

# ДОРОГИ СТАНОВЯТСЯ ЛУЧШЕ

## КЛЮЧЕВЫЕ ВОПРОСЫ РАЗВИТИЯ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА ОБСУДИЛИ НА ИТОГОВОЙ ДЕКАБРЬСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ АССОЦИАЦИИ «РАДОР»

Седьмого декабря 2022 года в Москве состоялась ежегодная конференция Ассоциации «РАДОР» по вопросам развития сети автомобильных дорог регионального значения – заседание Комиссии Ассоциации «РАДОР» по развитию, ремонту и содержанию автомобильных дорог. В этом году она прошла в рамках мероприятий V Съезда дорожников СНГ, посвященного 30-летию Межправительственного союза дорожников.



В конференции приняли участие директор Департамента Государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса России Андрей Шилов, заместитель руководителя Федерального дорожного агентства Игорь Костюченко, начальник Управления регионального развития и реализации национального проекта Росавтодора Радик Фаразутдинов, генеральный директор ФАУ «РОСДОРНИИ» Александр Бедусенко, председатель Межправительственного совета дорожников Бури Каримов, председатель Общероссийского профсоюза работников автотранспорта и дорожного хозяйства Владимир Ломакин, представители органов управления дорожным хозяйством субъектов Российской Федерации, дорожной отрасли стран СНГ, отраслевых научных и подрядных организаций, члены Общественных советов при Минтрансе России и Федеральном дорожном агентстве. Модератором мероприятия выступил генеральный директор Ассоциации «РАДОР» Игорь Старыгин.

Один из ключевых вопросов повестки – дальнейшее развитие и совершенствование нормативно-правовой базы в сфере дорожного хозяйства. Андрей Шилов представил основные результаты деятельности Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса России в 2022 году, а также обозначил перспективные задачи совершенствования законодательства в сфере дорожного хозяйства. Как было отмечено, разработано 24 нормативных правовых акта, в число которых вошло 9 федеральных законов, 9 постановлений Правительства РФ и 6 приказов ведомства.

Особое внимание было уделено регулированию проблемных вопросов взаимодействия с владельцами инженерных коммуникаций при строительстве объектов. Изменения внесены в Градостроительный кодекс, благодаря которым в статье 52.2 установлен порядок переустройства инженерных коммуникаций.

В рамках блока «строительных вопросов» в развитие статьи 53 Градостроительного кодекса уточнены случаи проведения строительного контроля на федеральных и региональных дорогах, ФГБУ «Росдортехнология» и ФАУ «РОСДОРНИИ» утверждены как единственные поставщики по стройконтролю (постановление Правительства № 712 от 20 апреля 2022 года).

Особенно остро в 2022 году стоял вопрос компенсации подрядным организациям роста цен на строительные материалы, с этой целью подготовлено постановление Правительства № 1148, зафиксировавшее возможность изменения цены контракта на выполнение работ по ремонту и содержанию.

Также приказом Минтранса России № 276 внесены изменения в типовые условия контрактов на выполнение работ по строительству (реконструкции), капитальному ремонту автомобильных дорог (приказ Минтранса России № 37), исключая изменение стоимости работ в случае их досрочного завершения.

В 2022 году при участии Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства установлены виды подготовительных работ, которые могут выполняться до выдачи разрешения на строительство (постановление

Правительства № 1798), что позволяет со дня направления проекта на экспертизу приступать к выполнению земляных работ, а также переустройству коммуникаций (не требующих экологической экспертизы).

Важное изменение, связанное с цифровизацией отрасли, – внесение изменений в Федеральный закон № 257-ФЗ об автомобильных дорогах, предусматривающих внедрение системы контроля дорожных фондов (СКДФ).

С вступлением в силу приказа Минтранса № 418 осуществлен переход на выдачу спецразрешений на движение тяжеловесных транспортных средств только в электронном виде в формате «одного окна».

