

## АССОЦИАЦИЯ «РАДОР» ПРОВЕЛА 18-Ю ЕЖЕГОДНУЮ КОНФЕРЕНЦИЮ «НОВЫЕ ПРОГРЕССИВНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ РЕМОНТА И СОДЕРЖАНИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ» В Г. ЧЕЛЯБИНСКЕ

В рамках мероприятия, которое прошло 13-14 апреля был также проведен круглый стол по теме «Содержание автомобильных дорог: новым задачам – новые подходы». Конференция прошла при поддержке Министерства транспорта Российской Федерации, Федерального дорожного агентства, Правительства Челябинской области, Министерства дорожного хозяйства и транспорта Челябинской области.

К участию в мероприятиях конференции прибыли более 150 человек из 27 субъектов – представители территориальных органов управления автомобильными дорогами, подрядных, проектных, научных и образовательных организаций в области дорожного хозяйства, производителей техники, оборудования и материалов для дорожной отрасли. Также для всех пожелавших принять участие в работе конференции в режиме видеоконференцсвязи была предоставлена такая возможность. В первый день конференции было заслушано 25 выступлений.



Вел конференцию генеральный директор Ассоциации «РАДОР» Игорь Старыгин. Приветствовали участников заместитель губернатора Челябинской области Сергей Шаль, президент Союза транспортников России, депутат Государственной Думы РФ Виталий Ефимов, генеральный директор ФАУ «РОСДОРНИИ» Станислав Набоко. С докладами выступили депутат Государственной Думы РФ Олег Гарин, директор Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства транспорта РФ Андрей Шилов, заместитель руководителя Федерального дорожного агентства Игорь Костюченко, министр дорожного хозяйства и транспорта Челябинской области Алексей Нечаев, заместитель начальника отдела надзора в сфере дорожной деятельности ГУОБДД МВД России Халит Алимханов.

Мероприятие открылось вручением почетных грамот Ассоциации «РАДОР» Министерству дорожного хозяйства и транспорта Челябинской области и ОКУ «Челябинскавтодор» за большой вклад в развитие дорожного хозяйства, помощь в реализации программ работы Ассоци-

ции «РАДОР», содействие в организации и проведении в 2022 году в г. Челябинске 18-й ежегодной конференции «Новые прогрессивные технологии ремонта и содержания автомобильных дорог».

Обращаясь к участникам Сергей Шаль отметил, что конференция Ассоциации «РАДОР» проводится в Челябинске уже второй раз. «С прошлой встречи, которая состоялась в 2016 году», – сказал он, – мы сделали ощутимый шаг вперед: объем регионального дорожного фонда вырос с 11 млрд рублей до 20 млрд рублей, с 50 км ремонта дорог за год поднялись до 900 км. Это стало возможным благодаря участию в национальном проекте «Безопасные качественные дороги» и федеральной поддержке. Наша основная задача – сделать дороги России и Челябинской области комфортными и безопасными. Это невозможно без контроля всех уровней. И здесь я хотел бы отметить роль регионального отделения Общероссийского народного фронта, члены которого постоянно участвуют в работе дорожников и вносят свои замечания.

Виталий Ефимов поздравил участников конференции с успешным выполнением задач дорожно-строительного сезона 2021 года. «Проведена колоссальная работа, – отметил он. – Однако сегодня я хотел бы обозначить основные вопросы, которым надо уделить особое внимание: необходимо сохранить бесперебойную работу отрасли, обеспечивать высокое качество выполненных работ, повышать производительность труда, активнее решать вопросы импортозамещения, и, конечно, оказывать поддержку трудовым коллективам». Виталий Ефимов также отметил важность усиления работы с проектными институтами в целях обеспечения отрасли высококвалифицированными кадрами и современными проектными решениями.

Станислав Набоко в своем слове также подчеркнул, что заявленная тема конференции сегодня имеет особое значение, поскольку использование прогрессивных материалов и технологий – одна из ключевых задач, которая ставится Правительством РФ и Минтрансом России с целью обеспечения опережающих темпов развития дорожного хозяйства. Станислав Набоко кратко представил деятельность ФАУ «РОСДОРНИИ», отметив, что с момента создания в 1959 году институт



значительно расширил свой функционал и сегодня осуществляет целый комплекс работ, направленных на развитие отрасли. Так, кроме традиционных видов деятельности, ФАУ «РОСДОРНИИ» занимается разработкой документов транспортного планирования, выполняет расчет вреда, наносимого дорогам тяжеловесными и крупногабаритными транспортными средствами. «При внедрении ИТС данные работы позволят обеспечить качественный мониторинг параметров транспортных потоков и выбор модели управления дорожным движением», – сказал выступающий.

