

ПРОБЛЕМЫ ОТЕЧЕСТВЕННОГО ПРОЕКТИРОВАНИЯ: ПОИСК РЕШЕНИЙ

Совершенно очевидно, что никакое решение в сфере дорожного строительства невозможно реализовать без хорошего и качественного проекта. Что называется, нет проекта – нет объекта. Сегодня в дорожной отрасли накопилось немало факторов, которые тормозят развитие проектного дела.

В третий раз на ежегодную Всероссийскую конференцию «Актуальные проблемы проектирования автомобильных дорог и искусственных сооружений», состоявшуюся в Петербурге, съехались те, кому небезразличны настоящее и будущее проектирования. Организаторы: НП «Ассоциация предприятий дорожного комплекса Северо-Запада» («АСДОР») и Ассоциация дорожных проектно-изыскательских организаций «РОДОС» при поддержке ФДА Минтранса РФ.

В конференции приняли участие представители Министерства экономического развития РФ, Федерального центра ценообразования в строительстве и промышленности строительных материалов, федеральных и территориальных органов управления автомобильными дорогами, руководители и специалисты проектных, научных, производственных и подрядных организаций, иностранные коллеги. Активность проявили отраслевые СМИ, радио, телевидение.

Стоит заметить, что традицией петербургских конференций стал их демократичный дух и дискуссионный характер, возможность высказаться о наболевшем. В ходе обсуждения были названы причины, мешающие развитию дорожной отрасли. Речь шла о ценообразовании, последних изменениях в законодатель-

стве о техническом регулировании и о том, какое влияние эти процессы оказывают на освоение инноваций. И, конечно же, вопрос вопросов – финансирование. Говорили о необходимости незамедлительного принятия мер для усиления как строительного, так и проектного комплекса. В первую очередь назрела необходимость переработки норм проектирования, совершенствования системы ценообразования, введения в отечественную практику новейших приемов управления и экономической оценки дорожных проектов. Практически каждое выступление сопровождалось вопросами из зала и предложениями, многие из которых впоследствии были включены в резолюцию.

Открывая конференцию, директор НП «Ассоциация предприятий дорожного комплекса Северо-Запада» («АСДОР») Ю.А. Агафонов подчеркнул:

– Сложившаяся в дорожном строительстве ситуация выделяет в качестве первоочередного приоритета задачу эффективного использования бюджетных средств. В свою очередь, совершенствование системы сметного нормирования и ценообразования становится одним из важнейших направлений снижения затрат при осуществлении строительства. Но действующие сметные нормы на строительные работы еще не в полной мере учитывают применение

современных высокопроизводительных машин и механизмов, новых технологий и высококачественных материалов, крайне усложняют работу сметчиков, приводят к необоснованному занижению цен строительства.

Говоря о тенденциях в развитии транспортной составляющей страны, директор Ассоциации дорожных проектно-изыскательских организаций «РОДОС» Д.М. Немчинов отметил, что устаревшие подходы в вопросах выполнения конструктивных расчетов, несовершенство нормативной базы сдерживают развитие дорожной сети и экономики в целом. При реформировании сметно-нормативной сферы необходимо учитывать такие концептуальные факторы и понятия, как транспортная обеспеченность территорий, функциональная классификация дорог, разделение пользователей. Их появление продиктовано временем и изменившейся дорожной конъюнктурой. Опыт Европы подсказывает, что подобный подход ведет к дальнейшему развитию сети дорог и существенному снижению аварийности на них.

О стратегии государства в сфере ценообразования проинформировал собравшихся заместитель руководителя ФГУ «Федеральный центр ценообразования в строительстве и промышленности строительных материалов» (ФГУ ФЦЦС) В.В. Седов. В числе основных заслуг центра названы: разработка нормативно-правовой базы и методической основы ценообразования, приведение системы ценообразования в соответствие с су-



шествующим бюджетным процессом и особенностями ФЗ-94, реализация ряда мер по совершенствованию планирования и расходования средств. Важным шагом в процессе ценового регулирования, по его мнению, призвано стать постановление Правительства РФ № 427 «О порядке проведения проверки достоверности определения сметной стоимости объектов капитального строительства, строительство которых финансируется с привлечением средств федерального бюджета». Данный акт выделяет рассмотрение сметы в самостоятельную процедуру, завершающуюся отдельным юридическим заключением.

