

# В особом режиме

## РАДОР подвела предварительные итоги года

В СОЮЗАХ  
И АССОЦИАЦИЯХ

Традиционное ежегодное заседание комиссии ассоциации «РАДОР» по развитию и содержанию автомобильных дорог прошло в рамках Транспортной недели и собрало представителей более 50 российских регионов. Тематика заседания: вопросы финансирования отрасли, предварительные итоги работы отрасли за год в части приведения сети автомобильных дорог в нормативное состояние, результаты реализации в регионах приоритетного проекта Минтранса России «Безопасные и качественные дороги», применение инновационных технологий и другие.

Об основных итогах работы дорожного хозяйства в 2017 году и задачах на 2018–2019 годы рассказал руководитель Федерального агентства Роман Старовойт. Он начал с итогов реализации проекта Минтранса России «Безопасные и качественные дороги», который, по мнению экспертов, был признан самым успешным среди других приоритетных программ. По мнению главы ФДА, теперь этот результат надо, во-первых, закрепить, а во-вторых, распространить и на агломерации, имеющие численность населения менее 500 тыс. жителей. Пока такое решение не принято, однако вопрос еще обсуждается. Но даже по итогам реализации первого этапа удалось привести в порядок немногим более половины улично-дорожной сети в 38 агломерациях.

Роман Старовойт отметил, что отрасль работала в особом режиме, и назвал год переломным, потому что намечалась хоть небольшая, но тем не менее рост объемов дорожно-строительных работ и инвестиций в отрасль. По информации Федерального агентства, суммарный объем дорожных фондов всех уровней впервые превысил 1,7 трлн руб., из которых 1 трлн приходится на региональные и муниципальные дорожные фонды. «Объемы региональных дорожных фондов приближаются к потребности финансирования на ремонт и содержание автомобильных дорог», – отметил руководитель ФДА. – «Необходимо сосредоточиться на основной задаче – приведении региональных дорог в нормативное состояние, так же, как это было сделано ранее в отношении федеральных трасс. Так, в 2015–2016 годах на федеральной сети не было начато ни одной новой стройки, завершили только те контракты, которые были заключены в 2014 году. Все средства ушли как раз на приведение всей федеральной сети в нормативное состояние, и в следующем году эта задача будет решена».

Объем ассигнований Федерального дорожного фонда с учетом принятых поправок к бюджету на 2017 год установлен в размере 675,7 млрд руб. (в сумме для Государственной компании «Автодор», Росавтодора, а также на ФЦП «Социально-экономическое развитие Крыма и города Севастополя до 2020 года»). Объем финансирования из Федерального дорожного фонда на 2017 год составил 564,2 млрд руб., из них 250,9 млрд руб. составляют ремонт и содержание федеральных дорог; 112,3 млрд руб. – строительство и реконструкция; 116,4 млрд руб. – это трансферты субъектам РФ; 61,5 млрд руб. – строительство перехода через Керченский пролив; 23,1 млрд руб. – прочие расходы.

Роман Старовойт обозначил основные приоритеты финансирования дорожного хозяйства на 2018 год. Для федеральных автомобильных дорог это

капитальный ремонт, ремонт и содержание дорог; завершение строительных работ на автодорожной части транспортного перехода через Керченский пролив и подходов к нему со стороны Краснодарского края; проекты, направленные на повышение надежности и безопасности движения; строительство и реконструкция участков федеральных автомобильных дорог на территориях Дальнего Востока, Северного Кавказа, Московского и Санкт-Петербургского транспортных узлов. Что касается региональных автомобильных дорог, это завершение подготовки к проведению Чемпионата мира по футболу 2018 года; реализация государственных и федеральных целевых программ; строительство и реконструкция объектов в рамках исполнения актов и поручений Президента и Правительства РФ; реализация приоритетного проекта «Безопасные и качественные доро-

РОМАН СТАРОВОЙТ:

«Необходимо сосредоточиться на основной задаче – приведении региональных дорог в нормативное состояние, так же, как это было сделано ранее в отношении федеральных трасс».