Станислав Набоко также напомнил, что данные по всем автодорогам заносятся в Систему контроля дорожных фондов (СКДФ). Эта система с 6 марта 2022 года в соответствии с изменениями в Федеральный закон №257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации...» получила статус государственной информационной системы (ГИС), а с 2023 года ее функционал будет расширен интеграцией с системами Ространснадзора, электронного бюджета и так далее. В настоящее время прорабатывается возможность автоматизированного внесения данных, получаемых по результатам лазерного сканирования дорожной сети. «Институтом также проводятся работы по совершенствованию отраслевой сметно-нормативной базы, мониторингу цен на строительные ресурсы, актуализации нормативов финансовых затрат», – сообщил Станислав Набоко. – такой объем данных позволит использовать СКДФ в том числе для формирования программ дорожных работ и прогнозирования расходов бюджетных средств. Эта система должна стать рабочим инструментом на столе каждого регионального заказчика, – подчеркнул спикер.

## ИТОГИ И ЗАДАЧИ

Игорь Старыгин выступил с докладом об основных итогах развития дорожного хозяйства в субъектах РФ в 2021 году и задачах на 2022 – 2030 годы. Он напомнил об изменениях, которые были внесены в национальный проект «Безопасные качественные дороги» (далее БКД) в прошлом году, а также рассказал о тех, которые планируются к принятию на правительственном уровне в 2022 году. Так, 7 апреля на заседании Проектного комитета по нацпроекту БКД принято решение о корректировке одного из основных показателей – доли дорог в нормативном состоянии: уже к концу 2024 года он должен составить не менее 52,0% вместо запланированных прежде 50,9%.



«В связи с этим, – отметил Игорь Старыгин, – необходимо выполнить расчеты потребности в финансовых ресурсах для достижения обновленных показателей по каждому субъекту РФ».

Изменения затронули и показатели, касающиеся искусственных сооружений: теперь к концу 2024 года протяженность мостов, приведенных в нормативное состояние, должна составить не 100 тыс. пог. м, а 101,74 тыс. пог. м. Здесь также перед территориальными органами управления автодорогами стоит задача рассчитать потребность в финансировании.

Игорь Старыгин сообщил, что с начала реализации нацпроекта БКД ежегодно ремонтируется порядка 17 тыс. км дорог регионального и межмуниципального значения. В прошлом году по сравнению с 2020 годом протяженность отремонтированных дорог увеличилась еще на 1,2% и составила 17,9 тыс. км, а прирост доли автодорог в нормативе составил 2,4%. Однако при этом, отметил он, расчетный межремонтный срок составляет 28 лет.

Значительный объем работ выполнен в 2021 году и на искусственных сооружениях: на региональной дорожной сети введено в эксплуатацию более 28,5 тыс. пог. м. Между тем, общая ситуация с мостами в субъектах остается довольно тяжелой: из 35 149 сооружений 1265 шт. (4%) находятся в аварийном состоянии и 2903 шт. (9,2%) – в предаварийном. В Уральском федеральном округе показатели лучше, чем в других округах: 10 мостов в аварийном и 35 в предаварийном состоянии.

«Объемы выполняемых работ напрямую связаны с объемами финансирования», – сказал Игорь Старыгин. – Суммы выделяются очень серьезные: в прошлом году в отрасль было направлено более 1,4 трлн рублей, в том числе 306 млрд рублей составила федеральная поддержка. Максимум за все предыдущие годы достиг и показатель доли дорожных фондов в общем объеме бюджетов субъектов РФ – 10,1%. Объем помощи муниципальным образованиям составил 26,0% от объема региональных дорожных фондов, что превышает 290 млрд рублей». При этом расчетная обеспеченность финансовыми ресурсами по содержанию автодорог регионального и межмуниципального значения составила 44%, по ремонту – 59%, по капитальному ремонту – 6%, а в целом по трем направлениям – лишь 27%.

Игорь Старыгин также сообщил, что по результатам прошлого года были выполнены и даже перевыполнены показатели сбора основных источников формирования

дорожных фондов: акцизов на горючесмазочные материалы и транспортного налога – объем поступлений составил 586,6 млрд рублей (101,9% от плана) и 195,9 млрд рублей (100%) соответственно. «В то же время сегодня существует риск отмены транспортного налога, – отметил докладчик. – Многие пользователи автодорог и некоторые политические деятели в очередной раз выступили с таким предложением и внесли законопроект



на рассмотрение в Госдуму РФ. Наша задача – отстоять интересы дорожной отрасли и тщательно проработать данный вопрос с законодательными и исполнительными органами власти субъектов, представить свои обоснованные отзывы в Госдуму».

Среди рисков достижения установленных нацпроектных показателей Игорь Старыгин назвал также сохраняющуюся во многих регионах практику уплаты налога на имущество в части автодорог общего пользования регионального значения из средств региональных дорожных фондов. «С 2019 года ситуация несколько стабилизировалась: 24 субъектами предоставлено освобождение от уплаты налога, – сообщил он, – однако многие субъекты продолжают платить, в том числе из средств дорожных фондов. В результате почти 14 млрд рублей уходит из отрасли. Считаю целесообразным продолжить работу по недопущению направления средств дорожных фондов на эти цели».