Андрей Шилов подчеркнул, что в рамках предстоящей работы на 2023 год будет продолжен курс на цифровизацию отрасли и создание единой автоматизированной системы весогабаритного контроля транспортных средств (АСВГК), к которой будут подключаться все виды пунктов весогабаритного контроля на автомобильных дорогах всех значений. Он также проинформировал участников конференции о работе Минтранса России по актуализации в 2023 году нормативов финансовых затрат на капитальный ремонт, ремонт и содержание автодорог федерального значения, уточнению положений приказа Минтранса № 402 «Об утверждении Классификации работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог».

Андрей Шилов добавил, что с 2023 года предусмотрены изменения в правила предоставления субсидий на приведение в норматив дорог и мостов – в настоящее время они находятся на подписании в Правительстве РФ. С принятием данных изменений станет возможным направлять субсидии в том числе и на строительство и реконструкцию мостов, стоимость которых не превышает 3 млрд руб. Кроме того, будет введена обязанность регионов проводить диагностику дорог и оценку технического состояния мостов.

«Сейчас у регионов есть прекрасная возможность направить свои силы на восстановление аварийных мостов. К 2024 году необходимо привести к нормативу 101,74 тыс. пог. м искусственных сооружений, а к 2030-му – 290 тыс. пог. м. Уверен, нам удастся выполнить поставленные задачи», – отметил директор Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса России Андрей Шилов.

Игорь Костюченко в режиме ВКС представил информацию о предварительных итогах реализации федеральных проектов «Региональная и местная дорожная сеть» и «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» в 2022



году. Он сообщил, что объем федеральной поддержки в рамках данных программ составил порядка 166 млрд руб., контрактация по которым на текущий момент составила 99,7%. «Завершается работа на 6302 объектах в 84 регионах, на 96,8% выполнены работы по укладке верхних слоев, – доложил выступающий. – До 30 декабря нам необходимо обеспечить заключение всех соглашений по предоставлению субсидий на следующий период. Прошу руководителей в субъектах взять эту задачу под личный контроль».

В ходе конференции отдельно остановились на теме качества дорог. Об обновленной системе качества при планировании и реализации объектов федерального проекта «Региональная и местная дорожная сеть» в своем выступлении рассказал начальник управления регионального развития и реализации национального проекта Федерального дорожного агентства Радик Фаразутдинов. Он отметил, что предпосылками к ее созданию послужил значительный рост объема дорожно-строительных работ, а также унификация подходов к реализации нацпроекта. После утверждения концепции программы было проведено ее тестирование в трех пилотных субъектах. На основе полученных данных были разработаны методологические основы для реализации программы. «По каждому из направлений – формирование дорожных программ, контрактация, эксплуатация – сделали чек-листы, которые позволяют быстро оценить, что происходит в части качества. Мы предложили поучаствовать ряду субъектов, которые согласились использовать методические рекомендации самостоятельно. Двенадцать регионов получили от нас четкие инструкции. Теперь нам предстоит обсудить полученные результаты и наметить дальнейшие действия по реализации программы», – рассказал Радик Фаразутдинов.



Игорь Старыгин доложил о состоянии дел в дорожном хозяйстве субъектов РФ в 2022 году и задачах на период 2023–2025 годов. Он сообщил, что на данный момент выполнены работы более чем на 132 млн кв. км дорожного покрытия, введены в эксплуатацию свыше 15 тыс. пог. м искусственных сооружений. Масштабные работы проведены благодаря беспрецедентному объему финансирования отрасли: в текущем году общий объем дорожных фондов превысил 1,7 трлн руб. При этом в качестве поддержки из федерального бюджета субъектам направлено порядка 425,5 млрд руб. В свою очередь регионы оказали помощь муниципальным образованиям в размере, превышающем 367,1 млрд руб., что составляет почти четверть объема дорожных фондов (без городов федерального значения).

Игорь Старыгин подчеркнул, что собираемость двух основных источников пополнения дорожных фондов – акцизов на горюче-смазочные материалы и транспортного налога – остаются на высоком уровне. Ожидается, что по первому плану будет перевыполнен.

