



должна быть принята комплексная программа на уровне Правительства РФ. Заниматься этим должны не чиновники, не казначейства, а высококвалифицированные специалисты с качественным профильным образованием и многолетним опытом реальной, а не бумажной работы в строительной сфере.

Вместе с тем глава холдинга «Автобан» далек от мысли, что импортозамещение российский стройкомплекс проиграл безвозвратно. Возможности для программы «Импортозамещение 2.0» все еще есть, но для этого нужно три жизненно важных элемента: много денег, много времени и безупречно четкое планирование.

«В двадцать первом веке ни одну страну при всем желании невозможно закрыть в рамках натурального хозяйства», — подводит итог Алексей Андреев. — Конечно, большинство отсутствующих позиций мы закроем китайскими, индийскими, корейскими или другими аналогами, однако это требует времени. Жизненно важно наращивать инвестиции не только в производство российской техники, но и в науку, профильные институты и университеты, инновационные исследования и полигоны. Посмотрите на отечественную научную базу — она разрушена. В российскую науку нужно вкладывать, в высшее образование нужно вкладывать. Если сейчас мы не обеспечим приток отечественных высококвалифицированных специалистов, точка невозврата будет пройдена. И жизненно необходимо прозрачное, надежное планирование. Каждый строитель должен знать, к какому году какие отечественные аналоги будут на рынке, и, исходя из надежных данных, планировать производство и развитие бизнеса».

Заместитель Председателя Правительства РФ Марат Хуснуллин в рамках итогового пленарного заседания рассказал о мерах поддержки и приоритетах развития строительной отрасли.

«Несмотря на сложности, мы сохраняем полное финансирование всех бюджетных строек и реализуем правительственные программы. Пока у нас ни одного рубля не сокращено, а на дорожное строительство дополнительно выделено 120 млрд рублей», — отметил вице-премьер Правительства РФ.

Участники форума подчеркнули, что Правительство РФ, Минстрой России внимательно относятся к проблемам дорожно-строительной отрасли и тем предложениям, которые иницируются представителями рынка. Между тем, остаются системные вопросы, которые требуют повышенного внимания.

Так, например, по принятому в декабре 2021 года ПП РФ № 1315, призванному компенсировать удорожание стоимости строительных ресурсов, процент доведения средств до подрядчиков по-прежнему крайне низкий.

Актуальной остается задача по оптимизации механизма расширенного казначейского сопровождения и средств.

Делегация Ассоциации бетонных дорог приняла участие в работе сессии «Внедрение инноваций в условиях существующих нормативно-правовых ограничений», где обсуждались инновации и законодательные механизмы их внедрения, а также предложения по внедрению технологий на практике.

«В настоящее время в дорожной отрасли сохраняется ряд проблем: это, в частности, отсутствие во многих регионах качественных природных материалов, высокая стоимость битума, песка и щебня, высокая стоимость их доставки, низкая несущая способность и фактические сроки службы дорожных одежд. Каким образом решать эти проблемы? В первую очередь, следует повышать несущую способность дорожных одежд за счет применения инновационных технологий и местных дорожно-строительных материалов», — отметил в рамках своего выступления Виктор Ушаков, президент Ассоциации бетонных дорог, заведующий кафедрой «Строительство и эксплуатация дорог» МАДИ.

В условиях хронического «недоремонта» автомобильных дорог требуется широкое внедрение эффективных низкобюджетных технологий. В первую очередь необходимо повышать несущую способность основного конструктивного элемента автомобильной дороги — земляного полотна.

«Как показывает отечественный и мировой опыт, широкое применение при строительстве и реконструкции дорог минеральных и комплексных вяжущих, а также цементобетона в конструктивных

слоях дорожных одежд позволяет в значительной мере повысить несущую способность дорожных одежд, увеличить сроки службы автомобильных дорог и сократить эксплуатационные затраты», — подчеркнул в выступлении Виктор Ушаков. В работе форума приняли участие и представители Ассоциации «Р.О.С.АСФАЛТ». Во время дискуссии в рамках сессии Быстров Николай Викторович при обсуждении возможности применения добавок в асфальтобетон порекомендовал относиться с некоторой осторожностью к ряду инноваций и отметил отсутствие в государстве механизма по внедрению новых решений, причем в любой отрасли. И самое главное, по его замечанию, в государстве должен быть механизм стимулирования внедрения инноваций! Также он сказал, что на сегодня участие Ростехнадзора на подавляющем большинстве объектов дорожного строительства абсолютно не нужно, это лишняя процедура, которая колоссально затягивает процесс, и ее имеет смысл проводить для внеклассных мостов, во всех остальных случаях — лишнее.

С докладом «Планы и организационные механизмы НОПСМ в сфере нормативно-технического и информационного обеспечения устойчивого развития производства строительных материалов и технологий» выступил сопредседатель Комитета по устойчивому развитию Национального объединения производителей Строительных материалов и строительной индустрии Станислав Леонидович Мамулат.

В целом по итогам сессии было предложено точнее определить суть инноваций, чем они отличаются от модернизации, как это наиболее верно закрепить в нормативной документации.

Сегодня очень многие темы требуют колоссального внимания, и такие дискуссионные площадки помогают не просто наладить диалог, а вместе с коллегами из органов власти работать над решениями тех проблем, которые существуют сегодня в отрасли. По итогам форума ключевые инициативы, прозвучавшие на площадке мероприятия, будут направлены в адрес заместителя Председателя Правительства РФ Марата Хуснуллина. ■