



**IX КОНФЕРЕНЦИЯ  
«АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ  
ПРОЕКТИРОВАНИЯ  
АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ  
И ИСКУССТВЕННЫХ  
СООРУЖЕНИЙ»**

2016

## ОБЩИЕ ЗАДАЧИ

В феврале 2016 года на пленарном заседании IX Всероссийской конференции «Актуальные проблемы проектирования автомобильных дорог и искусственных сооружений» говорилось о результатах выполнения поручений Президента РФ, о совершенствовании системы госэкспертизы проектов, обсуждались вопросы применения региональных стандартов. Также была оценена роль закона № 224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве РФ» в реализации обновленной «Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года».

Юрий Агафонов (НП «АСДОР») заметил, что новым законом № 224-ФЗ о ГЧП устранены существовавшие ранее юридические риски, связанные с реализацией инфраструктурных проектов не по концессионной модели, расширены возможные механизмы исполнения проектов. Но осталась нерешенной основная проблема – при существующем избыточном правовом регулировании нет инструментов, гарантирующих долгосрочный возврат инвестиций: тарифные и бюджетные решения установлены на довольно короткий срок и могут быть изменены в одностороннем порядке. «Ни один бизнес не готов принимать участие в проекте, где условия и правила игры до конца не поняты», – прокомментировал он. По этому вопросу участники конференции внесли ряд предложений, включая создание условий со стороны государства для полноценного обмена опытом по проектам ГЧП.

Говоря о поручениях президента РФ, Юрий Агафонов сообщил, что Минфину, Минэкономразвития и Минтрансу совместно с Банком России и заинтересованными организациями было поручено подготовить предложения по совершенствованию механизма предоставления банковских гарантий при реализации проектов в сфере транспортной инфраструктуры. «Год назад мы предлагали внести изменения в пункт 6 статьи 96 44-ФЗ “Обеспечение исполнения контракта”, с заменой на следующую формулировку: “размер обеспечения исполнения контракта должен составлять не более 5% начальной (максимальной) цены контракта, указанной в извещении об осуществлении закупки” и с добавлением словосочетания “с возможностью внесения изменений в действующие контракты”, а также отменить обеспечение или залог для участия в тендерных процедурах на 2015–2017 годы в связи с кризисной экономической ситуацией, – заявил докладчик. – В Минтрансе нас поддержали!»

В одном из поручений президента РФ было вверено обратить особое внимание на совершенствование системы государственной экспертизы проектов в сфере дорожного хозяйства в целях применения современных технологий, сырья и материалов при строительстве и эксплуатации автодорог при проектировании. «Важно решить эту проблему как можно быстрее, – сказал Ю.А. Агафонов, – ведь проектировщик не может предусмотреть инновационные

решения в проекте. Разработка проектной документации с их использованием выполняется проектными организациями согласно ведомственным нормативным или методическим документам Минтранса России и Росавтодора, поскольку в обновленных ГОСТах инновационных решений нет...»

С.В. Ильин, заместитель директора департамента проектирования, технической политики и инновационных технологий ГК «Автодор», заявил, что экспертиза неоправданно ставит во главу угла сокращение бюджетных затрат, включая в отчеты о своей деятельности показатели «сэкономленных» государственных капвложений. «ГЭ осуществляет оценку проектных решений по капитальным затратам, что ограничивает применение современных решений, обеспечивающих экономический эффект в течение срока службы автомобильной дороги... ГЭ не учитывает отраслевые документы, стандарты ГК «Автодор», даже включенные в техническое задание на проектирование, в качестве обоснования применения передовых решений и новой продукции, – сообщил докладчик. – Следует придать отдельным отраслевым методическим документам статус нормативных и обязательных к учету ГЭ в части, не противоречащей положениям документов, включенных в обязательный перечень в обеспечение требований закона № 384-ФЗ при рассмотрении проектной документации».

Участники конференции активно поддержали предложения, поступившие от ГК «Автодор»: утвердить План поэтапного внедрения технологий информационного моделирования в части линейных объектов; закрепить в постановлении Правительства РФ от 16.02.2008 № 87 применение технологий информационного моделирования при подготовке проектной документации на линейные объекты; внести изменения в постановление Правительства РФ № 145 с целью дать возможность ГЭ принимать к рассмотрению проекты, выполненные с помощью BIM-технологий.

В свою очередь, вопросы импортозамещения программных средств поднял А.Ю. Дорожкин, начальник отдела системного администрирования ЗАО «Петербург-Дорсервис».

По словам В.Г. Решетникова, главного инженера проекта (ОАО «Союздорпроект»), применение инноваций, прорывных технологий, передовых материалов и оборудования, наряду с совершенствованием проектных решений, способствует достижению желаемой эффективности. «Экономия средств может образоваться даже благодаря тем или иным местным (геоклиматическим) условиям – например, за счет изменения конструкции земполотна на болотах, а также конструкций фундаментирования или применения материалов с меньшими эксплуатационными затратами», – подчеркнул он.