ги».

Однако в 2018 году условия совершенствования дорожного хозяйства не будут простыми из-за очередного изменения условий формирования дорожных фондов в субъектах РФ, предупредил Роман Старовойт. Федеральным законом от 14 ноября 2017 года № 315 «О внесении изменений в Бюджетный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации и установлении особенностей исполнения федерального бюджета в 2018 году» дополнительно на 0,3% снижены нормативы распределения акцизов на нефтепродукты. В 2018 году доходы от акцизов на нефтепродукты будут зачисляться в бюджеты субъектов РФ по нормативу 57,1% вместо ранее установленного 57,4%. Коэффициент, применяемый при установлении базового объема Федерального дорожного фонда, влияющий на предоставление иных межбюджетных трансфертов, принят в размере 0,45 вместо ранее установленного 0,49.

Одновременно приняты поправки к Налоговому кодексу РФ, которыми ставки акцизов на бензин и дизтопливо на 2018–й повышены на первое полугодие – примерно на 50 копеек за один литр, на второе полугодие – на 1 рубль за литр. Предполагается, что эти встречные меры позволят избежать падения объемов дорожных фондов. С учетом этих положений проекта бюджета на 2018–2020 годы общий объем Федерального дорожного фонда предусмотрен в размере 684,5 млрд руб., из которых Росавтодору предусмотрено 537,9 млрд руб., из них на ремонт и содержание федеральных трасс выделено 287,3 млрд руб., на строительство и реконструкцию – 113,2 млрд руб.; 43,6 млрд руб. предусмотрено на строительство Крымского моста. В целом в 2018 году планируется завершить строительство и реконструкцию участка федеральных дорог общей протяженностью 276 км с учетом ранее заключенных госконтрактов. На реализацию проекта «Безопасные и каче-

ственные дороги» предусмотре-

но направить 31,25 млрд руб. Роман Старовойт также анонсировал с 2018 года изменение подхода к организации инвестиционного процесса в дорожном хозяйстве из федерального бюджета. Правительство приняло решение о разработке пилотного решения о разработке пилотной госпрограммы «Развитие транспортной системы» на принципах проектного управления. В новой госпрограмме все расходы группируются по проектам и ведомственным целевым программам. В сфере ведения Федерального дорожного агентства будут два проекта. Это приоритетный проект «Безопасные и качественные дороги» и ведомственный проект «Развитие федеральных автомобильных дорог общего пользования», который включает в себя все проекты строительства и реконструкции федеральных дорог, которые ранее присутствовали в подпрограмме «Автомобильные дороги» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2021 годы)».

Далее генеральный директор ассоциации «РАДОР» Игорь Старовит подвел итоги работы дорожных фондов субъектов Российской Федерации в 2017 году и рассказал о задачах, стоящих перед территориальными органами управления автомобильными дорогами в 2018 году. По его словам, состояние федеральных автоотрасль в последнее время значительно улучшилось, чего нельзя сказать о дорогах регионального значения. Решение задач по их улучшению невозможно без поддержки федерального центра. «Тенденция к увеличению объемов дорожных фондов есть, но в сопоставимых ценах мы находимся на уровне 2012–2013 годов», – констатировал он. – «При этом финансы примерно в одинаковых пропорциях направляются на содержание, ремонт, строительство, а также финансовую помощь муниципалитетам».

Если посмотреть на структуру доходной части дорожных фондов РФ, то львиную долю занимают акцизы на ГСМ – 48,6% (311 млрд руб. без городов федерального значения); транспортный налог составляет 22,6% (145,1 млрд руб.); федеральная поддержка – 16% (102,5 млрд руб.); иные источники финансирования – 12,8% (82,1 млрд руб.). Объем поступления от акцизов на нефтепродукты в консолидированные бюджеты субъектов РФ в 2016 году составил 416,4 млрд руб., но произошло изменение законодательства, вследствие чего были изменены нормы распределения акцизов между региональными и федеральными бюджетами. Субъекты в своих планах на 2017 год заложили 311,4 млрд руб., а по факту за 11 месяцев в бюджеты дорожных фондов поступило 274,3 млрд руб.