Игорь Старыгин коснулся также вопроса строительства автомобильных дорог в сельской местности, которое в настоящее время регулируется Минсельхозом России в рамках госпрограммы «Комплексное развитие сельских территорий»: «5 апреля Президент России Владимир Путин в ходе совещания по развитию агропромышленного и рыбохозяйственного комплексов и смежных отраслей промышленности отметил, что безусловным приоритетом остается комплексное развитие сельских территорий, строительство автодорог и другой инфраструктуры, – сказал выступающий. – С федерального уровня осуществляется поддержка этого направления, однако уже который год мы фиксируем, что выделяемые средства осваиваются не в полном объеме, причем в прошлом году ситуация усугубилась. Проблемы известны и понятны: трудности при прохождении процедур межведомственного согласования, приоритетное включение в программы работ объектов АПК по отношению к объектам социального значения, невозможность использования средств экономии

при проведении госзакупок на строительство дорог, ранжирование объектов и оценка эффективности направлена на объекты одного года». Ассоциация «РАДОР» совместно с Минтрансом России и Росавтодором предлагает оставить вопросы развития сельских территорий в части развития АПК за Минсельхозом России, а строительство дорог к социально значимым объектам и населенным пунктам проводить в рамках нацпроекта БКД, возможно, с выделением отдельного целевого показателя по этому направлению».

Игорь Старыгин напомнил, что 30 мая 2017 г. Постановлением Правительства РФ № 658 были утверждены новые нормативы финансовых затрат на капитальный ремонт, ремонт и содержание автодорог федерального значения и установлены новые межремонтные сроки. Аналогичные нормативы необходимо принять и на региональном уровне, однако за 5 лет это сделали только 32 субъекта. «Провести эту работу важно во всех регионах, – подчеркнул докладчик, – чтобы, с одной стороны, знать потребности в финансировании, и с другой – оценить возможности бюджетов и определиться с переходным периодом к нормативному финансированию».

Игорь Старыгин сообщил о новых решениях в отношении проезда по автодорогам общего пользования крупногабаритных и/или тяжеловесных транспортных средств. В соответствии с поручением заместителя председателя Правительства РФ Андрея Белоусова от 5 марта в целях устойчивого развития экономики в условиях санкционных ограничений транспортным средствам, перевозящим продукты питания и предметы первой необходимости, разрешен проезд без спецпропусков. В связи с тем, что автоматические пункты весогабаритного контроля не имеют возможности идентифицировать перевозимые грузы, на этот период они переводятся в режим мониторинга. «Не стоит воспринимать это как остановку работы, – отметил Игорь Старыгин. – Мы должны проводить оценку соблюдения перевозчиками правил движения тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств, выявлять в составе транспортного потока большегрузы, движущиеся с критическими параметрами, и оценивать наносимый ими ущерб, а также продолжать информировать общественность о деятельности в части обеспечения сохранности дорожной сети. Планируется ежемесячно представлять результаты мониторинга в Минтранс России и Правительство РФ».

Комментируя инициативу Министерства промышленности и торговли Российской Федерации в части увеличения допустимой массы шестиосного (и более) транспортного средства с 44 до 55 тонн при перевозке необработанных лесоматериалов в период с ноября по апрель и с июня по сентябрь каждого года (соответствующий проект постановления Правительства РФ о внесении изменений в Правила перевозок грузов автомобильным транспортом (приложение № 2) проходил общественное обсуждение на сайте для размещения информации о подготовке проектов нормативных правовых актов (regulation.gov.ru) с 25 марта по 8 апреля 2022 г.), Игорь Старыгин призвал территориальные органы управления автомобильными дорогами активнее участвовать в нормотворческих



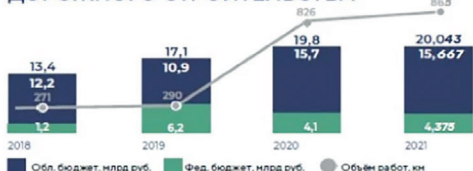
процессах, напрямую затрагивающих интересы дорожно-го хозяйства, и оперативно реагировать на особо острые вопросы.

В частности, в настоящее время требуется провести работу по анализу внесенного в Госдуму РФ законопроекта, в котором в рамках мер поддержки перевозчиков предлагается ввести ряд ограничений на применение системы «Платон» и в то же время отменить статью 179.4 Бюджетного кодекса РФ «Дорожные фонды», которая закрепила понятие дорожных фондов всех уровней, порядок их формирования и использования. «С целью недопущения отмены дорожных фондов необходимо совместно с законодательными и исполнительными органами власти субъектов подготовить аргументированные отзывы, на данный момент отзывы получены от 19 регионов», – подчеркнул Игорь Старыгин.

