

ЮРИЙ РЮМИН: «ИННОВАЦИИ ПРИЗВАНЫ ОБЕСПЕЧИТЬ ДИНАМИЧНОЕ ДВИЖЕНИЕ ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ ВПЕРЕД»

ОТ РЕЗУЛЬТАТОВ ПРИМЕНЕНИЯ ПЕРЕДОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ ДОЛЖНЫ НАПРЯМУЮ ЗАВИСЕТЬ ДОХОДЫ ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ

В настоящее время государство уже приняло ряд регуляторных мер, которые должны упростить процесс внедрения и расширенного применения передовых методов работы и современных машин и материалов строителями дорог. Их практическая реализация, как отметил эксперт по внедрению инновационных технологий в автодорожной отрасли к.т.н. Юрий Рюмин, является одним из ключевых условий технологической трансформации дорожной отрасли.



– Необходимость достижения национальных целей развития предполагает решение отечественными дорожниками задач по расширению применения новых механизмов формирования и эксплуатации дорожной сети, наилучших технологий и материалов, внедрению прогрессивных технических требований и стандартов строительства и обустройства автомобильных дорог. При этом многие отраслевые специалисты отмечают, что в настоящее время объективно существуют и требуют устранения недостатки при разработке и использовании новых технологий и материалов в дорожном хозяйстве. Например, в Бюллетене Счетной палаты Российской Федерации №7 (284), выпущенном в 2021 году, отмечено, что целью решения имеющихся проблем должно стать обеспечение условий для применения всех доступных технологий и материалов с возможностью выбора наиболее оптимальных решений. Также необходим беспрепятственный переход новых технологий и материалов в статус наилучших, при

соответствующем подтверждении их эффективности.

А так ли все плохо в отношении возможностей для трансфера инноваций в дорожные проекты? В этой связи позволю себе акцентировать внимание как на существующих, так и на перспективных механизмах поддержки инновационной деятельности в дорожной отрасли.

Во-первых, это Федеральный закон от 29.06.2015 года № 162-ФЗ «О стандартизации в Российской Федерации». Им предусмотрена возможность включения в национальную систему стандартизации стандартов организаций (СТО), в том числе ТУ, на инновационную продукцию, зарегистрированных в установленном порядке в Федеральном информационном фонде стандартов. В этом случае СТО и ТУ могут использоваться без каких-либо ограничений со стороны контрольных и надзорных органов, например, при разработке проектной документации.

Во-вторых – приказ Минстроя России от 04.08.2020 № 421/пр.,



которым утверждена Методика определения сметной стоимости строительства, предусматривающая возможность учета на стадии подготовки проектной документации страхования строительно-монтажных и эксплуатационных рисков, в том числе применения инновационной продукции. При этом в случае отсутствия в Федеральной государственной информационной системе ценообразования в строительстве (ФГИС ЦС) данных о сметных ценах допускается определение сметной стоимости на основании результатов конъюнктурного анализа рынка.

В-третьих – постановление Правительства Российской Федерации от 19.04.2022 года № 701, обеспечивающее ускоренный вывод новых строительных материалов, изделий и конструкций, не регламентированных нормативными документами, на рынок за счет упрощения процедуры подтверждения пригодности их использования. Сокращены сроки рассмотрения заявок, а также предусмотрена возможность проведения исследований и испытаний уполно-

моченным учреждением, допускается расширение области применения и продление сроков выданных технических свидетельств о пригодности на два года.

Еще один инструмент поддержки дорожных инноваций: разделом 4 ГОСТ Р 52289-2019 по разрешению подразделения Госавтоинспекции на федеральном уровне предусмотрена возможность владельцев автомобильных дорог применять в экспериментальных целях технические средства организации дорожного движения, не предусмотренные действующими стандартами. Для информирования участников дорожного движения о назначении таких технических средств устанавливаются знаки индивидуального проектирования, разъясняющие смысл проводимого эксперимента.

Необходимо отметить и то, что крупные отраслевые заказчики, такие как ГК «Автодор», в целях обеспечения реализации принципа стимулирования инноваций на единой методической основе обеспечивают закупки современной высокоэффективной продукции. Кроме того, в связи со значительным повышением спроса на отечественную промышленную продукцию Минпромторг России запустил новый онлайн-сервис «Биржа импортозамещения», позволяющий заказчикам и поставщикам проводить закупки импортозамещающих товаров отечественного производства, аналогов санкционной продукции и оригинальных товаров, произведенных в России. Дополнительно необходимо отметить, что недавно Правительство Российской Федерации обнулило ввозные пошлины на оборудование и материалы, необходимые для реализации инвестиционных проектов в сферах строительства и транспорта.

Помимо современных машин, приборов и испытательного оборудования, максимальной долей импортной составляющей характеризуются и требуют поддержки отечественные производства химии и нефтехимии, а также светотехники для дорожной отрасли.