Выступление представителя Минрегионразвития незамедлительно вызвало ответную реакцию, вопросы и предложения. Почему же, несмотря на принятые меры, наши дороги остаются такими дорогостоящими? Был ли проведен анализ цены и качества дорог? Нет ли у ФЦЦС намерений привести сравнительную стоимость 1 км к единому пониманию? Почему при проектировании не учитываются будущие расходы на содержание объектов? А как же банальная профессиональная аксиома: строим дешево – эксплуатируем дорого? Не пора ли избавиться систему ценообразования от избыточных государственных функций и передать в сферу саморегулирования?..

Весьма критично высказался в адрес деятельности ФЦЦС президент Союза инженеров-сметчиков, директор департамента ценообразования в строительстве и экспертно-аналитической работы Ассоциации строителей России П.В. Горячкин. В области ценообразования, по его мнению, далеко не все в порядке: – Разговоры о реформировании идут на протяжении последнего десятилетия.

Совсем недавно мы наконец-то перешли на сметно-нормативную базу 2001 года. Были затрачены значительные время, силы, средства. И вот появляется другая редакция, потом еще одна. Нам навязывают за деньги новые сборники, сметные программы. Системно же в них, как, впрочем, и содержательно, ничего не изменилось. Фактически мы имеем дело с одной и той же нормативной базой – 1984 и 1991 годов.

Сегодня отсутствуют расценки на выполнение работ по новым технологиям с использованием современной высокопроизводительной техники. Бюджетное планирование еще плохо сочетается с рыночными условиями при выполнении работ по госзаказу. Государственные органы и учреждения нередко берут на себя избыточные, а иногда и необоснованные функции, заурядно выступая как коммерческие организации. В целях более эффективного приведения системы ценообразования в дорожном хозяйстве к оптимальному состоянию П.В. Горячкин предложил создать при Росавтодоре специальную группу, занимающуюся вопросами нормирования и ценообразования в дорожном строительстве. Также он обратил внимание на необходимость введения восьмиразрядной тарифной сетки и учета при нормировании надбавок за особые условия.

Ситуация в отрасли сейчас обострена еще и резким сокращением финансирования дорожного хозяйства. По инициативе генерального директора Ассоциации подрядных организаций в дорожном хозяйстве России «АСПОР» А.С. Малова общероссийские и региональные ассоциации расширили взаимодействие между собой в целях оздоровления нынешней финансовой ситуации. Но этого, по словам Александра Сергеевича, мало:

– База ценообразования в редакции 2008 года не содержит принципиальных отличий от прежней. В ней не учтены изменения в структурах затрат, новых технологиях, машинах и оборудовании. Несовершенной остается сметно-нормативная база и для определения стоимости на доинвестиционной стадии. Отсутствует государственный мониторинг текущих цен.

Все это, по мнению А.С. Малова, следствие недостаточно эффективной государственной политики по реализации методологии, определяющей необходимость затрат, и недостаточного понимания всего сметного дела в РФ. В свою очередь, он предложил определять сметную стоимость на основе базисного проекта. Накладные расходы, сметная прибыль должны определяться в зависимости от видов инвестиционных проектов.

В прошлом один из разработчиков проекта реформы ценообразования, а ныне вице-президент МГК «Гранд» Е.Б. Дзюбанов с сожалением признал, что она пошла не в том, как предполагалось ранее, направлении. Перестройка системы ценообразования вылилась в заурядные косметические правки. В результате сметная стоимость сейчас определяется на основе неактуальной сметной базы. В 2010 г. грядет еще один переход, причем с опорой на цены 2000 г. В очередной раз предприятия будут выкладывать деньги за очередные сборники, программы. Из реального сектора вновь будут изъяты немалые средства. Выступающий предложил исключить коммерческую составляющую из деятельности ФЦЦС. На основе национальных объединений СРО создавать институты, которые занимались бы нормированием.



В качестве другой первоочередной меры успешного функционирования строительной отрасли сейчас рассматривается формирование отечественной системы техрегулирования. Остро назрела необходимость гармонизации отечественных стандартов с зарубежными, поскольку некоторые аспекты проектирования в наших нормах просто отсутствуют. И в этом вопросе тоже не все благополучно.