Игорь Старыгин также обратил внимание на законопроекты о наделении ФАУ «РОСДОРНИИ» полномочиями единственного поставщика в части выполнения работ по оценке технического состояния автодорог, деятельность на которых осуществляется с использованием средств федерального бюджета; о наделении Ространснадзора полномочиями по рассмотрению дел об административных правонарушениях в сфере весогабаритного контроля.

Новое направление работы ожидает дорожников и в связи с принятием дополнений в ст. 179.4 Бюджетного кодекса РФ, которые закрепляют возможность направления средств региональных дорожных фондов на реконструкцию, капитальный ремонт и ремонт трамвайных путей, находящихся в одном уровне с проезжей частью. (Соответствующий федеральный закон № 101 – ФЗ подписан Президентом Российской Федерации 16 апреля 2022 года.)

**ДИНАМИКА ИЗМЕНЕНИЯ ОБЪЕМОВ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА**



**СУБСИДИИ МУНИЦИПАЛЬНЫМ ОБРАЗОВАНИЯМ ЧЕЛЯБИНСКОЙ ОБЛАСТИ**



Алексей Нечаев рассказал об основных направлениях развития дорожно-транспортной инфраструктуры Челябинской области. «По территории субъекта проходит 8,7 тыс. км автодорог регионального и межмуниципального значения и 17,7 тыс. км дорог муниципального значения, – сообщил он. – Сегодня интеграция дорожной сети Челябинской области в существующие российские и международные транспортные коридоры является одной из приоритетных задач правительства региона».

Докладчик отметил, что с начала реализации нацпроекта БКД существенно изменились объемы дорожных работ: если в 2018 году было введено в эксплуатацию после ремонта 271 км региональных дорог, то в 2021 году – 865 км. Достаточно активно ведется работа и по строительству дорожных объектов: в рамках нацпроекта это объекты дорожно-транспортной инфраструктуры в парке «Притяжение» в Магнитогорске, путепровод над ж/д путями в Магнитогорске, реконструкция моста через реку Миасс в Челябинске - их планируется ввести в текущем году.

Одно из основных направлений деятельности органов управления автодорогами Челябинской области – помощь муниципальным образованиям: на места направляется почти 40% выделяемых средств. В прошлом году объем субсидий муниципалитетам составил 8,96 млрд рублей, на которые было отремонтировано 323 км местной дорожной сети.

К слову, активный дорожно-строительный сезон в Челябинской области стартовал как раз в дни конференции. Всего на 2022 год в регионе запланированы работы на 707 км региональных автодорог, в том числе на 67 объектах протяженностью 266 км в рамках БКД. На эти цели будет направлено порядка 20 млрд рублей.

«2022 год объявлен годом качества, – добавил Алексей Нечаев, – и в этом году мы закончим строительство собственной центральной лаборатории, которая позволит более эффективно выполнять дорожные работы и контролировать их».

Олег Гарин выступил с информацией о законодательной поддержке инициатив развития дорожного хозяйства. Он сообщил, в частности, что 28 марта Госдумой РФ принято решение, несмотря на непростую экономическую ситуацию, увеличить финансирование дорожной отрасли еще на 120 млрд рублей «Многие решения, принятые за последние два месяца, расширяют полномочия Правительства РФ, регионов и муниципальных образований, – сказал Олег Гарин. – Речь идет, например, о возможности вносить изменения в контракты, включая их сумму и условия. В настоящее время на рассмотрении находится более 50 новых законопроектов».

Депутат также поддержал Игоря Старыгина в обращении к территориальным органам управления автомобильными дорогами с призывом активнее работать с отзывами на спорные законопроекты, в частности законопроект, предлагающий отменить дорожные фонды: «Чем больше будет обращений с мест, тем легче будет разрешать подобные ситуации», - подчеркнул Олег Гарин.

Андрей Шилов представил доклад об основных задачах по реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги» на период до 2030 года. Первое, на чем он акцентировал внимание, – это показатель национального проекта БКД по доле дорожной сети городских агломераций, находящихся в нормативном состоянии. Докладчик отметил, что субъекты предоставляют неоднозначные данные: «Законодательно регионам не запрещено изменять состав и протяженность автодорог своих агломераций. Однако эта возможность приводит к тому, что, с одной стороны, есть регионы, которые



включают в состав агломерации дороги, уже находящиеся в нормативном состоянии, и таким образом выполняют плановые показатели. А с другой стороны, есть субъекты, которые включают дороги в ненормативном состоянии, ставя перед собой дополнительные задачи. Эта ситуация приводит к затруднительному финансовому планированию на федеральном уровне, так как объем планируемых субъектом работ становится непрозрачным». Андрей Шилов призвал в целях урегулирования спорного вопроса закрепить соответствующими региональными нормативными правовыми актами состав автодорог агломераций и направить информацию в Минтранс России не позднее 1 июня текущего года. То же относится и к городским агломерациям с населением от 100 до 200 тыс. человек, а также к населенным пунктам Дальнего Востока с населением от 20 тыс. человек, несмотря на то, что решение задач по ним предстоит только с 2025 года. «Необходимо заранее позаботиться о планировании работ в этом направлении, - сказал выступающий, - вполне вероятно, что к их реализации мы приступим раньше срока».