Выступившая на мероприятии заместитель директора Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса России Ольга Марченко рассказала о деталях финансирования. Заместитель руководителя Федерального дорожного агентства Игорь Астахов подвел итоги реализации приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги» в 2017 году и формирования программ комплексного развития транспортной инфраструктуры крупнейших городских агломераций. Также прозвучала информация о мерах по сокращению аварийности на дорогах, региональному опыту внедрения ИТС на автомобильных дорогах, примененным инновационным технологиям, современным подходам к диагностике автомобильных дорог, формированию нормативной базы.

Людмила ИЗЬЮРОВА,  
обозреватель «ТР»

Для повышения эффективности проектирования, строительства, ремонта и реконструкции улично-дорожной сети Дирекцией транспортного строительства совместно с Центром комплексного благоустройства Санкт-Петербурга создан регламент, включающий требования к составу и свойствам всех видов горячих асфальтобетонных смесей. Уже разработан и в ближайшее время будет утвержден реестр видов дорожно-строительных материалов и асфальтобетонных смесей, рекомендованных для применения при проектировании и строительстве объектов улично-дорожной сети Петербурга.

При разработке документов специалистами был учтен опыт строительства, ремонта и эксплуатации дорог Санкт-Петербурга и Скандинавских стран, а также экспериментальные исследования, проведенные в лабораториях Центра комплексного благоустройства и Дирекции транспортного строительства. В числе новых технологий, способных повысить качество строительства и продлить сроки

Наш корр.

# Все начинается с проекта

## Без применения инновационных инженерных решений сегодня невозможно строительство сложных транспортных объектов

КОНФЕРЕНЦИЯ

Актуальные вопросы проектирования, строительства и эксплуатации крупнейших объектов транспортной инфраструктуры были рассмотрены на состоявшейся в Санкт-Петербурге при поддержке Росавтодора и администрации Санкт-Петербурга профильной конференции «Проектирование транспортной инфраструктуры. Импульс развития: уникальные транспортные объекты Российской Федерации». Организатором конференции выступила ассоциация «Росасфальт».

На экспертной площадке в очередной раз собрались представители органов власти, проектных и подрядных организаций, производителей асфальтобетонной и битумной продукции, инженерных компаний. Ключевой темой обсуждения стали уникальные по сложности, принятым проектным решениям, применению самых передовых технологий транспортные объекты.

Интерес к конференции вполне объясним: ситуация в отрасли меняется в лучшую сторону, технологии развиваются, и специалистам необходимо обсудить проблемы, с которыми они сталкиваются в работе, и перспективы, которые открывают перед дорожной отраслью подобные перемены.

Первый день конференции был посвящен общим вопросам проектирования. По словам президента ассоциации «Росасфальт» Николая Быстрова, сейчас для отрасли началось непростое время: рутинные процессы освоены большинством дорожных организаций, и отрасли предстоит найти ответы на куда более серьезные вызовы. Программа «Безопасные и качественные дороги» появилась не случайно. Государство четко осознано, что на федеральных дорогах определенный уровень их эксплуатации достигнут, но как перенести этот опыт на региональную сеть, которая во многом раз протяженнее? Эта задача архисложная. И главную роль в ее выполнении должны сыграть не современная техника и оборудование, а люди, которым предстоит освоить апробированные на федеральных дорогах новшества и довести их до реализации в регионах, отметил Николай Быстров.