Докладчик также обратил внимание участников конференции на необходимость тщательной работы с СКДФ. С 1 марта 2024 года за нарушение порядка размещения информации в системе и порядка ее эксплуатации будет предусмотрена административная ответственность в части федеральных автодорог, а с 1 марта 2025 года – и в части региональных и местных дорог.

Владимир Ломакин, приветствуя участников конференции, отметил, что у дорожных союзов и ассоциаций богатая совместная история. «Отраслевым соглашением по дорожному хозяйству на 2023–2025 годы, которое подписано 2 декабря 2022 года, мы подчеркнули значимость проведения единой социальной политики дорожной отрасли, – сказал он. – Соглашение распространяется на подавляющее большинство дорожных организаций страны. Наша задача – сделать так, чтобы отраслевой документ был исполняем».



С информацией об осуществлении строительного контроля выступил Александр Бедусенко. Он заметил, что выполнять эту задачу заказчик может и сам при наличии собственной лаборатории и специалистов. «Однако непрерывный рост объемов и сложности работ объективно показывает необходимость привлечения специализированных организаций, – подчеркнул он. – При этом обязательным условием является их максимальная укомплектованность оборудованием, актуализированным с учетом действующей нормативной базы».

Александр Бедусенко порекомендовал заказчикам при планировании работ по стройконтролю проводить дополнительный расчет стоимости лабораторного и геодезического контроля и рассмотрения рабочей документации для обеспечения полноценной стоимости контракта, не включать в контракт работы, не относящиеся к строительному контролю (диагностика, паспортизация), а также обеспечивать соответствие стоимости и объемов мероприятий в конкурсной документации.



Заместитель директора ФГБУ «Росдормониторинг» Станислав Головач представил доклад о работе системы «одного окна» в части выдачи специальных разрешений на движение по автомобильным дорогам общего пользования тяжеловесных и крупногабаритных автотранспортных средств. Он напомнил, что больше года назад полномочия по выдаче спецразрешений были возложены на Росдормониторинг, в то же время была введена в эксплуатацию модернизированная информационная

система, личный кабинет перевозчика, удаленные рабочие места оператора и владельцев автодорог. За период с июля 2021 года в системе зарегистрировано более 13,5 тыс. организаций и физических лиц и свыше 62,5 тыс. транспортных средств. За 11 месяцев текущего года получено более 505 тыс. заявлений, из которых выдано 87,3%. При этом объем обработанных заявлений в день достигает 4 тыс. единиц, а среднее время выдачи составляет 8 рабочих дней.

«Отмечу, что по-прежнему есть необходимость заполнения геоинформационного модуля в полном объеме, – доложил спикер. – На данный момент 100-процентное заполнение только по федеральным автодорогам. По региональной дорожной сети уровень достиг 99,42%, а по муниципальной – 53,3%».

В планах на 2023–2024 годы – развитие и совершенствование информационной системы. В частности, сокращение срока выдачи спецразрешений до 4 рабочих дней, уход от согласования с владельцами и переход на автоматическое внесение, автоматический расчет возмещений вреда, выставление единого счета, а также автоматизация построения и согласования маршрута при отсутствии необходимости в получении спецразрешения.

Заместитель председателя ТК-418 «Дорожное хозяйство» Евгений Симчук рассказал о совершенствовании нормативно-технического регулирования в области дорожной деятельности. В частности, он сообщил, что в ходе актуализации обязательных требований уточнены области применения, терминологии и объекты технического регулирования. В ближайшее время предстоит ряд работ по актуализации фонда документов по стандартизации в дорожном хозяйстве: из 410 отраслевых дорожных методических документов 45 подлежат отмене, 21 – переработке, 9 – пересмотру, 2 – актуализации. Эту работу необходимо выполнить до 1 сентября 2025 года, в противном случае данные документы невозможно будет более включать в стандартную проектную документацию.

