



ПОИСК РЕШЕНИЙ

В Санкт-Петербурге прошла X всероссийская конференция «Актуальные проблемы проектирования автомобильных дорог и искусственных сооружений». Организатором мероприятия выступил Альянс строителей и поставщиков дорожного комплекса «АСДОР».

Юбилейное мероприятие проходило при поддержке Государственной компании «Российские автомобильные дороги», ассоциации мостостроителей «Фонд АМОСТ», Комитета по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга.

В работе пленарного заседания приняли участие более 200 человек — это ведущие проектировщики России, руководители федеральных и территориальных органов управления автомобильными дорогами, а также представители научных, подрядных организаций, производители и поставщики материалов и их зарубежные коллеги.

В ходе обсуждения были затронуты вопросы, связанные с решением задач, среди которых совершенствование методов проектирования российских дорог и искусственных сооружений, обновление нормативной базы в сфере проектирования и строительства. Рассматривались также проблемы, относящиеся к реформе ценообразования в строительстве, условиям

проведения госэкспертизы проектной документации. Несколько докладов были посвящены реализации приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги». Был обобщен опыт применения российских и зарубежных инноваций в проектировании и строительстве, анализировались современные требования к использованию материалов, технологий, конструкций и оборудования.

При обсуждении профессиональных тем дорожниками было обращено внимание на проблемы, связанные с недостаточным финансированием, которые приводят к невозможности качественной работы при проведении проектных работ, и развития дорожной сети в целом. Говоря о поиске необходимых средств и роли банковского сектора в отраслевых проблемах, собравшиеся вспомнили об опыте азиатских и заокеанских коллег. Говорилось о необходимости внесения соответствующих поправок в законодательство, более детальном определении ведомственных полномочий.



Заместитель председателя Комитета по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга Алексей Зырянов обратил внимание присутствовавших на то, что дорожно-транспортный комплекс Санкт-Петербурга является одним из крупнейших в Европе. Об этом свидетельствуют масштабы проектов. Так, в декабре прошлого года было завершено строительство Западного скоростного диаметра. Впереди не менее значимый проект – строительство мостового перехода через Неву, широкой автотрассы в створе Фаянсовой и Зольной улиц.

Сегодня осуществляется проектирование порядка 40 объектов. Среди них магистраль М-32, которая свяжет Приморский и Выборгский районы, Южно-Волконская дорога, объекты улично-дорожной сети Кронштадта, участок Морской набережной, Среднерогатская улица, Южная широтная магистраль.

В этом году Комитет по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга закончил разработку комплексно-транспортной схемы развития города, которая определит основные направления развития

транспортной инфраструктуры в период до 2048 года. Документ активно обсуждается общественными организациями и экспертным сообществом.

ОПЫТ США И АЗИИ

Генеральный директор НП «АСДОР» Юрий Агафонов отметил, что, когда принимали транспортную стратегию страны на период до 2030 года, эксперты определили общий километраж дорожной сети, который должен быть введен в эксплуатацию: примерно 1 млн километров. Россия стремится внедрять у себя передовой опыт дорожного строительства тех стран, которые сегодня показывают наиболее быстрые и эффективные результаты развития дорожной сети.

Так, на примере опыта США, коснувшись истории строительства дорог времен президентства Дуайта Эйзенхауэра и более поздних — Барака Обамы, докладчик показал, что, несмотря на различные периоды американского развития, и первый, и второй примеры сходны в подходах: выделении значительных бюджетных средств на создание дорожной сети. И такая экономика вполне оправдана. Кроме предоставления рабочих мест в период реально растущей безработицы, новые дороги приносят прибыль бюджету в виде сумм от дорожных сборов и налогов. По словам Юрия Агафонова, в 2003 году такие сборы принесли в бюджет США более 100 млрд долларов, 60% из этой суммы было получено за счет налогов на топливо и автомобили. «У нас в 2016 году поступления от акцизов и транспортного налога составили 560 млрд рублей. Надо признать, это не самая большая цифра», — констатировал руководитель НП «АСДОР».

