

ТРАДИЦИИ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ ВСТРЕЧ

Так уж заведено в жизни: решаются одни проблемы – их место тут же занимают другие. Эта незатейливая формула как нельзя лучше отражает ситуацию в дорожной отрасли.

Много задач было решено за прошедший год. Например, почти улажен вопрос о пересмотре ставшего притчей во языцех закона 94-ФЗ. Наконец-то даже сами его авторы согласились с тем, что многие пункты этого законодательного документа скорее, вредны чем полезны. А ведь недостатки 94-го закона многими участниками того же дорожного рынка были выведены на поверхность еще на стадии подготовки документа. Когда не продуманный до конца закон начал работать, то некоторые его формулировки стали фактической почвой для злоупотреблений. Чего только стоил приоритет «минимальной цены контракта» при выборе подрядчика! Последствия не замедлили сказаться – появились недобросовестные поставщики, контрафактные материалы, и в конечном итоге пострадало качество объектов.

Несовершенство закона, регламентирующего проведение аукционов, неоднократно обсуждалось на отраслевых конференциях в Санкт-Петербурге, генеральным информационным партнером которых вот уже пятый год является журнал «Дорожная держава». Как на стадии принятия закона, так и в период его действия организаторы и участники конференций пытались предупредить негативные последствия. Были приняты резолюции, куда вноси-

лись предложения по изменению некоторых пунктов и формулировок закона. Это в значительной степени сыграло свою роль: удалось, достучавшись до органов власти, отстоять некоторые из позиций – и именно благодаря ответственному влиянию!

Что касается новых проблем, то одни из них появились вследствие экономического кризиса, источником других стали недостаток финансирования, бурный рост автомобилизации, погодноклиматические катаклизмы, социальные и прочие явления... К сожалению, не решены до конца и многие старые, тормозящие развитие отрасли проблемы. Правда, не обошли дорожную отрасль и приятные новости. Так, на уровне правительства был поднят вопрос о возвращении утраченных дорожных фондов. Вот что сказал по этому поводу председатель правительства РФ Владимир Путин: «Благодаря дорожным фондам мы рассчитываем мобилизовать дополнительные средства на ремонт и строительство дорог, а главное – перейти от реализации отдельных проектов к системному обновлению всей дорожной сети страны, начиная с федеральных трасс и заканчивая дорогами в сельской местности. Уверен, что хорошие дороги станут важнейшей инвестицией государства в повышение конкурентоспособности страны в целом на долго-

срочную перспективу, а в ближайшие годы создадут дополнительный спрос в экономике».

Самим временем и нашей новейшей историей доказано, что успешное дорожное строительство в России, имеющей огромную территорию, возможно только при наличии специализированного источника финансирования. Известно, что дорожные фонды давно и успешно существуют во многих странах. До определенного времени существовали они и в России. Отмена дорожных фондов в нашей стране привела к тому, что были резко потеряны темпы дорожного строительства, пострадало качество дорог, особенно региональных. При этом за прошедшее десятилетие количество автомобилей в стране выросло в полтора раза.

Поэтому тем более отраднее, что на самом высоком государственном уровне решено: дорожным фондам снова быть! Но станут ли при этом дорожные фонды целевой финансовой базой для стабильного поддержания именно дорожной отрасли?

Этому и многим другим актуальным вопросам была посвящена очередная, III Международная конференция «Освоение инновационных технологий и материалов в дорожном хозяйстве», прошедшая при поддержке ФДА Минтранса РФ в ноябре 2010 г. Ее организаторами выступили Альянс строителей и поставщиков дорожного комплекса (НП «АСДОР»), СПО НП «Балтийский стро-





ительный комплекс» и Международная академия транспорта.

В конференции приняли участие ведущие проектировщики России, руководители федеральных управлений автомобильными дорогами, территориальных отраслевых органов власти, руководители подрядных организаций, специалисты производственных структур, зарубежные коллеги. Активными участниками пленарного заседания стали депутаты Госдумы РФ, представители Министерства транспорта РФ, ГК «Автодор», ФГУП «РОСДОРНИИ», Правительства Санкт-Петербурга.

