ЛЕОНИД ХВОИНСКИЙ ОБ ИТОГАХ САМОРЕГУЛИРОВАНИЯ И НОВЫХ ПРОЕКТАХ

Уходящий год для дорожной отрасли ознаменован многими событиями. Среди наиболее важных — масштабный разворот Национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», завершение строительства Крымского моста и скоростной магистрали М-11 «Москва — Санкт Петербург», строительство Центральной кольцевой автодороги в Подмосковье. Приближаются к реализации и другие крупные проекты, которые еще недавно могли казаться фантастичными. Среди них автомобильная дорога Москва — Казань в скоростном транспортном коридоре «Европа — Западный Китай», мосты через пролив Невельского и через реку Лену. Планируются и десятки других важных объектов, которые обеспечат надежные транспортные коммуникации в разных регионах страны. На всех действующих и будущих российских стройках при этом могут работать только предприятия, состоящие в саморегулируемых организациях. О сегодняшней роли саморегулирования рассказывает директор СРО «Союз дорожно-транспортных строителей» (СОЮЗДОРСТРОЙ) Леонид Хвоинский.

— Леонид Адамович, уходящий год стал для вашей сферы деятельности юбилейным. Как вы охарактеризовали бы основные итоги первого десятилетия «под знаком саморегулирования»?

— Все саморегулируемые организации в отрасли создавались 10 лет назад как некоммерческие объединения подрядных предприятий. СОЮЗДОРСТРОЙ сплотил в своих рядах ведущих подрядчиков по дорожно-транспортному строительству в России, таких как ПАО «Мостотрест», АО «ДСК «Автобан», ОАО «Центродорстрой», АО «Мосинжстрой», АО «Волгомост» и мн. др. Чтобы получить свидетельство о допуске к работам, каждое предприятие при вступлении в СРО проходило отбор, затем подвергалось ежегодным проверкам.

Саморегулируемая организация отвечает за качество выполненной подрядчиком работы средствами Компенсационного фонда возмещения вреда и Фонда обеспечения договорных обязательств. В этой связи можно сказать, что СРО имеет отношение ко всем стройкам, осуществляемым входящими в нее

Интервью подготовлено при содействии пресс-службы СРО «СОЮЗДОРСТРОЙ»

предприятиями. А таких объектов за прошедшие годы было немало. Приятно просто перечислить основные стройки с участием наших предприятий. Это создание транспортной инфраструктуры Саммита АТЭС-2012 во Владивостоке и Олимпиады-2014 в Сочи, автомагистрали «Амур», «Дон», «Украина», «Москва — Санкт-Петербург», мост через Керченский пролив и другие. А еще были аэропорты, железнодорожные тоннели, метро и прочие крупные объекты промышленного и гражданского строительства.

Принятые в России федеральные законы предоставили саморегулируемым организациям широкий набор полномочий, но каким образом пользоваться ими и насколько широко осуществлять, — это зависело от решений общего собрания саморегулируемой организации, от совета СРО, в который всегда избирались опытные и дальновидные руководители предприятий и, конечно, от аппарата, умеющего выполнять поставленные задачи.

Используя предоставленные законом возможности, мы ежегодно контролировали производственные и кадровые ресурсы предприятий-членов СОЮЗДОРСТРОЯ, обеспечивали их методической поддержкой, но при этом выстраивали свою работу таким образом, чтобы действовать в интересах всех подрядчиков по дорожно-транспортному строительству в России. Ведь решать важные вопросы, возникающие в ходе строительного процесса, возможно только в масштабе всей отрасли. Поэтому с самого начала мы развернули экспертную деятельность, привлекая наши предприятия к обсуждению законопроектов, касающихся дорожного строительства, к разработке стандартов на производство работ, к обобщению опыта и внедрению современных технологий. Полем для этого стали круглые столы, комиссии и рабочие группы Государственной думы, технические советы и рабочие группы Министерства транспорта, Федерального дорожного агентства, Государственной компании «Российские автомобильные дороги», отраслевые семинары, конференции и совещания. Еще одной трибуной стала Ассоциация «Национальное объединение строителей», куда вошли все саморегулируемые организации отрасли. На всех уровнях мы высказывали сконцентрированное мнение подрядных организаций СОЮЗДОРСТРОЯ.