Эффективным подспорьем разработчикам и изготовителям иннова-

ций следует признать и постановление Правительства Российской Федерации от 18.02.2022 года №209. Согласно ему, в целях повышения уровня локализации производства материалов и изделий обеспечено выделение грантов на модернизацию и расширение центров инжиниринговых разработок, действующих на базе вузов и научных организаций, используемых для оснащения современным лабораторным и производственным оборудованием, установки программного обеспечения и закупки вычислительных мощностей. Кроме того, для стимулирования инновационной деятельности, организации, получившие статус участника проекта в инновационных научно-технологических центрах, в соответствии с Налоговым кодексом Российской Федерации освобождаются от налогообложения. А субъектам МСП, в развитие Федерального закона от 24.07.2007 года № 209-ФЗ, доступны льготные кредиты и поручительства по кредитам, имущественная и лизинговая поддержка, прямые инвестиции и венчурное финансирование.

Анализируя работу, которая сегодня ведется причастными госструктурами с целью упрощения и расширения внедрения новых технологий в дорожной отрасли, следует отметить, что ФАУ «РОСДОРНИИ» по заданию Минтранса России готовит проект общеотраслевого порядка применения прогрессивных технологий, материалов и конструкций. Такой порядок призван обеспечить упорядоченное использование всей совокупности документов в сфере инновационного развития дорожного хозяйства, унифицировать терминологию. Также ведется разработка механизма финансового обеспечения проведения мониторинга экономической эффективности применения инноваций, актуального общего методического подхода к расчету эффективности новых и наилучших технологий.

Дополнительно следует проработать целесообразность изменения отдельных положений Федерального закона от 08.11.2007 года № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской



Фото: rosautor.ru



Фото: ИТАР-ТАСС/Фотокристалл

Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», а также разрабатываемого проекта Федерального закона «О национальной сети интеллектуальных транспортных систем на автомобильных дорогах общего пользования» в целях обеспечения возможности установления экспериментального правового режима в соответствии с Федеральным законом от 31.07.2020 года № 258-ФЗ. Подзаконные акты указанного ФЗ распространяются на цифровое проектирование, моделирование, создание и использование новых материалов и конструкций и интеллектуальные системы управления.

В таком случае что же все-таки препятствует внедрению инноваций в дорожной отрасли? В сложившихся условиях, на мой взгляд, необходимо обеспечить решение нескольких ключевых проблем. Это, во-первых, отсутствие действенного механизма мотивации к внедрению инноваций у субъектов дорожной деятельности, в первую очередь у заказчиков. В этой связи следует повышать эффективность государственной регуляторной политики в части КРІ руководителей органов управления дорожным хозяйством, на основании которого оценивается результативность инновационной деятельности, причем в обязательной увязке с перспективной программой работ. Во-вторых - недостаточные компетенции и как

следствие – настороженность части дорожного сообщества в отношении инновационной продукции. В этих целях следует организовать подготовку и повышение квалификации специалистов, способных мыслить «из будущего» и обладающих необходимыми компетенциями для успешного выполнения стратегических задач развития дорожного хозяйства страны, обеспечения его долгосрочной, устойчивой, безопасной и бесперебойной работы, реализации крупнейших инфраструктурных проектов и цифровой трансформации. В-третьих, излишняя бюрократизация процессов информационного обеспечения внедрения новых технологий и материалов. Так, в настоящее время параллельно Росавтодор и ГК «Автодор» ведут реестры согласованных СТО на продукцию для добровольного применения на своих объектах, а ФАУ «РОСДОРНИИ» предлагает уже для субъектов Федерации и их дорожных предприятий в рамках работ по реализации нацпроекта БКД использовать подготовленный им Реестр новых и наилучших технологий (РННТ). Таким образом, для включения в реестры один и тот же производитель должен сформировать три отдельные заявки с приложением комплекта документов, большинство из которых дублируются. В этой связи целесообразно проработать механизм взаимного учета информации в указанных ре-

сурсах с последующим формированием единого банка данных как инновационных технологий, рекомендованных для опытно-экспериментального внедрения на участках дорог, так и наилучших технологий повторного применения. Еще один барьер – слабая проработка технико-экономического обоснования инноваций производителями. При сопоставимых эффектах, не говоря уже о существенном удорожании, очевидно, что заказчики и подрядчики, за редким исключением, предпочитают применять традиционные технологии и конструкции. Инновации призваны обеспечить реальное динамичное движение отрасли вперед, а результат их применения должен ощущаться также и на финансовых показателях занятых в ней организаций.

Реализация и развитие совокупности указанных механизмов, устранение все еще имеющихся недостатков позволят обеспечить переход от существующей практики внедрения отдельных решений к широкому масштабированию и массовому тиражированию инноваций на объектах дорожного хозяйства, от постоянной констатации проблем к постоянным положительным результатам, отмечаемым как специалистами дорожной отрасли, так и, главное, пользователями автомобильных дорог.

Подготовил Леонид Григорьев