Заместитель генерального директора по развитию ОАО «Мостострой № 6» С.В. Чижов убежден, что положения недавно принятого ФЗ «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений» требует существенной конкретизации в части обеспечения безопасности автомобильных дорог. Для чего целесообразно на базе Росавтодора организовать работу по доработке нормативных положений с привлечением отраслевых научных центров и специалистов. Требуется, в том числе, определить параметры, характеризующие указанные объекты безопасности применительно к отдельным видам зданий и сооружений. Использование закона в правовом и техническом смысле осложнено из-за отсутствия количественных показателей, что не позволяет установить их диапазон и предельные значения, наступление которых повышает риски возникновения опасности.

К факторам, которые увеличивают стоимость дорожно-строительных работ, помимо несовершенной системы ценообразования относятся и существенные задержки, связанные с проведением аукционов на выполнение работ, их запоздалым финансированием. Кроме того – это и частая смена подрядчиков (особенно на крупных объектах, имеющих длительные сроки реализации проектов), применение некачественных материалов, устаревших технологий и многое другое. В условиях, когда идет активное воплощение в жизнь инновационной политики, внедряются передовые управленческие, производственные и технические ноу-хау, обеспечивающие более высокое качество и долговечность, особенно важно как можно скорее принять меры по разработке норм и расценок для определения затрат на дорожно-строительные работы. В противном случае стоимость реализации проектов будет продолжать необоснованно расти.

Наряду с обсуждением накопившихся проблемных вопросов, объемный блок выступлений был посвящен опыту проектирования, внедрению в строительство технологических и конструктивных новинок. М.В. Бурова (ООО «Сибур») обратила внимание на отсутствие нормативной базы применения геосинтетических материалов. Зачастую при проектировании не принимаются во внимание основные свойства и характеристики материалов и, как следствие, наблюдается большой приток контрафакта. Невольно этому способствует и ФЗ-94, устанавливающий при допуске к применению лишь один критерий – цену. Как следствие, рынок геосинтетиков сейчас изобилует недорогими и некачественными материалами из вторичного сырья. Необходимо, как она считает, создать единую систему контроля качества, работающую на всех уровнях, разработать государственный стандарт качества геосинтетиков. Немаловажным фактором создания цивилизованного рынка является информированность о материалах, стандартах и требованиях, положительном опыте применения.

Председатель совета директоров группы компаний «Индор», заведующий кафедрой «Геоинформатика и кадастр» Томского ГАСУ В.Н. Бойков представил совместный с Росавтодором пилотный проект по внедрению геоинформационных систем (ГИС) в дорожную практику. Он предусматривает создание трехмерной модели дорог для инженерного обеспечения дорог на всех этапах жизненного цикла: проектирования, строительства, эксплуатации. Цель проекта – систематизация сведений о сети федеральных дорог. Возвращаясь к обсуждению общих для всех вопросов, он обратил внимание на необходимость учитывать в новых нормах и методиках существующие и перспективные технологии изысканий, проектирования и строительства дорог, а также заблаговременно выносить на обсуждение профессиональных сообществ проекты новых норм.

О возможностях методов геофизических изысканий и оборудования при проектировании, строительстве и эксплуатации линейных объектов рассказал генеральный директор проектно-изыскательского института «ГЕОТЕХ» С.В. Дубровский.

Разработки института позволяют с высокой точностью осуществлять контроль соответствия строения дорожной одежды проектной документации, изучать состояние конструктивных слоев. Подтверждение тому – многолетний практический опыт и неизменно высокие результаты.

Популярностью у инженеров-проектировщиков в последнее время пользуется программный комплекс PLAXIS, который представляет собой пакет прикладных вычислительных программ для анализа напряженно-деформированного состояния сложных геотехнических систем. Он позволяет решать сложные проектные задачи, в том числе осуществлять расчеты дорожных насыпей. В качестве примера А.И. Голубев (ООО «НИП-Информатика») привел результаты успешных расчетов с помощью программного комплекса двух проектов: насыпи участка кольцевой автомобильной дороги вокруг Санкт-Петербурга (ОАО «Трансмост») и реконструкции участка автодороги Раздольное – Хасан в Приморском крае (ОАО «ЛенГипроТранс»).