На петербургской конференции говорилось о необходимости создания внебюджетных дорожных фондов с прямым зачислением налогов из источников, связанных с эксплуатацией дорог и понятных для населения. Выступив с приветственным словом перед участниками и гостями мероприятия, директор НП «АСДОР» Ю.А. Агафонов прокомментировал следующее: «В проекте Закона о Дорожных фондах предусмотрено создание целевого – подчеркну – бюджетного дорожного фонда. Министерство транспорта Российской Федерации и ФДА «Росавтодор» отстаивают позицию создания внебюджетного дорожного фонда. Это важно. Мы всецело поддер-

живаем эту позицию». Субъектам федерации сегодня предоставляется право выбора: создавать фонд или сохранить действующий механизм финансового обеспечения дорожного хозяйства. Порядок формирования и использования средств должен устанавливаться нормативным актом субъекта федерации. Если в соответствующих законодательных и исполнительных решениях будет закреплено, что средства должны направляться только на строительство, ремонт, содержание дорог – в таком случае фонд заработает. Если пойдут и на иные цели – все останется по-прежнему. Регионы, как правило, стремятся в первую очередь направить средства на прямые социальные нужды, а дороги финансируются по остаточному принципу.

Поскольку законом предусмотрено, что исполнительная и законодательная власти самостоятельно должны принимать решение о создании регионального фонда, принципиально важна следующая формулировка со стороны властей: «В соответствии с Законом о Дорожных фондах направить средства в размере таком-то на строительство (ремонт, реконструкцию – неважно) дорог». И точка! Если же будет поставлена запятая, после которой пойдет фраза «а также на другие нужды», то средства вновь окажутся размазаны. Поэтому необхо-

димо принятие именно внебюджетных целевых фондов, которые будут направлены непосредственно на развитие дорожной сети и ее модернизацию».

Юрий Владимирович Свердлов, депутат ГД ФС РФ, заместитель председателя Комитета по строительству и земельным отношениям Федерального Собрания РФ, перед своим выступлением высказал мнение о важности проведения подобных встреч и о необходимости общественных организаций для решения проблем отрасли. Он также поблагодарил организаторов за предоставленную возможность обсудить на профессиональном уровне волнующие вопросы и решить ряд задач. «В споре между ведомствами должен быть услышан голос специалистов и практиков дорожной отрасли», – сказал Юрий Свердлов. В своем докладе «Проблемы и перспективы финансирования дорожной отрасли в РФ. Дорожные фонды» он сообщил, что по механизму государственной поддержки дорожной отрасли пока не достигнуто согласие между министерствами федерального правительства.

И если Министерство транспорта ратует за возрождение внебюджетных дорожных фондов на федеральном и региональном уровнях, то Министерство экономического развития и Министер-





ство финансов предпочитают сохранить финансирование дорожного строительства в рамках бюджетов. Такие разногласия являются препятствием для скорейшего принятия закона о дорожных фондах.

Заместитель председателя Комитета по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга А.Ю. Левакин, наряду с главными причинами дорожных проблем города, – низким качеством дорожных работ, несовершенством нормативной базы и недостаточной инновационной активностью – назвал отсутствие специализированной инвестиционной инфраструктуры. По его словам, нынешний бюджет Северной столицы пока не в состоянии справиться со всеми проблемами городских дорог... Здесь дорожный фонд также мог бы стать серьезным подспорьем, если им грамотно распорядиться...

Говоря об особенностях финансового обеспечения проектов в дорожном хозяйстве, Е.В. Кондратьев, заместитель управляющего филиалом Банка «Глобэкс», заметила также, что кредитные учреждения заинтересованы в создании внебюджетных дорожных фондов, аккумулирующих средства исключительно для дорожного строительства. «Только в этом случае банки смогут предоставлять долгосрочные кредиты на дорожное строительство», – констатировала она. Поддержал предыдущие выступления О.В. Князев, советник директора Северо-Западного филиала ООО «Британский страховой дом», выступив с докладом об особенностях страхования при участии предприятий дорожно-строительной отрасли в госзаказе.