— Судя по сказанному, вы обладаете информацией обо всех процессах в дорожной отрасли. Можете ли вы оценить современное положение дел с реализацией национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»? Как вы относитесь к тому, что регионы, которые не успевают освоить выделенные средства, могут лишиться финансирования?

— По известному выражению, «денег много не бывает», поэтому лишение финансирования — крайняя и очень обидная мера. Каждый регион сам определяет объем необходимых работ и защищает его. Поэтому

в теории сроки их выполнения почти всегда реальны и соответствуют взятым обязательствам. На практике же во многом ситуация с задержкой бывает связана с объективными причинами. Это могут быть те же погодные условия, как на Дальнем Востоке. А еще задержка может быть связана с запоздало проведенными торгами, со сложными вопросами согласования с владельцами коммуникаций, с несвоевременной поставкой необходимых стройматериалов и прочими сопутствующими проблемами.

Надо еще понимать, что цифры, предлагаемые в процентах от выполнения объемов и демонстрирующие отставание, не всегда объективны. Значительная часть по трудозатратам всегда приходится на подготовительные работы в начале сезона, поэтому в настоящее время в рамках действия национального проекта идет массовый ввод строительных объектов. И это не аврал, а ударное завершение поставленных задач. И, думаю, в основном регионы справятся со взятыми обязательствами и выполнят их хорошо. Вопреки расхожему мнению, ни один уважающий себя профессионал не станет работать в ущерб своему авторитету и делу. Тем более что сейчас есть возможности отследить качество выполнения работ.

Это не только контроль со стороны заказчика, проектировщика и саморегулируемых организаций. Свою лепту вносят общественные движения. Можно вспомнить Общественный народный фронт или партийный федеральный проект «Единой России» «Безопасные дороги». Да и в рамках нацпроекта «БКАД» скоро у каждого человека будет возможность по сети Интернет указать на увиденные недостатки. И хотя порой незнание технологических особенностей дорожного строительства вызывает необоснованный взрыв возмущений в прессе, такой непрофессиональный контроль тоже по-своему эффективен и имеет право на существование.

— А что, на ваш взгляд, должно быть в приоритете на ближайшую перспективу с точки зрения внедрения инноваций? Известно, что СОЮЗДОРСТРОЙ ежегодно, совместно с МАДИ и Ассоциацией дорожников Москвы, проводит семинары, посвященные различным технологиям дорожного строительства.

— Такие семинары организуются не менее двух раз в год. Кроме того, у нас проводятся выездные советы, в ходе которых также изучается та или иная технология, и затем рекомендации доводятся до предприятий-членов СОЮЗДОРСТРОЯ.

В последнее время, в части использования наилучших инновационных конструктивно-технических решений, материалов и технологий, мы считаем целесообразным применять цементобетонные покрытия со сроками службы 30 и более лет, в том числе покрытия, армированные стеклопластиковой арматурой. При этом дополнительно стоит вопрос колееобразования. Для его предупреждения следует использовать двухслойную укладку цементобетонных покрытий, а также их устройство по технологии Waschbeton.

Важную роль для дорожного строительства играет внедрение методологии объемного проектирования составов асфальтобетонных смесей (СПАС) — с учетом конкретных климатических условий, под конкретную транспортную нагрузку.

Следует шире использовать технологию ресайклинга — холодной регенерации покрытий. Она предусматривает снятие, размельчение и повторное использование материалов слоев существующей дорожной одежды. Не стоит при этом забывать также методы горячей регенерации и термопрофилирования покрытий.

Для продления срока службы хорошо зарекомендовала себя поверхностная обработка дорожной одежды, представляющая собой процесс устройства тонких слоев с целью обеспечения шероховатости, водонепроницаемости, износостойкости и плотности покрытий.