Опытом дефектоскопии вантовых канатов мостов и других объектов поделился коммерческий директор «Интрон Плюс» С.В. Хоменко. Специальная программа автоматически выявляет дефекты каната, определяет их вид, местоположение и степень опасности. Полученные результаты передаются в качестве исходных данных для программы определения запаса прочности и остаточного ресурса каната с учетом его реального технического состояния и условий эксплуатации. Лаборатория неразрушающего контроля предприятия на основании соответствующих разрешительных документов успешно проводит обследования канатов не только в России, но и за рубежом.

Технология стабилизации грунта с использованием комплексных вяжущих «Консолид», которую представил директор ООО «МД Системы» О.А. Горбунов, повышает капитальность конструкции дорожного полотна. В то же время существенно (на 15–25%) по сравнению с традиционными технологиями снижает затраты, увеличивает темп строительства дорог. Применение технологии позволяет поддерживать дороги без

капитального ремонта на протяжении 10–15 лет и полностью исключить использование дорогостоящих привозных материалов (песок, щебень, гравий) для устройства дорожных одежд.

Свое слово при обсуждении тематических разделов сказали и представители научной школы МАДИ (ГТУ). С интересом были выслушаны мнения авторитетных ученых по различным аспектам проектирования докторов наук профессор В.К. Апестина, А.И. Васильева, П.М. Саламахина.

Итогом двухдневного обмена мнениями стало принятие резолюции. В ней содержатся конструктивные предложения в органы законодательной и исполнительной власти различных уровней с целью внесения необходимых изменений в правовые и нормативные акты. Вот лишь некоторые из них:

- в целях экономии бюджетных средств внести изменения в постановление Правительства РФ от 18.05.2009 г. № 427 «О порядке проведения проверки достоверности определения сметной стоимости объектов капитального строительства, строительство которых финансируется с привлечением средств федерального бюджета», предусматривающие применение метода оценки стоимости жизненного цикла при проведении проверки проектных решений;
- в целях снижения расходов бюджетов всех уровней рассмотреть вопрос исключения из состава государственного контракта на проектно-изыскательские работы платы за проведение государственной экспертизы, так как это увеличивает стоимость объекта и является по существу переброской средств из одного бюджета в другой;
- включить в состав капитальных вложений затраты на выполнение археологического обследования района проектирования, технический надзор, кадастровые работы, дополнительный транспорт при строительстве линейных объектов;
- произвести корректировку федеральной базы ГЭСН и ФЭР с учетом применяемых повсеместно в строительстве передовых технологий и материалов.

Хочется надеяться, что оформившиеся на конференции предложения дойдут до адресатов, будут реализованы и

станут определенным вкладом в дело совершенствования проектирования автомобильных дорог и искусственных сооружений, модернизацию процессов дорожного строительства.

Именно для этого и приезжали в Петербург из многих регионов участники конференции. Два дня общения с единомышленниками, несомненно, оказались полезными. Об этом можно судить по настроениям: большинство покидали конференц-зал удовлетворенные результатами работы. В адрес оргкомитета продолжают поступать отзывы, в которых участники делятся своими мнениями о прошедшем форуме. А заведующий кафедрой «Мосты» Петербургского государственного университета путей сообщения доктор технических наук профессор В.Н. Смирнов выразил свои впечатления в стихах:

Дела дорожные

*На конференции дорожной
зал возмущался и гудел:
«Ведь без дорог жить невозможно,
но бездорожье – беспредел!..»*

*Слова с трибуны – как всполохи,
идей и мыслей жаркий шквал...
Но все равно – дороги плохи,
как классик некогда сказал.*

*Тогда отметим мы на славу
дорожников нелегкий труд,
когда дорожную державу
шоссе везде пересекут.*

*Мы так хотим, чтоб автобаны
по всей России пролегли,
чтоб засыпались неустанно
все рвы отечественной земли.*

*Не пробирались чтоб мы тропкой
в грязи дорожной октября,
и не толкались долго в пробках,
слова плохие говоря.*

*...Мы все обязаны дорогам,
перед мостами мы в долгу.
Они, наверно, нам от бога,
нельзя любить их на бегу.*

*Хочу я, чтоб мосты стояли
два, три и более веков
и никогда чтоб мы не знали
плохих дорог и дураков.*

