

В ИНТЕРЕСАХ ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ

В период с 23 по 25 сентября 2020 года в ВДНХ ЭКСПО УФА проходил V юбилейный форум «Транспорт Урала», в рамках которого было организовано несколько тематических секций. Состоялась и специализированная выставка, большой раздел которой относился к области проектирования и строительства автодорог, мостов, путепроводов, а также к обследованию, ремонту и реконструкции этих объектов.



Форум «Транспорт Урала», несмотря на ряд ограничений, вызванных пандемией, благодаря слаженной работе организаторов стал одним из значительных событий 2020 года, собрав ведущих специалистов из разных регионов России. Участникам удалось решить многие задачи: установить новые контакты, наладить коммуникационные межотраслевые и межрегиональные связи, расширить рынки сбыта.

Одним из мероприятий Форума стал семинар «Инновационные технологии и материалы для дорожного строительства», организованный ассоциацией «АСДОР» совместно с Государственным комитетом Республики Башкортостан по транспорту и дорожному хозяйству. Нужно сказать, что это не первый семинар, который «АСДОР» проводил в Уфе, – так, благодаря сотрудникам и руководству компании ГКУ «Управление дорожного хозяйства республики Башкортостан» подобная встреча прошла в конце июля 2015 года.

Уфа – город с богатой историей, традициями. Здесь, где существует сплав обычаев, религий и культур многих народов, всегда рады гостям. Дорожникам Башкирии, относящимся с ответственностью и профессиональным интересом ко всему новому, передовому, тоже есть что показать своим коллегам и чем удивить. Встречающей стороной было отмечено, что на сегодняшний день использование инноваций в дорожно-мостовом хозяйстве – одно из важнейших условий перспективного развития отрасли.

В семинаре 2020 года приняли участие более 50 специалистов, среди которых разработчики, производители и поставщики продукции, необходимой для строительства и реконструкции современных дорожно-мостовых объектов. Коллеги обсудили вопросы, связанные с внедрением новых технологий и материалов в ходе реализации нацпроекта «Безопасные и качественные авто-

мобильные дороги», рассмотрели перспективы воплощения в жизнь федерального проекта «Мосты и путепроводы». Кроме того, эксперты прокомментировали проект оптимизационного пакета поправок к закону о контрактной системе № 44-ФЗ.

В своем докладе Юрий Агафонов, генеральный директор Ассоциации «АСДОР», напомнил, что в программе «Мосты и путепроводы», принятой в 2019 году, указано 3,9 тыс. аварийных мостов общей протяженностью 190 тыс. пог. м – и это только те объекты, которые оказались включенными в программу до начала ее реализации. «По грубым оценкам, чтобы представить реальную картину по аварийным мостам в регионах, эту цифру можно спокойно умножить на десять», – добавил руководитель АСДОРа.

Подтвердил слова Юрия Агафопова и министр транспорта и дорожного хозяйства Республики Башкортостан Алан Марзаев, уточнив, что в регионе в три раза больше мостов в аварийном и предаварийном состоянии, чем указано в федеральной программе*.

«Мы предполагаем, что с обследованием и проектированием объектов проблем быть не должно, – продолжил Юрий Анатольевич, – однако актуальным остается вопрос: кто будет ремонтировать и реконструировать почти четыре тысячи мостов?» Так, например, в Тамбовской области действует лишь одно предприятие, а восстановлению подлежат 870 пог. м.; в Тульской области работают две мостостроительные компании и нуждаются в реконструкции 180 пог. м мостовых сооружений; в Архангельской области, где действует 14 организаций, насчитывается

* Прим. ред.: 6 октября 2020 года глава ФДА Игорь Костюченко представил дополненную программу, которая теперь включает в себя 5,7 тыс. искусственных сооружений протяженностью 290 тыс. пог. м. Предварительная оценка федеральной поддержки для привнесения этих объектов в нормативное состояние составляет 370 млрд рублей.

3,8 тыс. пог. м мостов. В семи регионах мостостроительные компании отсутствуют вовсе. «И такое состояние вызвано колоссальным банковским давлением, – уверяет Юрий Агафонов. – За последние три года закредитованность мостостроительных предприятий по стране выросла в пять раз!»

Директор АСДОРа пояснил, что, согласно ФЗ-44, компании при заключении контракта обязаны предоставлять банковскую гарантию и на участие в конкурсе, и на обеспечение исполнений обязательств, и на гарантийные обязательства. В контракты в среднем включена прибыль предприятий на уровне 2–4%, но только при заключении контракта и до выхода на объект подрядчик несет затраты 4,5% на оплату банковских гарантий. Предприятия вынуждены брать кредиты, при этом кредитные ставки не входят в сумму контрактов – они даже не включены в федеральный реестр сметных нормативов. Для решения этой проблемы Ассоциация предлагает внести изменения в ФЗ-44 с целью позволить участнику закупки в качестве законной альтернативы банковской гарантии исполнения контракта и выполнения гарантийных обязательств предоставлять выписки из реестра членов соответствующей саморегулируемой организации.

Обсуждая закон о контрактной системе, дорожники в который раз высказали требование, связанное с необходимостью выведения проектирования и строительства в отдельный блок с понятными для этих сфер определенными требованиями. Размытые формулировки и требования, подходящие, к примеру, для закупки мебели и техники для администрации, совершенно не подходят для регулирования госзаказа в сфере строительства инфраструктурных объектов.

Так, подходящего исполнителя на госконтракты предлагают выбирать в том числе с помощью рейтинга деловой репутации.



Рейтинг будет включать: совокупную стоимость исполнения контрактов по ФЗ-223 и ФЗ-44 за семь лет, количество исполненных контрактов за семь лет, соотношение штрафных санкций к стоимости исполненных контрактов и наличие или отсутствие факта включения компании в РНП за семь лет. Такие требования не подходят для отбора исполнителей по контрактам, заключающимся на несколько лет. И здесь у дорожников уже есть готовое решение – внедрить предварительный квалификационный отбор. Система позволит развивать рынок дорожного строительства и купировать риски неисполнения или некачественного исполнения контрактов.

Все участники сессии согласились с целесообразностью организации необходимого для оценки конкурсных предложений в дорожной отрасли предквалификационного отбора (один раз в два года) предприятий-претендентов, в соответствии с показателями среднегодового оборота, со стажем работы на дорожном рынке, качеством выполненных работ, показателями финансовой устойчивости. Здесь также важно обращать внимание и на имеющиеся стабильные высококвалифицированные кадры, и на существующий парк специальной техники и так далее.

Продолжилась работа семинара представлениями проектов и технологий, которые способны обеспечить качественное восстановление искусственных сооружений и значительно сэкономить временные и материальные ресурсы. В своем выступлении Вильгельм Казарян, генеральный директор ООО «НПП СК МОСТ», рассказал об уникальном способе ремонта мостов с малыми пролетами. Новые конструктивные решения для обеспечения длительной эксплуатации и плавности проезда конструкций деформационных швов на мостовых сооружениях представил генеральный директор компании «Деформационные швы и опорные части». О своих достижениях в области увеличения сроков эксплуатации дорожных объектов рассказали представители компаний «Малиновский комбинат ЖБИ», ГК «Пенетрон-Россия», «Гифтек Рефлекшен» и другие участники семинара.

В завершение работы сессии участники договорились продолжить состоявшийся диалог на XII Международной конференции «Освоение инновационных технологий и материалов в дорожном хозяйстве», которая пройдет в Санкт-Петербурге 3–4 декабря 2020 года.

**Полина Пичкур,
Лилия Снякова**