

С ПОЗИЦИИ ОБЪЕКТИВНЫХ ОЦЕНОК

В конце февраля в Петербурге прошла XIII Всероссийская конференция «Актуальные проблемы проектирования автомобильных дорог и искусственных сооружений». Мероприятие было организовано Ассоциацией «АСДОР» при поддержке Министерства транспорта РФ, Государственной компанией «Автодор», а также Общероссийской общественной организацией малого и среднего предпринимательства «Опора России». Эти организации принимают непосредственное участие в развитии дорожно-транспортной отрасли страны, в разработке стандартов в области совершенствования проектирования и строительства транспортной инфраструктуры.

Делегатами ежегодной конференции стали представители органов управления автомобильными дорогами, заказчики, руководители крупных и средних предприятий, специализирующихся в областях проектирования и строительства транспортных сооружений. Всего мероприятие собрало около 200 участников, среди которых было немало зарубежных специалистов. Тематическая направленность конференции заинтересовала и представителей СМИ: теле- и радиожурналистов, редакторов печатных изданий и новостных порталов.

С приветственным словом к собравшимся обратился директор Санкт-Петербургского филиала ГК «Автодор» Д.Ю. Губин. Сконцентрировав свое внимание на деятельности Государственной компании в плане развития дорожной сети страны, он обратил внимание на работу госкомпании в части совершенствования нормативной базы и внедрения инновационных материалов при строительстве объектов транспорт-

ной инфраструктуры. Дмитрий Юрьевич пожелал всем участникам конференции результативной работы. «Мы активно поддерживаем проведение данного мероприятия, поскольку нам близки те проблемы, которые рассматриваются на этой площадке», – резюмировал выступающий.

В ходе пленарного заседания участниками конференции был дан анализ системных проблем, оказывающих негативное влияние на весь дорожно-строительный комплекс; рассматривалась возможность создания условий для применения в России контрактов и практик системы FIDIC, разработанной Международной федерацией инженеров-консультантов. Большое внимание было уделено вопросам, связанным с реализацией программы ремонта предаварийных и аварийных мостов на автомобильных дорогах регионального и местного значения.

Говорилось и о необходимости учета развития транспортной ин-

фраструктуры при разработке градостроительных решений, и о внесении в законодательство РФ изменений по установлению детального механизма реконструкции, переноса или переустройства инженерных коммуникаций на основе единого проекта планировки территории линейного объекта транспортной инфраструктуры.

Что касается проблем, существующих в отрасли на сегодняшний день, то они действительно довольно серьезны. Это касается и значительной доли банкротств дорожно-строительных предприятий, и отношений подрядчиков и заказчиков с надзорными органами. Сюда же следует отнести и демпинг цен на участие в конкурсных процедурах, и вопросы предоставления банковских гарантий, а также многое другое, что тормозит (или даже вредит) развитию дорожной отрасли.

«Обанкротиться нельзя выжить» – с такой фразы-амфиболии начал свой доклад генеральный директор Ассоциации «АСДОР» Юрий Анатольевич Агафонов. «Где поставим запятую?» – с таким вопросом обратился он к участникам мероприятия.

Докладчиком было отмечено, что прошедший год показал массовое недоиспользование бюджетных средств и, соответственно, адресных программ по причине того,





что на тендеры с миллиардными суммами подрячки не соглашаются, ведь такие контракты им в прямом смысле «дорого обходятся» и становятся крайне невыгодными. Почему?

«Во-первых, затраты на банковскую гарантию для участия в конкурсе для малого предприятия составляют минимум 1 млн рублей в год. Но их ведь нужно еще зарабатывать! – объясняет Юрий Агафонов. – Во-вторых, что касается затрат на банковскую гарантию для обеспечения обязательств, есть статья Градостроительного кодекса 60.1. Там все предусмотрено, но заказчикам невыгодно с ней работать: длительные процедуры. В-третьих, это обеспечение гарантийных обязательств. Когда была внесена такая поправка, банковское давление на подрядчиков только усилилось...»