Доклад о повышении межремонтных сроков службы автомобильных дорог с применением инновационных технологий представил президент Ассоциации бетонных дорог, заведующий кафедрой «Строительство и эксплуатация дорог» МАДИ Виктор Ушаков. Докладчик отметил, что в отношении продления сроков службы автомобильных дорог следует прежде всего говорить о повышении несущей способности дорожных одежд. «Нагрузки на дорожную сеть возрастают из года в год. За последние 30 лет они увеличились в 4 раза», – сказал он.

Виктор Ушаков назвал несколько путей повышения межремонтных сроков: улучшение качества проектно-исследовательских работ (применение современных геофизических методов исследований, расчет просадок грунтов по предполагаемой трассе), использование наилучших технологий и материалов (укрепление грунтов минеральными и комплексными вяжущими), повышение надежности работы систем водоотвода и дренажа, выбор конструкции дорожных одежд.

«Для обеспечения расчетных нагрузок толщина асфальтобетонных слоев сегодня значительно возросла, а это очень высокие финансовые затраты, – отметил выступающий. – Альтернативный способ – укрепленные основания с минеральными комплексными вяжущими и применение цементобетона в конструктивных слоях». Виктор Ушаков сообщил, что в настоящее время разработан целый ряд нормативных документов по устройству основания из укатываемого бетона и материалов, укрепленных минеральными вяжущими. Специалистами МАДИ впервые в России разработан ГОСТ на типовые конструкции жестких дорожных одежд, рассчитанных на срок службы 30 лет. Появился комплект документов, связанный с бетонными смесями, а также три ГОСТа по требованиям к бетону для устройства слоев оснований и покрытий и правила производства работ.



Участникам конференции был представлен блок докладов о состоянии дел в дорожном хозяйстве субъектов РФ. Министр транспорта и дорожного хозяйства Амурской области Александр Зеленин рассказал о реализации национального проекта БКД в своем регионе, коснувшись вопроса применяемых современных технологий. В частности, он отметил широкое использование технологии холодной регенерации. Кроме того, для сохранения дорожного полотна в период производства ремонтных работ в субъекте внедрена практика завоза инертных материалов для ремонта в зимний период. В 2022 году на эти мероприятия направлено порядка 800 млн руб.

Начальник департамента дорожного хозяйства и транспорта Вологодской области Андрей Накрошаев поделился с коллегами опытом применения цифровых решений для содержания региональных дорог. Он рассказал, что технический надзор за дорожной сетью субъекта осуществляет 24 инженера, при этом на каждого приходится свыше 400 км до-



рог. Ранее продолжительность обработки каждого выявленного недочета составляла минимум 5 дней (без учета проведения работ), которые требовались для передачи информации и оформления документов. Для упрощения этого процесса по заказу департамента были разработаны мобильное приложение и информационно-управляющая система, в которые моментально передаются фотоотчет и геолокация с места выявления инцидента, и теперь продолжительность обработки сократилась до 1 дня. В приложении также видна вся история предписаний и их отработка подрядчиком, автоматически состав-

ляется отчет за нужный период.

С приветственным словом выступил Бури Каримов. Он рассказал о результатах работы Межправительственного союза дорожников за 30 лет и проведенных организацией мероприятий, а также выразил готовность дорожников стран СНГ передавать опыт и наработки коллегам из Ассоциации «РАДОР».



Коллега из Белоруссии главный научный сотрудник БелдорНИИ Алексей Бусел рассказал об инновационных разработках БелдорНИИ для строительства и содержания автомобильных дорог. Он сообщил, что институт ориентируется прежде всего на применение местных материалов. В настоящее время основу ремонтных работ составляет технология регенерации покрытия, однако это не решает проблемы возрастания нагрузки. В связи с этим в дорожном хозяйстве республики идет переход на полужесткие дорожные одежды.