Как сообщил первый заместитель директора Санкт-Петербургского ГУ «Дирекция транспортного строительства» Сергей Румянцев, строителям города на Неве приходится работать в сложных климатических, гидрологических условиях (высокий уровень грунтовых вод, многократный переход температуры через ноль и др.). Эти особенности приходится учитывать при проектировании и строительстве дорожных объектов. Специфические условия их эксплуатации заставляют предъявлять более высокие требования к покрытию. Одна из первоочередных задач, которая стоит сегодня перед дорожной отраслью, – увеличение межремонтных сроков эксплуатации автодорог до 12 лет. С учетом неуклонного роста трафика, чтобы достичь этого, необходимо вести активный поиск инновационных материалов, конструкций и технологий.

Исследования и практика последних лет показывают, что одним из наиболее эффективных способов повышения долговечности асфальтобетона является улучшение свойств битума путем его модификации с помощью полимеров.

По мнению Сергея Румянцева, залогом строительства высококачественных объектов транспортной инфраструктуры служит давно назревшая актуализация нормативной базы. Учитывая мировой опыт и многочисленные исследования, проведенные в нашей стране, в рамках работы по актуализации нормативной базы утверждены предварительные национальные стандарты на асфальтобетон, основанные на межгосударственных стандартах, которые регламентируют требования к битуму, щебню, песку и минеральному порошку.

Для повышения эффективности проектирования, строительства, ремонта и реконструкции улично-дорожной сети Дирекцией транспортного строительства совместно с Центром комплексного благоустройства Санкт-Петербурга создан регламент, включающий требования к составу и свойствам всех видов горячих асфальтобетонных смесей. Уже разработан и в ближайшее время будет утвержден реестр видов дорожно-строительных материалов и асфальтобетонных смесей, рекомендованных для применения при проектировании и строительстве объектов улично-дорожной сети Петербурга.



службы дорог, Сергей Румянцев назвал методы объемного проектирования асфальтовых дорожных покрытий, стабилизации грунтов, омыливания дорожного покрытия за счет устройства тонкослойных защитных слоев, применение композитных материалов, внедрение процесса информационного моделирования объектов по BIM-технологии.

Вопросы качества современных материалов, используемых в дорожном строительстве, затрагивались и в выступлениях других участников конференции.

Генеральный директор производственной компании «Реконструкция» Владимир Коган выступил с докладом «САПР для геотехнических расчетов GEO5». Он рассказал о преимуществах приме-

Изм-за сложных геологических, гидрологических, климатических и других условий специалисты были вынуждены применять различные инновационные решения, отметил член правления Госкомпании «Автодор» Игорь Зубарев. Дорожными строителями были апробированы различные инновационные методы стабилизации и укрепления грунтов земляного полотна. В частности, методы глубинного смешивания, импульсного уплотнения, усиления оснований насыпи по буровзрывной технологии.

По словам Игоря Зубарева, в процессе эксплуатации трассы М-11 будет вестись мониторинг состояния участков, построенных с применением перечисленных технологий. В результате данная работа должна привести к пополнению

Уже известен маршрут ВСД. Магистраль начнется от Западного скоростного диаметра (ЗСД) в районе Благодатной улицы, будет пересекать Неву рядом с уже существующим Финляндским железнодорожным мостом и пройдет до развязки с КАДом вблизи деревни Кудрово. Далее она пролежит по территории Ленинградской области до примыкания к Мурманскому шоссе. Общая длина проектируемой магистрали – 22,4 км, из которых 14,2 км будут находиться в Петербурге, а 8,2 км – в области.

Восточный скоростной диаметр может быть продлен до южной микрорайона Всеволожска в Ленинградской области. Такая трассировка помогла бы разгрузить автомобильное движение по Колтушскому шоссе. Как сообщила Татьяна Кузнецова, на данный момент идет предпроектная проработка трассировки.