Кроме этого, существуют и другие тормозящие прорыв в развитии проблемы, не последняя из которых следующая: почти на каждом объекте график финансирования не соответствует графику производства работ, соответственно, подрядчик несет дополнительные затраты. По окончании строительства объектов подрядчики только в лучшем случае оказываются никому не должны, а обычно они «уходят в минус». Но ведь любое предприятие стремится заработать прибыль, а не накапливать долги! Как выжить в таких условиях, если до 2024 года дорожники должны будут заплатить банкам 350 млрд рублей?

«Выиграть тендер – не значит победить!» – такой фразой подвел итоги своего выступления Юрий Агафонов.

Итак, дорожно-строительным компаниям, участвующим в конкурсах на строительные подряды, приходится нести непосильные затраты, а также подсчитывать финансовые потери в дальнейшем, уже при строительстве объектов. Невозможность в срок получить аванс от банков на строительные работы, а также частое прохождение повторной экспертизы (в случае изменений в проектной документации) приводят к вынужденным простоям или продолжению строительства, но уже за счет самого подрядчика. Это оборачивается для предприятий серьезными убытками, а результатом становится то, что компания объявляет себя банкротом. И это только одна сторона вопроса. Негативно воздействует на качество работ и демпинг. Для победы в конкурсе некоторые недобросовестные подрядчики максимально снижают цены и, получая подряд, используют дешевые и, как правило, некачественные материалы. Нередко, произведя часть работ, они намеренно банкротятся, чтобы уйти от ответственности. В итоге остается некачественный или недостроенный объект. Поэтому большие убытки зачастую несет и сам заказчик.

О проблемах, связанных с нововведениями в системе ценообразования и индексации работ в дорожно-строительной сфере, рассказал собравшимся А.И. Штоколов, исполнительный дирек-

тор Союза инженеров-сметчиков. Он дал подробный анализ норм и расценок СНБ-2020, сравнив их с СНБ-2017. По словам докладчика, обновленная федеральная сметно-нормативная база 2020 года не только не упорядочила ценообразование в строительной отрасли, но и привела к дополнительным осложнениям в работе проектных и подрядных организаций: трудовые затраты уменьшены от 3 до 6%.

Для предупреждения негативных последствий, которые могут коснуться дорожно-строительной отрасли в ближайшее время, отраслевые эксперты предлагают опираться на опыт использования Международных типовых контрактов FIDIC. Они представляют собой ряд унифицированных документов, разработанных Международной федерацией инженеров-консультантов с целью регулирования отношений участников международной инвестиционно-строительной деятельности.

С докладом «Опыт применения контрактов FIDIC в дорожной отрасли России» выступил генеральный директор АО «Институт «Стройпроект» А.А. Журбин. «Основной задачей Федерации является разработка и публикация типовых условий контрактов для регулирования отношений участников международных инвестиционно-строительных процессов и справедливого распределения рисков. Именно последнее и является лейтмотивом разработки всех контрактов FIDIC», – подчеркнул



докладчик. Алексей Александрович выделил несколько форм контрактов FIDIC, представляющих собой основной пакет рекомендаций, и перечислил ответственных за проектирование по каждой из форм контракта. По его словам, в настоящее время FIDIC включает контракты, отражающие почти весь спектр договорных конструкций в строительстве – это так называемые «Зеленая книга», «Красная книга», «Желтая книга», «Серебряная книга» и прочие.