«Для местных дорог мы широко используем холодную асфальтобетонную смесь на основе битумной эмульсии. Для гравийных – технологию долговременного обеспыливания, – отметил докладчик. – В республике довольно много автодорог из бетона, поэтому опыт работы с ними большой. Для ремонта жестких покрытий применяем мембранную технологию, устраиваем тонкослойное фрикционное защитное покрытие «тонфриз-слой», используем высокощелочные гидроизоляционные смеси на мостах и путепроводах в городских условиях».

Алексей Бусел также рассказал, что в Белоруссии создано производство гранулированного резинобитумного вяжущего в асфальтобетонных смесях – опорная сеть дорог республики ремонтируется с их применением. Также совместно с казахскими учеными специалисты БелдорНИИ произвели расчет уменьшения тепловых нагрузок на жесткие дорожные одежды и разработали технологию осветления покрытия. Кроме того, докладчик сообщил о наличии перечня проектных решений по строительству временных мостов, которым ученые республики готовы поделиться с российскими коллегами.

Баглан Баймагамбетов в своем выступлении сообщил о деятельности Ассоциации дорожников Казахстана по улучшению качества автомобильных дорог. Он отметил, что в республике уделяется большое внимание дорожным организациям и защите их интересов. «Все издержки подрядчиков должны быть возмещены своевременно, перерасчеты по удорожанию произведены без задержек. Этот вопрос наша ассоциация ставит во главу угла», – подчеркнул он.

Отдельный блок докладов в ходе конференции был посвящен вопросам импортозамещения. Открыл эту часть мероприятия заместитель начальника Управления научно-технических исследований, информационных технологий и хозяйственного обеспечения Федерального



дорожного агентства Георгий Гончаров. Он выступил с информацией о работе Федерального дорожного агентства в области импортозамещения и проведения научных исследований как одного из драйверов технологического развития.

Георгий Гончаров сообщил, что в 2019–2021 годах в рамках межведомственной рабочей группы Минтранса России,



Минпромторга России и Росавтодора проводилась активная работа с подрядными организациями, направленная на повышение конкурентоспособности дорожно-строительной техники отечественного производства. В рамках этой работы были сформированы и направлены производителям замечания и предложения по модернизации и дооснащению российской техники и оборудования.

«Проведенный в 2022 году анализ показал, что по отдельным видам техники достигнут достаточно хороший результат импортозамещения: 90% комбинированных дорожных машин производится в России, по автогрейдерам этот показатель достигает 70%, по автосамосвалам 60%, – отметил Георгий Гончаров. – Однако по отдельным позициям доля отечественной техники низка: бурильно-сваебойные машины – 28%, грунтовые катки – 20%, экскаваторы-планировщики – 7%». В настоящее время организована опытная эксплуатация на федеральных объектах асфальтоукладчиков и асфальтобетонных заводов отечественного производства. По итогам испытаний сформированы предложения по повышению их потребительских характеристик.

Георгий Гончаров также коснулся вопросов производства комплектующих и дорожно-строительных материалов. Он отметил, что на данный момент 10–15% узлов техники, которая производится в России, продолжает зависеть от импорта, при этом некоторые узлы не производятся в нашей стране. Ситуация с материалами позитивная: отечественных – 95%, и по прогнозам в ближайшее время будет достигнута полная импортнезависимость в этой сфере.

Представители компаний-производителей и поставщиков дорожно-строительной техники, оборудования и материалов выступили с конкретными предложениями по импортозамещению. В частности, были рассмотрены такие темы, как локализация производств, ремонт бетонных конструкций, обеспечение технологического суверенитета дорожной отрасли в области битумных материалов, применение автоматических систем метеорологического обеспечения при организации работ на автодорогах, проблемы качества геосинтетических материалов и многие другие.



В завершение конференции Игорь Старыгин представил участникам проект программы работы Ассоциации «РАДОР» на 2023 год, составленной с учетом предложений членов Ассоциации.

*По материалам Ассоциации «РАДОР»  
Фото пресс-службы Ассоциации «РАДОР»  
и Алексея Шлыкова*