Докладчик также остановился на показателе по приведению в нормативное состояние искусственных сооружений: на эти цели в 2022-2024 годах предусмотрено 422 млрд рублей, и к концу данного периода в норматив должны быть приведены не менее 101 тыс. пог. м. «Уже сейчас мы должны по каждому субъекту иметь четкое представление, какие объекты включены в программу, каковы их транспортно-эксплуатационные характеристики и какие мероприятия планируются к реализации, - подчеркнул Андрей Шилов. - Прошу закрыть эту задачу в кратчайшие сроки и представить необходимую информацию в Минтранс России».

Еще одна задача на ближайшую перспективу затрагивает вопрос формирования опорной сети автодорог: в 2025 году субъекты должны будут отчитаться по показателю «Доля дорог региональной опорной сети в нормативном состоянии», при этом уже сейчас им необходимо планировать свои программы дорожных работ с учетом обеспечения увеличения доли дорог опорной сети, рассчитанных на нагрузку 11,5 тонн на ось. Аналогичную работу следует проводить и в отношении искусственных сооружений.

«Хотел бы заострить внимание на проблеме инструментальной диагностики автодорог, - сказал Андрей Шилов. - В рамках контрольных мероприятий выявлено, что отдельные регионы проводят ее ненадлежащим образом



или не проводят вовсе. Тем не менее, инструментальная диагностика является прямой обязанностью субъектов. В целях недопущения подобных ситуаций с 2023 года данное требование будет закреплено в соглашениях с субъектами. Рекомендую заблаговременно запланировать необходимые работы».

Андрей Шилов также отметил, что на фоне интенсивной работы по ремонту региональных дорог не уделяется должного внимания дорогам местного значения: «Прошу начать проработку данного вопроса и представить в Минтранс России расчет потребности в финансировании мероприятий на дорогах муниципальных образований на период 2025-2030 годов».

В завершении выступления докладчик напомнил о законодательном закреплении Системы контроля дорожных фондов и предложил уже сейчас максимально использовать ее в повседневной деятельности, выявлять возможные слабые места и направлять отзывы разработчику. «Таким образом, совместными усилиями мы сформируем полезный инструмент для нашей деятельности», - заключил Андрей Шилов.

Вопросы реализации федерального проекта «Региональная и местная дорожная сеть» осветил Игорь Костюченко. Он сообщил, что в 2022 году в рамках проекта планируется привести в нормативное состояние порядка 4,7 тыс. объектов общей протяженностью более 15 тыс. км в 84 субъектах РФ. Консолидированный бюджет на эти цели составит свыше 340 млрд рублей.

Среди конкретных целей и задач Игорь Костюченко выделил актуальную на сегодня контрактацию объектов текущего года: «На сегодняшний день уровень контрактации составляет 87,2%, - сообщил он. - Это неплохой показатель. Челябинская область - один из 27 субъектов, которые уже имеют контракты на все объекты этого года. Тем не менее, 700 региональных объектов до сих пор не законтрактованы». Выступающий напомнил, что до 1 декабря кассовое исполнение по объему средств федеральной поддержки должно составить 100%.

«Во главе угла стоит повышение качества жизни населения, - подчеркнул Игорь Костюченко. - За 3 года реализации нацпроекта БКД сделано более 2 тыс. участков дорог к школам и детским садам, более 1,2 тыс. - к медицинским учреждениям, не остались без внимания и туристические маршруты. Оценка нашей работы - мнение жителей. По результатам опроса ВЦИОМ, проведен-

ного в декабре прошлого года, улучшение транспортной инфраструктуры отмечают 49% населения».

Игорь Костюченко призвал территориальные органы управления автодорогами заблаговременно готовить и детализировать все необходимые программы работ на текущий финансовый период и на перспективу и быть готовыми «к сдвигу влево» в целях опережающего развития дорожного хозяйства.

Халит Алимханов рассказал о ходе реализации федерального проекта «Безопасность дорожного движения». Он сообщил, что органы ГИБДД ежедневно осуществляют мониторинг планирования и реализации инженерных мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, которые предусмотрены проектом, и озвучил ряд проблемных вопросов. В частности, соответствующие мероприятия по данной системе «Эталон» по состоянию на 12 апреля вписаны в государственные и муниципальные закупки только в 47 субъектах, информация об устройстве барьерных ограждений имеется по 24 субъектам, по устройству искусственных неровностей – по 20, а освещения – лишь по 2. Выступающий еще раз подчеркнул важность данных мероприятий: они дают долговременный отложенный эффект, и именно их проведение в предыдущие годы позволило добиться снижения числа погибших в ДТП по итогам первых трех месяцев 2022 года на 3,5%.