Особенностью таких контрактов, по словам докладчика, является сбалансированность и честность по отношению ко всем сторонам договора. Ответственность за риск ложится на ту сторону, в компетенцию которой входит способность контролировать риск, нести ответственность и принимать решения. Поскольку цена контракта напрямую зависит от рисков подрядчика, это само по себе исключает возможность демпинга. Некоторые положения контракта предусматривают наименьшую степень риска для подрядчика и, соответственно, меньший уровень вознаграждения, в то время как другие положения могут требовать от подрядных организаций максимальной ответственности по контракту и принятия всех рисков, что, в свою очередь, предполагает большую цену за контракт. Все положения дают возможность заказчику и подрядчику выбрать наиболее приемлемый баланс взаимоотношений, исключая при этом недобросовестное исполнение договора. Кроме того, сроки и цену контракта можно изменить, если инженер-консультант посчитает это справедливым. Также в

контрактах FIDIC заложена возможность изменения проектной документации (если в этом есть необходимость) без прохождения повторной экспертизы. Эти и другие вопросы согласовываются между заказчиком и подрядчиком строительства самостоятельно, без необходимости привлекать органы надзора и экспертизы, что также исключает риски простоев и незапланированных расходов на строительство.

Проблема, связанная с возможностью использования Международных типовых контрактов FIDIC в нашей стране, заключается в том, что не все положения контрактов FIDIC согласуются с российским законодательством. Поэтому программа-минимум должна включать в себя «инкорпорирование эффективных и сбалансированных инструментов, используемых FIDIC, в обновленные проекты типовых контрактов в части, не противоречащей законодательству РФ и правоприменительной практике. А программа-максимум – это гармонизация российского законодательства с нормами FIDIC».

Продолжив предыдущую тему, о роли инженера в системе договоров FIDIC сообщил в своем докладе старший консультант Driver Group Inc (Великобритания) О.В. Варакин. «Одинаковых контрактов, как известно не бывает, – сказал он. – В FIDIC предусмотрен инструмент адаптации, и одним из главных преимуществ FIDIC является возможность настроить контракт под требования заказчика и учесть при этом пожелания подрядчика. Особенность FIDIC – это использование особых условий,

по которым заказчик и подрядчик должны договориться перед подписанием контракта. Особые условия позволяют учесть именно те положения, которые должны определять специфику работ и контрактных отношений» – объяснил Олег Викторович.

О проблемных вопросах стимулирования инноваций рассказал в своем докладе М.А. Покатаев. К предлагаемым методам стимулирования он отнес в том числе снижение при предквалификации на 50% «планки требований» к масштабам прошлого опыта для подрядчиков, представивших документальные доказательства успешного освоения инноваций из Реестра. Кроме того, он отметил важность разработки системы профессиональной сертификации и рейтингования физических лиц, являющихся профессиональными участниками рынка работ, связанных с осуществлением дорожной деятельности (ГИПов, руководителей проекта), с учетом этих рейтингов в торгах. По его словам, нужно обеспечить введение в условия торгов рейтинга, характеризующего «репутацию» проектировщика и подрядчика. Рейтинг должен быть абсолютно счетным, без субъективных составляющих, – к примеру, реальное увеличение межремонтных сроков. Методом стимулирования инноваций Михаил Александрович считает и упрощенную процедуру внесения подрядчиком изменений в ПД при оптимизации с использованием инноваций из Реестра. Он также добавил, что в качестве альтернативы к существующим способам обеспечения нужно принять страхование ответственности

проектировщика/подрядчика с установлением требований к страховой компании для целей обеспечения исполнения. С учетом лучшего восприятия концессионерами инноваций следует также предусмотреть отказ от Госэкспертизы в пользу ТЦА в проектах с долей негосударственных инвестиций свыше 30%.

С особым вниманием и интересом участники конференции заслушали доклад генерального директора ПАО «Мостотрест» В.Н. Власова, сообщившего о ходе реализации решений Госсовета, прошедшего летом 2019 года. Владимир Николаевич также рассказал обо всей цепочке технологического процесса стройки, начиная с изыскания и заканчивая сдачей объекта в эксплуатацию, и продолжил разговор о проблемах, сложившихся в дорожной отрасли. «Пока мы не наведем порядок с изыскательскими работами, вся остальная цепочка: проектировщик, подрядчик, заказчик – всегда будет находиться в подвешенном состоянии, поскольку средства на изыскательские работы выделяются чуть ли не по остаточному принципу, что говорит о недооцененности труда изыскателей. Ведь не секрет, что от работы изыскателей зависят качество, надежность и сроки строительства объекта», – подчеркнул Владимир Власов.