Ориентировочная стоимость ВСД – 150 млрд руб. Для сравнения: стоимость всех участков ЗСД составила 220 млрд руб. При этом его общая протяженность больше чем в два раза выше – 46,6 км. Передвигаться по новой трассе можно будет со скоростью до 120 км в час. Это быстрее, чем по ЗСД, где предельная скорость 110 км в час. С дорогами Ленинградской ВСД соединят десять развязок, семь из которых будут находиться на территории Санкт-Петербурга. Предусмотрены переходы через железнодорожные пути. Планируется, что по центральному участку за сутки смогут проехать 84 тыс. автомобилей. Он станет самым напряженным.

Одной из перспективных инноваций в проектировании является применение BIM-технологий. По мнению экспертов, именно за этой технологией будущее. В России есть организации, активно использующие информационные моделирование. Одной из первых в стране транспортные проекты в трехмерных моделях (от проектирования до строительства) реализовала компания «Суржакстрой».

Второй день конференции был посвящен вопросам проектирования асфальтобетонных смесей в дорожном строительстве. Интерес к данному теме обусловлен тем, что сегодня, по мнению экспертов, в этой области происходят колоссальные изменения, которые необходимо обсудить при участии производителей и проектировщиков, а также представителей регулирующих органов.

О совершенствовании нормативных требований к битумным вяжущим в современных условиях шла речь в выступлениях генерального директора АНО «НИИ транспортно-строительного комплекса» Евгения Симчука. Другие представители этой организации рассказали об изменениях в нормативно-технических документах на проектирование нежестких дорожных одежд с учетом применения современных строительных материалов, особенностей проектирования и испытания асфальтобетонных по методологии Superpave.

Дискуссия, развернувшаяся на конференции по предложенным темам, показала, что компании, работающие в дорожной сфере, не утраивают необходимость работать по устаревшим нормативным документам, так как это сдерживает возможности использования инновационных технологий и методов, снижает рентабельность отраслевых предприятий. Решать эту проблему необходимо консолидированными усилиями научного сообщества, бизнеса и регулирующих органов. По мнению экспертов, внесение изменений в нормативную базу позволит не только повысить качество работ, но и оптимизировать расходы на строительство инфраструктурных объектов и затраты на их эксплуатацию.

На сегодняшний день по освоению передовых технологий дорожных и мостовых работ крупнейшие отечественные подрядчики ни в чем не уступают своим западным коллегам, подытожил дискуссии Николай Быстров. Профессиональные секреты для российских дорожников и мостовиков нет. Но задача состоит в том, чтобы современные технологии широко применялись не только на федеральных, но и на территориальных дорогах России.

Сергей ОЗУН,  
обозреватель «ТР»

# «Формула движения»

## Этой национальной премией отмечен проект строительства Крымского моста

ПРЕМИЯ

Проект строительства Крымского моста получил национальную премию за достижения в области транспорта и транспортной инфраструктуры «Формула движения».

Операция по установке арочных пролетов Крымского моста стала уникальной в практике мостостроения. Столь габаритные мостовые конструкции транспортировались по морю и монтировались с воды впервые. На установку железнодорожной арки ушли 66 часов, автодорож-

ной – 54 часа, что в обоих случаях позволило открыть судоходство по Керчь–Еникальскому каналу досрочно. Операция, объединившая сотни профессионалов, не только стала кульминацией строительства Крымского моста, но и создала уникальную базу для проектирования подобных объектов в будущем.

Жюри национальной премии «Формула движения» отметило отдельными дипломами работу моряков и мостовиков, успешно осуществивших столь сложный комплекс работ.

Премия «Формула движения» учреждена в 2014 году Обще-

ственным советом Минтранса России, ее вручение проводится в этом году в 4–й раз. Премия призвана содействовать развитию транспортной инфраструктуры, повышению уровня транспортных услуг, а также стимулированию государственных и коммерческих структур к решению значимых проблем транспортной сферы. В состав жюри премии входят представители отраслевых организаций, руководители научно-исследовательских институтов, руководители транспортных вузов, инвестиционных и консалтинговых компаний.