Президент Российской ассоциации подрядных организаций в дорожном хозяйстве (АСПОР) Александр Малов также обратился к заокеанской практике и напомнил, что именно Барак Обама в 2008 году, когда кризис стремительно набирал обороты, своим указом дополнительно выделил на проведение дорожных работ примерно 250 млрд долларов. «Выходит, что за океаном понимают: в тяжелые времена необходимо обеспечить работой как можно большее количество





сограждан. Мы же к подобной практике почему-то не спешим прибегать», — добавил глава АСПОРа.

БАНКИ, СТАВКИ, ЦЕНЫ

Политика российских банков также негативно влияет на развитие дорожной отрасли. Предприятиям трудно получить кредиты, при этом ставки остаются для многих из них непосильными. Примером такой банковской политики могут служить высокие прибыли кредитных организаций. По словам Юрия Агафонова, в прошлом году они заработали 900 млрд рублей чистой прибыли. Получается, что на строительстве дорог зарабатывают банки, а не дорожники!

Существующее положение дел ведет к падению конкуренции — в первую очередь из-за уменьшения числа игроков, не выдерживающих экономических трудностей. Снижение рентабельности подрядных организаций вследствие уменьшения числа заказов и роста цен на стройматериалы может привести к тому, что через несколько лет, как говорит глава АСДОРа, генподрядчики как класс могут исчезнуть. Возможно, это и некоторая гипербола, но приходится констатировать, что уход с рынка ряда компаний — это в свою очередь исчезновение опыта и компетенций.

Одним из наиболее запоминающихся и ключевых эпизодов конференции стало выступление исполнительного директора Санкт-Петербургского регионального центра по ценообразова-

нию в строительстве Александра Штоклова с докладом «Реформа системы ценообразования в строительстве в РФ — состояние и перспективы», который в конце своей речи внес еще и несколько предложений:

1. Обратиться в Минтранс и Правительство России с предложением отменить «новые» сметные нормативы, введенные приказами Минстроя 1039/пр и 1038/пр от 30.12.2016 г., приостановить введение в действие Методических рекомендаций по вопросам ценообразования в строительстве.

2. В срок до декабря 2017 года переработать методики. Федеральные единичные расценки (ФЕР) сформировать в 2018 году на основе данных мониторинга (ФГИС Ценообразования в строительстве).

3. Предложить передать вопросы ценообразования в строительстве в Минтранс России. По ходу этих трех выступлений состоялось и обсуждение вступивших в силу законодательных поправок, регулирующих работу отрасли. Затронуты были и вопросы о возможности дальнейшего совершенствования методов проектирования дорог и искусственных сооружений, обновления и улучшения нормативной базы в данной области, обмена передовым опытом. В завершение двух дней выступлений и обсуждения докладов конференции был составлен текст резолюции для внесения изменений и предложений в законодательные и нормативные акты, которые

сделали бы работу проектировщиков и дорожников экономически эффективней. К тому же цели, поставленные на конференции: содействие дальнейшему совершенствованию методов проектирования дорог и искусственных сооружений, обновлению и улучшению нормативной базы в данной области, обмен передовым опытом, — были полностью достигнуты. А это значит, что после доработки и проведения необходимых консультаций резолюция обязательно будет направлена НП «АСДОР» для рассмотрения в Правительство РФ, Совет Федерации и Государственную думу.

В рамках конференции были подведены итоги V Всероссийского конкурса «Лидер освоения инноваций в дорожном хозяйстве РФ» и проведено чествование его победителей; состоялось награждение постоянных участников мероприятия, активно поддерживающих его традиции.

В программу форума вошло и проведение технической экскурсии на объекты Западного скоростного диаметра, организованной при поддержке руководства и специалистов АО «ЗСД». Участниками выездного мероприятия стали представители разных регионов России, которые высоко оценили проделанную специалистами огромную работу по созданию первой в России платной внутригородской магистрали.

Ирина Камаева