Халит Алимханов также отметил, что в 4 федеральных округах и 34 субъектах число погибших на региональных автодорогах возросло, а наиболее опасным видом ДТП остается столкновение.

«В этой связи обращаю особое внимание на необходимость разделения транспортных потоков встречного направления», – сказал он. Кроме того, докладчик призвал расширять географию всех инженерных мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения и более активно взаимодействовать с органами ГИБДД.

Председатель ТК-418, президент Ассоциации «Р.О.С.Асфальт» Николай Быстров в своем выступлении остановился на конкретном и злободневном вопросе использования автомобилистами шипованной резины и обеспечении в связи с этим сохранности дорог. «Ситуация более чем неблагоприятная, – отметил он. – Во многих странах Европы использование таких шин или запрещено, или разрешено с ограничениями в части периода эксплуатации, скорости, количества шипов и так далее. В России режим использования шипованных шин фактически отсутствует». Между тем, ущерб, наносимый дорожному покрытию, оценивается в 200 млрд рублей в год (согласно исследованиям МАДИ 2014 года). Скорость образования колеи износа достигает 1 см в год – таким образом, каждые 2 года должны проводиться ремонтные работы по ее устранению. Также это неблагоприятно сказывается и на безопасности дорожного движения – по данным ГИБДД за 3 летних месяца 2021 года произошло свыше 500 ДТП с участием автотранспортных средств на зимней шипованной резине. 94 человека погибло.

Николай Быстров назвал целый ряд мер, которые рекомендуется принять для решения проблемы: уменьшить допустимую массу шипа, внести изменения в

Технический регламент Таможенного союза, Правила дорожного движения и КоАП, а также в межгосударственные стандарты, где предъявляются требования к шипам, разработать систему идентификации знака «Шипы» камерами фотовидеофиксации нарушений, а также утвердить правила определения разрешенного периода эксплуатации и рекомендовать субъектам самостоятельно установить разрешенный период в зависимости от условий.

## ГОД КАЧЕСТВА

Отдельный блок докладов первого дня конференции был посвящен вопросам качества дорожных работ. Владимир Мартинсон, главный советник генерального директора ФАУ «РОСДОРНИИ», рассказал о комплексном подходе при планировании и реализации объектов в рамках БКД. Он назвал следующие основные цели реализации нацпроекта в разрезе вопросов качества: качественное и своевременное формирование программ дорожных работ, повышение качества планирования и обеспечение своевременного заключения госконтрактов, повышение качества выполняемых работ и уровень безопасности дорожного движения на участках их производства, а также обеспечения необходимого уровня дальнейшей эксплуатации объектов с целью сохранения достигнутого нормативного состояния. «Однако нацпроект у нас один, а заказчиков много, причем заказчиков разных уровней и разных возможностей, – отметил выступающий. – Это вызывает ряд проблем, в том числе, отсутствие единого подхода к проектно-сметной документации, типовой формы госконтрактов, единого порядка строительного контроля, проектов содержания автодорог и так далее». Со стороны ФАУ «РОСДОРНИИ» предлагается концепция комплексного подхода, включающая все этапы работы над объектом: формирование программ, заключение госконтрактов, строительно-монтажные работы и эксплуатацию. Владимир Мартинсон вынес данное предложение на обсуждение участников конференции и попросил об обратной связи.

Юрий Борисов, заместитель директора ФГБУ «Росдор-



технология», доложил о результатах мониторинга дорожной деятельности на региональной сети автомобильных дорог в 2021 году. Он сообщил, что в течение прошлого года в ходе выездных проверок целевого использования средств и достижения заданных результатов по соглашениям между Росавтодором и субъектами РФ специалистами учреждения проверено 160 объектов ремонта



в регионах и сделано по ним свыше 1200 замечаний. Основные замечания касаются нарушений в контрактах, организации контроля заказчика, качества исполнительной документации, соблюдения нормативных требований и технологии производства работ, ограждения мест работ и организации движения, дефектов выполненных строительного-монтажных работ, нарушения требований приемки. Юрий Борисов рассказал также, что число проверяемых субъектов ежегодно увеличивается: если в 2018 году их было 35, то в 2021-м – 54. На 2022 год запланированы проверки в 50 регионах, но предусмотрены и внеплановые выезды. Таким образом, каждый субъект посещается представителями Росдортехнологии примерно раз в два года.