К приятным событиям года участники конференции отнесли и те, кото-

рые были связаны с открытием новых важнейших транспортных объектов. Например, было завершено строительство транспортного обхода Санкт-Петербурга. Об этом в своем докладе рассказал главный инженер ФГУ ДСТО С.И. Шпаков, сообщив о применении передовых технологий в процессе такого масштабного строительства.

Использование инноваций является определяющим фактором, который влияет на качество современного дорожного строительства, соответствующее международным стандартам. Только на пути внедрения нового почему-то всегда возникают препятствия. Это, наверное, обусловлено российской ментальностью. Вспомните: на Руси всегда тяжело, иногда и с кровью, приживалось все непривычное...

Причины, которые тормозят инновационные процессы в российском дорожном строительстве, были отмечены во многих докладах. Но, тем не менее, современные новейшие разработки упорно пробивают себе дорогу! Участники мероприятия обсудили пути гармонизации российских стандартов с международными. Об этом, а также об опыте применения Еврокодов поведал участникам конференции исполнительный директор АНО «Институт развития промышленности» А.В. Сухоруков. Слушателей также заинтересовал доклад консультанта фонда «Зебра» Е.А. Малинина «Как применять Еврокоды без разрушения существующей системы». Многие из них договорились с Евгением Малининым о том, чтобы прийти на следующий день конференции на полчаса раньше и продлить таким образом регламент его выступления.

Одним из самых неурегулированных сегментов рынка до сих пор остается геосинтетика. Представители этой сферы деятельности самостоятельно организовали в рамках конференции круглый стол, на котором решались многие спорные вопросы. По словам эксперта Г.К. Мухамеджанова, заведующего лабораторией ОАО «НИИ нетканых материалов», наблюдается разобщенность в использовании единых общепринятых стандартизированных методов испытаний. В отношении разработки методов испытаний ГСМ и их стандартизации ощущается значительное отставание от зарубежной практики.

А руководитель направления дорожно-транспортного строительства ООО «ТеМа» А.С. Догадин, выступив в защиту российского производителя геосинтетических материалов, доказал эффективность их применения. Так, материалы и технологии, разработанные специалистами конкретно этой компании, позволяют сократить расходы при обустройстве дорожной одежды на 30–40% при одновременном повышении качественных прочностных показателей дорожных конструкций.

Что касается зарубежного опыта, то данное мероприятие всегда отличалось эффективностью его подачи. Участникам не раз удавалось найти инструменты стимулирования проектных и строительных организаций для продвижения тех или иных материалов, технологий, оборудования. Много любопытного участники узнали из доклада «Применение зарубежных норм проектирования», подготовленного директором департамента проектирования, технической политики и инновационных технологий ГК «Автодор» А.В. Лучкиным. Андрей

Викторович также высказал теплые слова благодарности в адрес организаторов данной конференции, подчеркнув важность мероприятия.

Вимерс Берндт, руководитель отдела продаж по Восточной Европе московского представительства общества «Амманн Асфальт ГмбХ» (Германия), рассказал о том, какие актуальные инновационные решения используются на его предприятии. Коллега Берндта Алекс Пеннанен, заместитель генерального директора Amomatic Oy (Финляндия), сделал доклад на тему «Энергоэффективность модульных заводов по производству асфальта».

Нужно заметить, что в европейских странах все чаще стали обращать внимание на следующее сочетание при производстве работ: эффективность плюс экологичность плюс экономичность. Здесь без ноу-хау не обойтись!

Известно, что для многих компаний толчком к новым идеям стал экономический кризис, и поток инновационных предложений усилился именно за последние годы.

Также известно, что использование на этапе строительства инноваций, как правило, связано с немалыми расходами, но в перспективе это приносит очевидную выгоду. Эффективность налицо, ведь инновации призваны экономить! В докладе инженера ИЦ «Дорсервис» Н.К. Гусева был приведен хороший тому пример. Докладчик говорил о внедрении инновационных технологий укрепления дорожно-строительных материалов, которые рекомендуются к практическому использованию в дорожно-строительных и ремонтных работах в Санкт-Петербурге, регионах Северо-Запада РФ и Сочинском регионе (подробнее об этих технологиях читайте в следующем номере журнала).

