эти контракты использовались без системных изменений в законодательстве. В свою очередь, методики FIDIC и ее разработки не являются нормативно-правовыми документами и носят лишь рекомендательный характер.

Специалисты в ходе работы конференции определили ряд задач, направленных на выход из довольно сложного для отрасли состояния. Среди них дальнейшее совершенствование правового регулирования архитектурно-строительного проектирования при строительстве и реконструкции автомобильных дорог, изменение системы ценообразования, определение справедливых показателей оплаты труда, учет территориальной и отраслевой специфики производства строительно-монтажных работ и многое другое. Было заявлено, что проблемы, которые могут стать причиной банкротства предприятий отрасли и привести к срыву реализации национального проекта БКАД, необходимо решать – комплексно, своевременно и консолидированно.

К наиболее ярким и конструктивным выступлениям, в которых были намечены пути выхода из непростой ситуации, сложившейся на дорожно-строительном рынке, делегаты конференции отнесли доклады **С.В Самарина**, начальника отдела контрактов ПАО «Мостотрест», и **А.А. Журбина**, генерального директора АО «Институт «Стройпроект». Много продуктивных предложений внес

И.А. Урманов, заместитель генерального директора ПАО «Мостотрест».

В отношении ФЗ № 44 «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» советником генерального директора ООО «Британский страховой дом» **А.С. Кузнецовым** было отмечено, что все участники закупок, предметом которых является проведение работ по проектированию, строительству, реконструкции, ремонту, капитальному ремонту объектов транспортной инфраструктуры, являются членами саморегулируемых организаций. Поэтому при заключении контрактов заказчикам следует обратить внимание на статью 60.1 Градостроительного кодекса Российской Федерации, которой на сегодняшний день они не пользуются, но в которой предусмотрено и страхование, и обеспечение исполнения контрактов и гарантийных обязательств.

Вопросы, связанные с существующей системой ценообразования, поднял в своем докладе **Олег Ширлин**, отметив, что базисно-индексный метод, при котором используются единичные расценки в уровне цен 2001 года, а также индексы изменения сметной стоимости, будет заменен на ресурсный метод после размещения сметных цен строительных ресурсов в ФГИС ЦС. Запуск ФГИС ЦС запланирован на 2022 год.

Олег Александрович напомнил, что в настоящее время Минтранс России ведет работу, направлен-

ную на перераспределение полномочий в сфере ценообразования. «Это, в свою очередь, позволит внести изменения в положение о Федеральном дорожном агентстве в части наделения Росавтодора полномочиями в области отраслевого ценообразования и сметного нормирования, при сохранении за Минстроем России роли общего координатора процесса разработки и реестродержателя перечня сметных нормативов», – прокомментировал он.

А что касается Реестра новых и наилучших технологий, материалов и технологических решений повторного применения, о его разработке подробно сообщил **В.П. Миронюк**, заместитель генерального директора ФАУ «РОСДОРНИИ». Он сделал акцент на том, что для включения в Реестр необходимо соответствие одному или нескольким признакам, среди которых: наличие эффекта за один или несколько периодов жизненного цикла и/или наличие социально-экономического эффекта; использование ресурсо- и энергосберегающих методов при применении технологий и так далее. Докладчик также подчеркнул, что важным является наличие нормативно-технических документов, таких как предварительные национальные стандарты, государственные стандарты, стандарты организаций, технические условия; наличие сметных нормативов на материал, технологию или технологическое решение любого уровня: федеральные, территориальные, отраслевые. Кроме того, обязательна информация о наличии положительного заключения оценки достоверности стоимости.

Несколько презентаций было посвящено теме восстановления и строительства парка аварийных мостов, в том числе и на основе прорывных технологий. Об этом проекте, который недавно был одобрен Минтрансом, также неоднократно заявлялось на протяжении ряда лет участниками проведенных в Петербурге конференций. Надо отметить, что проблемы, связанные с состоянием малых мостов в России, АСДОР

поднимал совместно с «Опорой России» и в рамках других мероприятий – еще задолго до заседания Госсовета. А в ходе Госсовета было рассмотрено представленное ассоциацией предложение о необходимости создания отдельного национального проекта «Малые мосты России» (речь идет именно про региональные и муниципальные мосты).

Вопросы, касающиеся сохранения мостов, поднимались многими участниками конференции 2019 года. Так, **Вильгельм Казарян**, генеральный директор ООО «НПП СК МОСТ», рассказал о действительно уникальном техническом решении, разработанном для ремонта мостов. Перед своим докладом он напомнил собравшимся о ситуации, сложившейся в России за последнее время и ставшей подтверждением катастрофического состояния малых мостов: за прошедший год было разрушено полностью 28 мостов. Далее докладчик назвал основные причины обрушения мостов с малыми пролетами и предложил ряд мер по спасению таких сооружений. К одному из наиболее конструктивных решений он отнес попарное объединение балок в коробку и создание железобетонного бруса по всей длине моста, что позволяет объединить разрезные балки в неразрезное пролетное строение.

Презентация Вильгельма Юрьевича, посвященная новым конструктивным решениям капитального ремонта и реконструкции с привязкой к типовым пролетным строениям, вызвала большой интерес.