Кроме этого, докладчик коснулся одного из самых больных вопросов, связанных с определением правового статуса рабочей документации на объектах строительства. «Отсутствие законодательного закрепления разграничения стадий проектирования привело к тому, что за последние десятилетия сложилась ситуация, когда стадия проектирования на линейные сооружения начинает считаться основным документом, по которому должно осуществляться строительство. Но мы понимаем, что стадия «П» (проектирование) не может являться детальной документацией, по которой строится объект. Только рабочая документация с ее модификациями и детальными решениями может быть

тем документом, по которому возводится объект. И тут наш подход простой: объект должен строиться по рабочей документации, а не по стадии «П».

Соответственно, Ростехнадзор должен проверять то, что построено, на соответствие рабочей, а не проектной документации и по тем нормам, которые эту рабочую документацию определяют. Наше предложение состоит в том, чтобы законодательно закрепить статус рабочей документации, на стадии «П» закрепить ключевые параметры объекта, которые должны соблюдаться при строительстве беспрекословно. Этих параметров может быть несколько. Важно определить, что является безусловным, а что, по усмотрению заказчика, может быть модифицировано в рабочей документации без прохождения повторной экспертизы. Ведь именно неясность в документации, если говорить простым языком, порождает поле для коррупции», – заключил Владимир Власов.

Также тормозом в развитии отрасли, по словам докладчика, является отсутствие единой научно-технической политики в сфере нормативно-технического регулирования, чрезмерность устанавливаемых государством мер обеспечения и выполнения обязательств по госконтрактам, когда понятие авансирования практически отклонено, но сохранены все виды банковских гарантий. Доходит до того, что федеральное казначейство, беззастенчиво вмешиваясь в дела строительства, может высказывать свое мнение о годности или дороговизне того или иного материала. Все госструктуры считают важным поучаствовать во всем, что имеет какое-то отношение к вопросам строительства объектов, особенно крупных. С подобным зарегулированием, конечно, нужно бороться и принимать все меры по недопущению чрезмерного контроля в работе дорожно-строительных организаций. Также докладчик коснулся вопросов земельных отношений с собственниками и планиров-

ки территорий во взаимосвязке с линейными объектами, которые обсуждались на Госсовете, проблемой с получением авансов при начале строительства.

Еще перед началом своего выступления Владимир Николаевич, поблагодарив организатора конференции за предоставленную возможность выступить перед делегатами, объявил о вступлении ПАО «Мостотрест» в Ассоциацию «АСДОР», подчеркнув важность этой организации в продвижении инициатив, направленных на развитие дорожной отрасли и поддержку дорожно-строительных организаций. «Получив приглашение от Юрия Анатольевича участвовать в этой конференции, мы не только с удовольствием приняли это предложение, но посчитали необходимым вступить в АСДОР. В ближайший месяц ПАО «Мостотрест» и ряд компаний, которые входят в систему «Мостотреста», оформят свое членство в Ассоциации. Также мы намерены быть не просто формальным членом Ассоциации «АСДОР», но и самыми активными его сторонниками, и, опираясь на наш опыт и вес, совместно продвигать идеи и осуществлять диалог со всеми заинтересованными сторонами, ведомствами и властью».

А.И. Солодкий, заведующий кафедрой транспортных систем СПбГАСУ, доктор экономических наук, президент Ассоциации транспортных инженеров, в своем докладе коснулся вопросов учета развития транспортной инфраструктуры при разработке градостроительных решений на территориях различного функционального назначения и плотности застройки.