А.М. Кулижников, заместитель директора ФГУП «РОСДОРНИИ», рассказав о значении георадарных технологий при проектировании, строительстве и эксплуатации автомобильных дорог, обратил внимание на то, что георадары часто помогают устранять разногласия между заказчиком и подрядчиком при определении объемов скрытых работ. А о новом георадиолокационном и элек-

тромаграфическом оборудовании и опыте его применения в дорожной отрасли рассказали представители НИИ «Геотех» – С.В. Дубровский, генеральный директор предприятия, и Е.А. Шаляева, руководитель отдела.

Дорожно-транспортные сооружения требуют очень серьезного и строгого к себе отношения, ведь речь идет об объектах повышенной опасности. И здесь должно быть продумано и учтено все до мелочей. Интересным и полезным в этом смысле был доклад генерального директора ЗАО «Точинвест» А.А. Жукаева. Название доклада говорило само за себя: «Профессиональный участник рынка строительства. Кто ты?» Решение задач по обеспечению безопасного и комфортного проезда – процесс многогранный, многоступенчатый, который требует комплексного и системного подхода, в котором отдельная роль принадлежит инновационному развитию.

Что касается повышения надежности и долговечности дорожных конструкций в условиях воздействия интенсивного транспортного потока, то здесь необходимо совершенствовать методы расчета и конструирования жестких дорожных одежд. Об этом в своем докладе сообщила участница Е.В. Углова, заместитель директора по научной работе ДорТрансНИИ РГСУ. По ее словам, в ходе проектирования на основе анализа напряженно-деформированного состояния дорожных конструкций следует прогнозировать накопление остаточных деформаций (колеобразование) в течение заданного срока службы (подробнее о конструировании жестких дорожных одежд, устойчивых к колеобразованию, читайте в следующем номере журнала). Большая работа по предотвращению колеобразования проводится в настоящее время в ЗАО «Институт «Стройпроект». О программе работ по исследованию причин быстрого образования колеи на асфальтобетонных покрытиях автодорог говорил в своем выступлении Н.Н. Беляев, доцент кафедры «Автомобильные дороги» СПбГАСУ, ведущий инженер института.

Участники конференции ознакомились как с многочисленными новаторскими разработками, способствующими по-

вышению качества, долговечности и надежности дорожных покрытий, так и с самыми современными технологиями и конструкциями, позволяющими сделать дорожные объекты такими, как того требует время. Многие инновационные решения уже успешно показали себя на практике. Так, об эффективности использования новых типов металлических гофрированных конструкций для транспортных сооружений рассказал технический директор ЗАО «Гоффросталь» Л.С. Яковлев. Генеральный директор ЗАО «Весоизмерительная компания «Тензо-М» сообщил о том, что в настоящее время стал возможным весовой контроль автотранспортных средств на скорости до 140 км/ч. А генеральный директор Малиновского комбината ЖБИ С.Н. Столяров рассказал об инновационных решениях в области водоотвода на объектах дорожного хозяйства. Он назвал три составляющих, благодаря которым гарантирована долговременная эксплуатация систем водоотвода: грамотное проектное решение, поставка качественного продукта, квалифицированное выполнение строительно-монтажных работ.

Итак, конференция показала общую заинтересованность участников в позитивных изменениях сферы дорожного хозяйства. Эту же заинтересованность проявили СМИ – на мероприятии присутствовало несколько телевизионных компаний, а также представители радио, газет, отраслевых журналов. В процессе работы форума было заключено несколько взаимовыгодных соглашений, решены вопросы о дальнейшем сотрудничестве. В заключительной части мероприятия гостям была предложена лотерея – разыгрывались подарочные сертификаты.

Итогом всей конференции стало принятие резолюции (см. сайт www.dorvest.ru). Конференция констатировала, что одним из решающих факторов повышения эффективности дорожного хозяйства в России является ускорение модернизации отраслевых предприятий и внедрение при проектировании, строительстве, ремонте и содержании автомобильных дорог передовых технологий. А все это возможно только при стабильном и своевременном финансировании.