**IX КОНФЕРЕНЦИЯ  
«ОСВОЕНИЕ ИННОВАЦИОННЫХ  
ТЕХНОЛОГИЙ  
И МАТЕРИАЛОВ  
В ДОРОЖНОМ ХОЗЯЙСТВЕ»**

2016



## ПРОДОЛЖЕНИЕ ДИАЛОГА

В работе IX Международной конференции «Освоение инновационных технологий и материалов в дорожном хозяйстве» (9–10 ноября 2016 года) участвовали около 250 специалистов, среди которых было много зарубежных представителей. Компания Hansoo Natech (Республика Корея) выступила деловым партнером конференции.

Посетила мероприятие представительная делегация из Татарстана во главе с первым заместителем министра транспорта Республики Татарстан Артемом Викторovichем Чукиным.

На конференции была поднята тема стандартизации – в свете вступившего в силу с 15 февраля 2015 года разработанного технического регламента ТР ТС 014/2011, утвержденного решением Комиссии Таможенного союза в соответствии с Федеральным законом РФ «О техническом регулировании» от 27.12.2002 № 184-ФЗ. Напомним, что решением Комиссии ТС на основании соглашения о единых принципах и правилах технического регулирования в Республике Беларусь, Республике Казахстан и Российской Федерации был установлен переходный период с датой завершения 1 сентября 2016 года.

Генеральный директор НП «АСДОР» Юрий Агафонов подчеркнул, что стандартизация является важнейшим элементом технического регулирования. Стандартами в том числе определяются правила и методы испытаний,

измерений, правила отбора образцов, необходимые для применения и исполнения требований ТР ТС и оценки соответствия продукции.

За прошедшее время проведена большая работа по созданию и актуализации 171 стандарта (утверждены 29.12.2015 решением Коллегии Евразийской экономической комиссии № 176). Однако, по мнению участников конференции, сложилась практика разработки новых нормативных документов без привлечения к этой деятельности экспертов отдельных направлений, без учета положительных результатов практического опыта, накопленного в регионах. Также заявлялось о параллельной разработке сводов правил, межгосударственных стандартов ЕАЭС по ряду вопросов, частично дублирующих и (или) противоречащих друг другу.

Т.М. Сергеева, начальник отдела стандартизации и метрологии «БелдорНИИ», отметила, что специалистам все требования безопасности к автомобильным дорогам, приведенные в техническом регламенте, известны. «Эти же требования, которые установлены и применялись ранее, так как практически все технические требования к автомобильной дороге влияют на ее безопасность, – подчеркнула она. – В соответствии с регламентом, самый большой блок требований безопасности необходимо обеспечить при проектировании автомобильной дороги. Проектная документация, разработанная в соответствии с ТР ТС 014/2011, должна предусматривать защитные меры против возможных рисков. Для дорожников новыми

являются требования по оценке соответствия результатов работы на каждом этапе жизненного цикла автомобильной дороги. С введением в действие технического регламента такая оценка обязательна, но она выполняется без помощи органов по сертификации».

Тему межгосударственных стандартов продолжил А.М. Кулижников, начальник управления проектирования ФАУ «РОСДОРНИИ», поместив фокус внимания на конкретное направление – инженерные изыскания. А.Г. Инденбом, заместитель генерального директора АО «Петербург-Дорсервис», коснулся основных положений ГОСТ 33100-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Правила проектирования автомобильных дорог».

Подробный анализ состояния проектирования дорожных одежд сделал М.В. Немчинов, профессор кафедры строительства и эксплуатации дорог МАДИ. Об основных направлениях совершенствования расчета нежестких дорожных одежд сообщил С.К. Илиополов, генеральный директор ООО «Автодор-инжиниринг».

Kim Young Ik, директор отдела исследований и разработок Hansoo Natech, рассказал об инновационном асфальтовом покрытии, о технологии ремонта с использованием ультратонкой смеси горячего асфальта высокой степени сопротивляемости отраженным трещинам и переработанного холодного асфальта с вяжущим без летучих органических веществ.

Участники конференции заинтересовались и специальной пропиткой для восстановления, упрочнения и продления срока службы асфальтобетонных покрытий путем насыщения слоев износа битумным вяжущим, заполнения пор, микротрещин и повышения коэффициента сцепления за счет содержащихся в смеси минеральных наполнителей, которую в своей презентации представил Г.В. Задорожный, руководитель компании «АэроПлан ПРО».

Д.А. Амбарцумов, директор по стратегическому развитию ГК «Иннотех», сообщил о высокотехнологичных полимерных материалах для гидроизоляционной защиты объектов транспорта. «Физико-механические характеристики полученного гидроизоляционного покрытия позволяют обеспечить его долговечность выше предусмотренных гарантийных сроков для соответствующих строительных сооружений», – отметил он.

Об исследовании влияния комплексного модификатора асфальтобетона на основе резиновой крошки КМА КОЛТЕК на свойства покрытий рассказал В.Е. Кошкар, руководитель технического отдела ООО «КОЛТЕК-КАМА». Он отметил, что модификатор эффективен при использовании в плотных асфальтобетонных смесях типа А, Б и В, а также в щебеночно-мастичном асфальтобетоне (ШМА). Кроме того, его использование для литых и вибролитых смесей позволяет создать гидроизолирующие слои покрытия на мостах и путепроводах.