С информацией о способах повышения сроков службы дорожных одежд выступил Виктор Ушаков, заведующий кафедрой «Строительство и эксплуатация дорог» МАДИ, президент Ассоциации бетонных дорог. Он отметил, что в настоящее время в дорожной отрасли сохраняется ряд проблем: это, в частности, отсутствие во многих регионах качественных природных материалов, высокая стоимость дорожно-строительных материалов и их доставки, существенный рост цен, длительный недоремонт многих участков дорог, их низкая несущая способность и фактические сроки службы. «Каким образом решать эти проблемы? Необходимо повышать несущую способность дорожных одежд и начинать следует с основного конструктивного элемента – земляного полотна, – сказал Виктор Ушаков. – Нужно решать вопросы стабилизации и



укрепления грунтов – сегодня существует целый арсенал различных добавок и технологий. Нельзя недооценивать вопросы надежной работы систем водоотвода и дренажа, им следует уделять внимание уже на стадии проектирования. В условиях удорожания требуется широкое использование местных материалов за счет холодной регенерации дорожных одежд. Кроме того, существует возможность максимально использовать цемент совместно с модифицирующими добавками – это позволяет наиболее эффективно применять метод холодной регенерации для получения простых и долговечных оснований дорожных одежд».

Виктор Ушаков рассказал, что специалистами МАДИ разработан целый ряд документов по холодной регенерации и устройству оснований из укатываемого бетона. В частности, СТО НОСТРОЙ 7.3-2020 «Строительство оснований дорожных одежд из укатываемого бетона» – стандарт, который устанавливает требования к технологии производства работ по строительству оснований дорожных одежд из укатываемого бетона, применяемым материалам и контролю их выполнения. Сотрудники института

сегодня работают в регионах и разрабатывают типовые конструкции дорожных одежд с учетом климатических условий конкретного субъекта и местных дорожно-строительных материалов. «Это позволяет создавать принципиально новые конструкции с учетом современных технологий и обеспечивать нормативные сроки службы дорожных одежд», – заметил выступающий.

Константин Могильный, директор ООО «Автодор–Инжиниринг», рассказал участникам конференции о новых технологиях, применяемых ГК «Автодор» при строительстве автомагистрали М-12. Он сообщил, что общая длина объекта составляет 795 км, на его протяженности расположено большое количество транспортных развязок, три уникальных мостовых сооружения, применяются сложные инженерно-технические решения. При этом сроки строительства довольно сжаты: пуск движения по всем участкам объекта должен состояться уже в 2024 году. Для успешной реализации поставленных задач широко применяются современные технологии и нестандартные решения: в частности, технологии укрепления и осушения грунтов, прогрессивные методы возведения насыпи земляного полотна, сложные противокарстовые мероприятия, прогрессивный метод использования смесей в дорожной одежде – метод объемно-функционального проектирования (ОФП), подготовка таксационных ведомостей с определением вырубki лесных насаждений, планируется внедрить радиоизотопные плотнометры, которые позволят повысить точность измерений и объем испытаний с контролем не только плотности, но и составов асфальтобетонной смеси по методу ОФП.

## ЗАДАЧИ ОДНИ – ПОДХОДЫ РАЗНЫЕ

Опытом решения отраслевых задач поделились руководители территориальных органов управления автомобильными дорогами.

Денис Напольских, директор Департамента транспорта и дорожного хозяйства Ямало–Ненецкого АО, выступил с информацией о применении современных технологий на дорогах представляемого им субъекта. Он отметил, что дорожно-строительный сезон в регионе длится всего 105 дней, выполнение работ осложняют мерзлота и нестабильные грунты. Один из современных методов, который применяют дорожники в данных условиях, – холодный ресайклинг. В прошлом году разработан стандарт организации с учетом специфики округа, выполнен ремонт 4,6 км. В текущем году методом холодного ресайклинга будет отремонтировано 16 км дорог. Также в дорожно-строительных работах в ЯНАО используются битумно-полимерные стыковочные ленты, технология устройства щебеночно-мастичного слоя, метод объемно-функционального проектирования, укрепление грунтов.

Артем Литвинов, министр транспорта, дорожного хозяйства и цифрового развития Новгородской области, рассказал о реализации регионального проекта «Дорога к дому». Он сообщил, что проект создан в 2019 году с целью развития транспортной инфраструктуры в малых населенных пунктах и повышения качества дорог с небольшой интенсивностью движения. В 2021 году в рамках проекта отремонтировано 173 км дорог местного

значения. На 2022 год также запланирован ремонт более 100 км дорог, на эти цели выделено 337 млн рублей. Докладчик подчеркнул, что выбор объектов предоставлен местному населению, уровень вовлеченности жителей составляет порядка 66,8%, а уровень одобрения проекта достигает 96,1%.