Для обеспечения безопасности эффективно используются элементы обустройства дорог, опор освещения и опор технических средств организации движения из композиционных материалов. Также полимерным композитам следует уделять внимание при сооружении пешеходных мостов.

Снижению тяжести последствий ДТП служат удерживающие парапетные монолитные железобетонные ограждения на разделительной полосе автомобильных дорог и монолитные бетонные малые формы (бордюрные камни и т. д.).

Для капитального ремонта водопропускных труб перспективен метод гильзования с использованием высокопрочных стеклопластиковых труб и санация фотоотверждаемым полимерно-тканевым рукавом.

Все это не простой перечень технологий, сформированных путем сбора и обобщения информации. По большинству из них в СОЮЗДОРСТРОЕ разработаны стандарты на выполнение работ. В общей сложности их 58. Четыре являются стандартами нашей саморегулируемой организации, а 54 разработаны на основе паритетного с Национальным объединением строителей софинансирования и стали одновременно стандартами НОСТРОЙ. Они составляют четвертую часть от Программы стандартизации, выполненной всеми российскими СРО в строительстве, которых насчитывается больше двух сотен.

К работе СОЮЗДОРСТРОЙ привлекал лучших специалистов и ученых дорожной отрасли. Они входили в группы разработчиков, созданные на базе Московского автомобильно-дорожного государственного университета (МАДИ). А предварял разработку стандартов перевод иностранных технических норм, организованный СОЮЗДОРСТРОЕМ. Всего переведено 33 технических документа Германии, объемом 3,4 тыс. страниц, и 5 документов США, объемом 217 страниц. Они были отрецензированы профессорами МАДИ, их аутентичность оригиналу зарегистрирована в ФГУП «Стандартинформ» при Росстандарте.

— Интересно было бы узнать и ваше мнение насчет конкретных проектов, которые сейчас обсуждаются. Например, ведутся споры о том, что лучше — строить новую автомагистраль «Москва — Казань» или реконструировать имеющуюся М-7 «Волга»? Или — нужны ли мосты через пролив Невельского на Сахалин, через реку Лену под Якутском? И так далее.

— Если выбирать между строительством новых и реконструкцией старых дорог, то я однозначно за новое строительство. Мы изучали этот вопрос и неоднократно излагали свои предложения, а конкретные проработки уже ведутся в Государственной компании «Автодор». Оттолкнувшись от поставленной Президентом РФ задачи, надо принять программу строительства опорной сети скоростных дорог и обеспечить ее последовательную плановую реализацию. Новые автотрассы при этом будут прокладываться по местам, где отсутствуют застройка и коммуникации. Скоростные магистрали соединят региональные центры и крупные населенные пункты. Это будут автодороги с увеличенным сроком службы (при использовании цементобетонных технологий) и с минимизированными затратами на содержание.

Такая сеть должна иметь минимум две полосы движения в каждом направлении с разделенными между собой транспортными потоками. Скоростные автомагистрали надо прокладывать вне населенных пунктов либо над ними в виде путепроводов, без пересечений с другими дорогами в одном уровне. Кроме того, с каждой стороны трассы необходимо предусмотреть неотчуждаемую полосу отвода на расстоянии 60–100 м, для дальнейшего развития. Приблизительно по таким принципам построена новая автомагистраль М-11. Подобные ей автотрассы составят сеть магистральных дорог России, обеспечивающую снижение аварийности, транспортную доступность всей территории страны, применение самых современных и эффективных логистических схем перевозки грузов и пассажиров, развитие экономической инфраструктуры и занятость населения.

Что касается темы строительства моста под Якутском, то я сразу вспоминаю 2006 год, когда участвовал в автопробеге журнала «За рулем». Тогда мы вообще не смогли проехать по федеральной дороге «Лена», и нам пришлось повернуть назад. При том бездорожье, конечно, рано было думать о мосте через великую