Май 2018

**Интервью заместителя руководителя Федерального дорожного агентства Игоря Астахова журналу «Мир дорог»**

Заместитель руководителя Федерального дорожного агентства Игорь Астахов в интервью журналу «Мир дорог» рассказал о приоритетах работы федеральных дорожников в 2018, в том числе о реализации проекта «Безопасные и качественные дороги» в текущем году.

\*\*\*

**- Игорь Георгиевич, в настоящее время дорожная отрасль стоит на пороге перемен и качественных преобразований. В прошлом году в нормативное состояние привели 77,96% федеральной сети. Значительные изменения произошли и на региональных и муниципальных дорогах. Во многом это стало возможным благодаря мероприятиям в рамках программ комплексного развития транспортной инфраструктуры (ПКРТИ) городских агломераций. Что это за «инструмент»? Какой эффект можно ожидать от реализации ПКРТИ?**

- Действительно, на протяжении нескольких десятков лет для регионов и крупных городов России вопрос организации транспортной доступности для населения и качества дорожной сети являлся крайне актуальным. В рамках долгосрочного федерального проекта «Безопасные и качественные дороги», который стартовал в 2017 году, была собрана информация о состоянии дорожной сети городских агломераций, в том числе об участках дорожной сети, не соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационному состоянию, местах концентрации дорожно-транспортных происшествий. На основании этих данных регионами и были разработаны и утверждены программы комплексного развития транспортной инфраструктуры. ПКРТИ реализуются администрациями субъектов российской Федерации совместно с федеральными органами исполнительной власти, администрациями муниципальных образований, владельцами автомобильных дорог и предусматривают консолидацию ресурсов за счет всех возможных источников (федеральных целевых программ, региональных и муниципальных программ и т. д.), направленных на решение самых актуальных вопросов на территории субъектов РФ. При этом реализация ПКРТИ осуществляется с учетом ее синхронизации с другими программами и мероприятиями в области жилищно-коммунального хозяйства, градостроительной деятельности, развития транспортной инфраструктуры. В текущем году завершается первый этап приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги», в рамках которого выполняются преимущественно некапиталоемкие мероприятия. Финансирование ПКРТИ составит 65,449 млрд рублей, из которых 31 млрд 250 млн рублей — средства федерального бюджета. Планируется, что протяженность дорожной сети субъектов — участников проекта, соответствующая нормативным требованиям, увеличится до 30 798,5 км и составит 61,3% от общей протяженности, а количество мест концентрации ДТП снизится до 34% от уровня 2016 года. Результаты самой крупной за последнее время ремонтной кампании уже ощутили на себе миллионы пользователей дорог. Наконец-то наряду с основными транспортными артериями страны начали преображаться главные проспекты и улицы городов. Безусловно, продолжение реализации проекта даст максимальный мультипликативный эффект не только для экономики агломераций, но и для страны в целом.

**- В связи с реализацией проекта «Безопасные и качественные дороги», сегодня в дорожной отрасли возросла роль взаимодействия заказчиков и подрядчиков с общественными структурами. Насколько это эффективно в усилении контроля за качеством проведения работ при реализации государственных программ?**

- Проект дал абсолютно новый импульс общественному участию в его реализации. Учитывать общественное мнение и считаться с ним не просто важно, а необходимо, поскольку все положительные изменения, которые являются целью той или иной программы, направлены на улучшение качества жизни населения. Таким образом, вполне логично, что сегодня граждане активно подключаются к участию в контрольных мероприятиях. Напомню, что в социальной сети «Вконтакте» было создано 38 сообществ проекта, где любой человек может задать интересующие его вопросы и узнать всю необходимую информацию о плане дорожных работ. Во многих муниципалитетах активно работают информационные сервисы, на которых представлены интерактивные карты городов. Благодаря этому каждый житель имеет возможность заявить о проблемных участках дорог, сделав таким образом свой вклад в формирование перечня объектов ремонта и реконструкции. В регионах также сформирована база лидеров общественного мнения и активных общественных организаций, представители которых регулярно участвуют в инспекционных поездках на объекты ремонта, заседаниях, общественных слушаниях. Общественные контролеры дают предложения по повышению эффективности дорожной кампании, выступают инициаторами проверок качества ремонта, могут принимать участие во всех мероприятиях в рамках реализации проекта. Для них проводятся семинары по основам организации дорожных работ. Все эти ресурсы позволяют выявить недоработки во взаимодействии дорожных и коммунальных служб при проведении ремонтных работ, а также некачественное исполнение контрактов подрядчиками. Безусловно, при этом никто не подменяет и не отменяет тем самым работу заказчиков и контрольно-надзорных органов. Из «диванных» экспертов наше население постепенно превращается в профессионалов, предлагающих конструктивные идеи и решения. Работа института общественного контроля в рамках проекта «Безопасные и качественные дороги» вполне может стать эталоном и примером эффективной деятельности для других отраслевых ведомств — начиная от взаимодействия с населением в социальных сетях и заканчивая привлечением экспертов и общественных контролеров к непосредственной реализации той или иной инициативы.