Для решения подобных задач, по утверждениям специалиста, необходимо: обновить в градостроительных нормативных документах дифференциацию территорий в части этажности (плотности) застройки и ее функционального использования; включить нормативные ограничения по шагу улиц и дорог различных категорий для



территорий разного функционального назначения и различной плотности застройки. Кроме того, важно включить нормативные рекомендации по организации пересечений улиц и дорог различных категорий для территорий разного функционального назначения и различной плотности застройки. Александр Иванович подчеркнул, что желательно принять функциональную классификацию улиц и дорог; разработать и включить конкретные требования, обеспечивающие формирование иерархически построенной транспортной инфраструктуры для устойчивого функционирования территорий. Докладчик также коснулся примеров формирования улично-дорожной сети за рубежом.

Заместитель директора сектора «Инфраструктура и развитие городов» ГК «Спектрум» Павел Александрович Хижняков, опираясь на опыт работы с иностранными партнерами, сообщил в ходе своего доклада о сложностях реализации концессионных проектов платных автомобильных дорог, а также рассказал о принципах работы многопрофильного инжинирингового холдинга «Спектрум». В основе деятельности компании – комплексное предоставление услуг в области проектирования, строительства и эксплуатации объектов инфраструктуры. Обладая экспертным знанием практики строительства в России и, вместе с тем, опытом сотрудничества с крупными международными компаниями, ГК «Спектрум» успешно работает в составе международных команд по целому ряду строительных проектов.

Многими участниками конференции была затронута тема мостостроения и эксплуатации мостовых сооружений. Познавательным и полезным для специалистов стал доклад Жозе Матоша, председателя COST Action TU1406 (Португалия), вице-президента IADSE, президента Европейской Ассоциации контроля качества строительных конструкций (Euro Struct). Выступление было посвящено спецификации эксплуатационного состояния для автодорожных мостов в Европе.

Антон Владимирович Сырков, начальник отдела жизненного цикла транспортных сооружений АО «Трансмост», говоря о явных и скрытых проблемах технического состояния автодорожных мостов, сообщил о путях решения этой существующей в России проблемы, приобретающей в последние годы все большую актуальность. Он отметил, что наиболее явными признаками ухудшения состояния мостовых сооружений в последнее время стали обрушения мостов. Одной из причин такого состояния является плохая оснащенность доступа для осмотра и обслуживания мостов.

При этом передовых технологий и конструктивных решений, в том числе и для поддержания в нормативном состоянии автодорожных сооружений, в России немало. Это в очередной раз было подтверждено докладами и презентациями, которые сделали представители компаний-производителей. Так, генеральный директор ООО «Деформационные швы и опорные части»

В.С. Старченко рассказал о новых технических решениях для повышения надежности конструкций ДШ, а также об основных функциональных требованиях к таким конструкциям, к которым относятся: обеспечение перемещений пролетных строений; обеспечение водонепроницаемости; восприятие нагрузки от проезда автотранспорта; обеспечение плавности проезда.

Руководитель группы проектного сопровождения ООО «Малиновский комбинат ЖБИ» С.А. Сова сообщил о влиянии системы поверхностного водоотвода на жизненный цикл дорожного полотна и безопасность движения. Компания, производящая системы поверхностного водоотвода для сбора и удаления агрессивных, ливневых и талых стоков, а также системы лотков инженерных коммуникаций для прокладки труб и кабелей, изготавливает их из различных марок высокопрочных бетонов методом вибропресования, из низкоуглеродистой конструкционной стали и высокопрочного чугуна на современном высокотехнологичном европейском оборудовании. Все производимые изделия характеризуются высокой несущей способностью с классами нагрузки А15 – F900.

Таким образом, цель очередной конференции, включающая объективную оценку ситуации, связанной со многими злободневными вопросами, для чего Ассоциация «АСДОР» всегда активно привлекала и привлекает для работы на своих площадках ведущих отраслевых экспертов, была достигнута. Предложения, вынесенные специалистами и принятые в процессе заседания, в форме резолюции также будут направлены для дальнейшего рассмотрения в исполнительные и законодательные органы власти. Ведь нам всем важны те изменения, которые идут на пользу развития дорожного дела в России и обеспечение нашей общей безопасности. Главное – чтобы все были здоровы!

**Григорий Демченко,
Светлана Пичкур**