Андрей Журавлев, руководитель Управления автомобильных дорог по Красноярскому краю, высказал предложения по уточнению Классификации работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог. Он отметил, что ряд формулировок в сметной документации и в классификации работ не соответствуют друг другу (к примеру, в сметной документации указано «устройство слоя асфальтобетона», а в классификации – «восстановление слоя асфальтобетона» и т. п.). Во избежание дальнейшего недопонимания при ведении госконтрактов докладчик предложил включить в документ главу «Термины и определения». Кроме того, выступающий внес предложение расширить технические возможности ремонтных площадок и включить в работы по ремонту такие мероприятия, как восстановление и устройство переходно-скоростных полос, остановочных площадок и автопавильонов, восстановление и устройство пешеходных переходов, тротуаров, пешеходных и велодорожек.

## ПРОГРЕССИВНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

Светлана Ковригина, руководитель департамента ФАУ «РОСДОРНИИ», представила участникам конференции технологию лазерного сканирования как качественную основу для планирования дорожных работ и определения их объемов на всех этапах жизненного цикла автомобильной дороги. Она рассказала, что лазерные сканеры имеют различные модификации: это мобильные сканирующие системы на транспортных средствах, воздушные сканеры на беспилотных летательных аппаратах, наземные сканеры на станциях сканирования. При помощи лазерного сканирования осуществляется инвентаризация и паспортизация автодорог, определяются геометрические параметры элементов обустройства, составляются топографические планы, ведется работа по объектам, незаконно размещенным в полосе отвода, возможно построение цифровой модели.

Оксана Жилина, представитель ГК «СДТ», выступила с информацией о разрабатываемом программном обеспечении, в частности ГИС «Титул-про» – системе планирования работ по ремонту и содержанию автомобильных дорог, а также контроля за их выполнением. Система позволяет осуществлять сбор данных по результатам диагностики и вносить информацию о таких показателях, как ровность, прочность, сцепление, колейность, дефекты, геометрические характеристики, интенсивность движения и т.д. Полученные сведения загружаются с лабораторий в базу данных автоматически. На их основе происходит оценка транспортно-эксплуатационного состояния объекта в соответствии с действующими нормативными документами. Итогом работы становится документ в утвержденной Минтрансом России форме, который можно выгрузить из системы и отправить в СКДФ (в настоящее время решается вопрос автоматизации этого процесса). Система применяется в 50 регионах уже не один год.

Радий Ахмедьяров, главный технолог ООО «Компания Би Эй Ви», осветил экономические аспекты и перспективы применения бетонных монолитных профилей. Он рассказал о преимуществах использования бордюроукладчиков и применения технологии скользящей опалубки: это, в частности, высокая скорость работ, качество получаемых конструкций, уход от ручного труда, возможность выпуска различных форм цементобетонных профилей, работа в различных условиях. Также докладчик рассмотрел вопросы качества уплотнения асфальтобетонных смесей в современной лаборатории.

Владислав Свежинский, генеральный директор ООО ЦИТИ «Дорконтроль», в своем выступлении озвучил недостатки применяемой дорожной разметки, их причины и способы устранения. Основным недостатком, по его словам, является недостаточная функциональная долговечность разметки. Причины этого заключаются в неправильном выборе материалов и изделий, недостаточной подготовке персонала и техники к сезону, несоблюдении технологии устройства и т.д. Докладчик отметил, что решением проблемы несоблюдения технологии могут стать применение термопластика в гранулах, а также термопластика с индикатором готовности. Проблему недостаточного значения удельного коэффициента световозвращения могут решить применение разметки с содержанием микростеклошариков до 40% или со структурной, профильной поверхностью.

Первый день конференции завершился докладом о нормативно-правовом регулировании размещения государственного заказа на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных нужд в области дорожного хозяйства. Его представили руководитель филиала электронной торговой площадки «Росэлторг» Алексей Федосов и директор межрегионального тендерного центра «Выгодный контракт» Сергей Исаев. Они рассказали об особенностях и возможностях площадки «Росэлторг», а также об изменении в 2022 году законодательства о госзакупках и практике его применения.

В ходе реализации нацпроекта БКД важно не только качественное выполнение работ, но и информирование о них общественности, в чем дорожникам помогают отраслевые СМИ. Ринат Абдуллин, генеральный директор АО «Издательство «Дороги», рассказал участникам конференции о работе редакций журнала «Автомобильные дороги» и газеты «Транспорт России» и предложил активно участвовать в подготовке актуальных материалов и профессиональных дискуссиях.

Участники конференции продолжили работу 14 апреля в рамках заседания круглого стола по вопросам содержания автомобильных дорог, а также технической экскурсии с посещением объектов ремонта Челябинской городской агломерации, реализуемых в рамках БКД, и крупнейшего предприятия по производству строительных материалов на Южном Урале, выпускающего продукцию под брендом «ЧелСИ».

*Подготовлено пресс-службой Ассоциации «РАДОР» при участии Ирины Камаевой  
Фото Ассоциации «РАДОР» и Ирины Камаевой*