**- Перейдем к теме развития федеральной дорожной сети. Каковы, на Ваш взгляд, перспективы применения наиболее современных материалов и технологий в дорожном строительстве и реконструкции для обеспечения увеличения межремонтных сроков до 24 лет? Входят ли они в принятые ГОСТы и проходят ли Госэкспертизу?**

- Применение современных материалов и технологий в дорожном хозяйстве — это не только перспектива, а насущная необходимость, без которой невозможно достичь 24-летнего срока службы нежестких дорожных одежд между проведением капитальных ремонтов. Введенные в действие и разрабатываемые нормативно-технические документы как раз и нацелены на то, чтобы обеспечить правовую основу для применения новых материалов и технологий. Все занормированные введенными в действие ГОСТами и включаемые в проектно-сметную документацию технические решения с использованием современных материалов и технологий проходят согласование в Главгосэкспертизе. Сложнее обосновать применение новых материалов, на которые не разработаны соответствующие нормативные документы. Большим подспорьем в этом должен стать ГОСТ Р «руководство по оценке рисков в течение жизненного цикла», который в настоящее время проходит процедуру официального утверждения в Росстандарте. Отмечу также, что инновационный процесс в дорожном хозяйстве представляет собой воплощение новшеств, как правило — результатов научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ (НИОКР). При этом создается принципиально новое качество более технологичной продукции и формируются нормативно-технические требования к ее составу, которые используются впоследствии в инженерных дорожных проектах. План НИОКР Федерального дорожного агентства в настоящее время ориентирован на исполнение приказа министра транспорта российской Федерации М. Ю. Соколова от 28 сентября 2017 года № 395 «Об утверждении перспективной программы стандартизации в области дорожного хозяйства». По заказу Росавтодора разрабатываются проекты нормативных документов, которые затем проходят официальную процедуру утверждения в Росстандарте. Утвержденные ГОСТы и ПНСТ включаются в технические задания на проектирование объектов и на их основании разрабатывается проектно-сметная документация.

**- Один из определяющих факторов, напрямую влияющих на увеличение межремонтных сроков, — качество битума. Необходима ли государственная программа его производства в связи с модернизацией нефтедобывающей отрасли и увеличением количества светлых нефтепродуктов?**

- Вопросы регулирования производства битумных вяжущих относятся к компетенции министерства энергетики российской Федерации. Учитывая, что битум является стратегически важным продуктом для дорожного хозяйства, мы только приветствуем принятие такой государственной программы, так как это принесет большую пользу дорожникам. Нам представляется, что она может строиться на принципах, принятых в мировом сообществе, в частности — производство битумных вяжущих должно быть выведено с крупных нефтеперерабатывающих заводов (НПЗ) в отдельный «терминальный бизнес». то есть НПЗ необходимо выпускать базовый продукт — полуфабрикат, из которого на специализированных терминалах будет производиться битум с конкретными параметрами в соответствии с природно-климатическими условиями и транспортной нагрузкой участков дорог, где планируется его применение. В настоящее же время сложилось внутреннее технологическое противоречие между увеличением глубины переработки нефти для получения большей номенклатуры светлых нефтепродуктов и обеспечением качества производства битума для дорожного хозяйства. Вместе с тем, Федеральным дорожным агентством выстроен очень продуктивный диалог с ведущими производителями битумных материалов — компаниями «Роснефть-БМ», «Газпром-нефть-БМ», «Лукойл» — по обеспечению качества производства по новому ГОСТ 33133– 2014, разработанному в связи с введением в действие технического регламента таможенного союза ТР ТС 014/2011 «Безопасность автомобильных дорог», а также по переходу на установление требований к битумным материалам по температурным диапазонам эксплуатации. Федеральное дорожное агентство рекомендует федеральным казенным учреждениям, подведомственным Росавтодору и имеющим укомплектованные лаборатории, включать в технические задания на проектирование и контрактную документацию требования к температурным диапазонам эксплуатации битумных вяжущих (PG-классификацию).