В ходе пленарного заседания своим передовым опытом поделились и специалисты, работающие за рубежом. Так, **Владимир Шкатов**, генеральный директор Allbau Software GmbH (Германия), сообщил о новой технологии в мостостроении – параметрическом решении для трехмерного моделирования, которое способно помочь инженерам-мостостроителям в проектировании бетонных, стальных и композитных мостов. Технология параметрического

дизайна используется для определения осей, сечений и любых описаний модели по всей длине конструкции, что является идеальной основой для адаптации конструктивных изменений. Этот подход позволяет без затруднений создавать сложные геометрии, в том числе двойные изгибы и переменные поперечные сечения. Определение моста с помощью параметров помогает разработать оптимальное решение, сократить время планирования и расходы.

Опираясь на примеры зарубежной практики, об алюминиевых решениях для строительства и реконструкции мостовых сооружений сообщил руководитель проекта транспортной инфраструктуры Алюминиевой ассоциации **Евгений Васильев**.

Мостовую тему продолжил **Максим Ширококов**, ведущий специалист Группы компаний «Логис-Геотех», который представил презентацию о современных геофизических приборах и методах, которые используются для различного обследования искусственных сооружений в дорожном хозяйстве. Он привел несколько примеров из практики по обследованию мостов. Так, в мае 2018 года сотрудниками компании было проведено инженерно-геофизическое обследование опор Афанасьевского моста с целью получения информации о состоянии железобетонных опор, наличии возможных пустот и каверн, определения шага и положения арматуры и определения прочностных характеристик бетона.

С практикой применения гидроизоляционной добавки в бетон с эффектом самозалечивания трещин, позволяющей полностью исключить применение вторичной защиты, познакомил коллег **Денис Балакин**, технический директор Группы компаний «Пенетрон-Россия».

Несколько докладов было посвящено продлению жизни дорожных объектов, контрактам жизненного цикла. Специалисты говорили о практике ремонта сложных



участков автомобильных дорог с применением полифилизаторов, рассказывали об особенностях композитных дорожных покрытий, всесезонной инновационной системе ремонта асфальта ChipFill на основе термопластика, технологии так называемой «легкой насыпи», знакомили с опытом применения дренирующего асфальтобетона и другими инновационными решениями.

Традиционный интерес вызвали презентации итальянских специалистов. Много вопросов было задано постоянному участнику конференции – **Карло Коста**, техническому директору компании Autostrada del Brennero SpA, который рассказал об эволюции систем пассивной безопасности в инфраструктуре автомагистрали А 22 и, в частности, о дренирующем асфальтобетоне (DFAS). По его словам, с целью достижения наилучшей реакции поверхности дорожного покрытия в различных климатических, географических и структурных условиях были использованы две типологии DFAS (типа А и В). При использовании DFAS типа А процент пустот составляет от 12% до 15%, улучшена адаптация к проблемам по техобслуживанию в зимний период. При использовании DFAS типа В процент пустот составляет от 15% до 18%, улучшены характеристики, касающиеся дренирующей способности.

Были обозначены преимущества использования технологии дренирующего асфальтобетона и на российских дорожных объектах федерального и регионального значений. Такая технология, примененная АО ДСК «Автобан», до-

казала свою эффективность на опытном участке трассы М-4 «Дон» (км 1201–1203). К преимуществам ее использования относятся высокая стойкость к колееобразованию, а также повышение безопасности дорожного движения (повышение сцепления с дорогой, ликвидация эффекта аквапланирования, улучшение видимости в дождь, высокая степень звукопоглощения).

Начальник Управления повышения операционной эффективности АО «ДСК «Автобан» **Евгений Коршунов** рассказал об эффективности еще одного нововведения компании – цифровом моделировании при строительстве линейных объектов.

Инновационным решениям, направленным на развитие транспортной инфраструктуры России, был посвящен и доклад **Александра Халецкого**, генерального директора АО «Коминвест-АКМТ». Нужно отметить, что в рамках конференции состоялась техническая экскурсия на Тосненский механический завод, организованная АО «Коминвест-АКМТ» и вызвавшая большой интерес участников мероприятия.

Таким образом, за два дня, отведенных на обсуждение и ознакомление с накопленным в нашей стране передовым опытом, участники конференции успели узнать о внедрении и освоении новейших технологий, материалов, конструкций, машин и механизмов при проектировании, строительстве, ремонте и содержании автодорожных объектов. Это, в свою очередь, говорит о большом потенциале отрасли, о

ее возможностях, которых ранее в российской практике дорожного строительства не было. Однако отдельные административные барьеры и указанные выше проблемы, которые накапливаются из года в год, существенно тормозят реализацию поставленных перед дорожно-строительной отраслью задач.

По итогам конференции ее участниками были выработаны предложения, вошедшие в Резолюцию, направляемую для рассмотрения в соответствующие министерства и отраслевые ведомства, а также в Совет Федерации, Государственную думу и правительство.

В завершение работы конференции ее участники отметили, что направленность мероприятия полностью отвечает запросам профессионального дорожного сообщества, широкому кругу отраслевых специалистов. Многочисленные дискуссии, которыми всегда сопровождается работа петербургских конференций, отличаются высоким эмоциональным настроем, отсутствием академизма и демократичностью. Неслучайно более чем десятилетняя практика проведения конференции «Освоение инновационных технологий и материалов в дорожном хозяйстве» превратила этот проект в авторитетную площадку, где специалисты дорожного хозяйства, обмениваясь идеями и мнениями, могут дать коллективную оценку создавшегося положения в отрасли, которая сегодня очень нуждается в решительных действиях и профессиональной поддержке.

Подготовила Светлана Пичкур