- **Если говорить не об общественном контроле, а о контроле производственном, существует ли при реализации проектов в дорожном строительстве необходимость в более эффективном использовании лабораторного оборудования и оптимизации контроля качества?**

- Федеральное дорожное агентство постоянно работает над повышением эффективности использования лабораторного оборудования и оптимизацией контроля качества. мы исходим из того, что необходимо отказаться от системы тотального контроля качества, когда контролируются параметры на всех стадиях: производителем, подрядной организацией на входном контроле и заказчиком.

На мой взгляд, при современном развитии технологий и лабораторного оборудования целесообразно осуществлять контроль качества с выдачей соответствующих сертификатов в специализированных лабораториях, оснащенных высокопроизводительным современным оборудованием. Особенно это касается подбора состава асфальтобетонных смесей с использованием методов объемного проектирования. Так, каждой подрядной организации нет необходимости оснащать лабораторию, способную контролировать исходные материалы по всем параметрам и осуществлять подбор состава смеси. Достаточно осуществлять выборочный контроль отдельных параметров на входном контроле материалов и проверять уплотнение асфальтобетонной смеси на строительной площадке.

**- А какова роль заказчика в системе контроля качества?**

- Безусловно, заказчику в системе контроля отводится особая роль. Мы должны гарантировать объективность результатов испытаний, которые проводят лаборатории федеральных казенных учреждений (ФКУ), подведомственных Росавтодору. На результаты определяемых параметров большое влияние могут оказывать состояние оборудования, точность исполнения требований нормативных документов и инструкций по проведению испытаний и измерений, а также знания и опыт персонала. для того чтобы обеспечить высокую точность и воспроизводимость результатов в ФКУ, мы должны быть уверены, что в наших лабораториях все оборудование поверено, а сотрудники имеют достаточную квалификацию и «одинаково правильно» читают нормативные документы. для выяснения возможных отклонений Федеральным дорожным агентством принято решение о проведении межлабораторных испытаний битумных вяжущих в лабораториях территориальных подразделений Росавтодора, оснащенных для испытаний по требованиям системы СПАС. В настоящее время программа межлабораторных испытаний направлена на согласование в подведомственные учреждения и ведущие лаборатории. После утверждения она будет размещена на сайте Федерального дорожного агентства с предложением независимым лабораториям присоединиться на безвозмездной основе к проведению испытаний, главная задача которых — получение сходных результатов. Безусловно, в случае наличия сверхнормативных отклонений в результатах мы проанализируем причины их возникновения и устраним недостатки. Планируется, что базовой организацией, обеспечивающей методическое сопровождение данных испытаний, станет ФКУ «Центравтомагистраль», а сводом результатов займется ФКУ «Росдортехнология». В планах Федерального дорожного агентства — создание автоматизированной базы данных по результатам лабораторных испытаний, которые будут использоваться для принятия дальнейших технологических решений.

Одним из главных приоритетов деятельности Федерального дорожного агентства в 2017 году было выполнение мероприятий по повышению безопасности движения. Какие технические средства внедряются в рамках данного направления, что применяется дорожниками из интеллектуальных систем организации движения транспортных потоков (ИТС), в том числе и в регионах? количество дорожно-транспортных происшествий на трассах Росавтодора с 2013 года сократилось на 12%. Это хороший показатель. Но поскольку наша конечная цель на ближайшее будущее амбициозна — достижение нулевой смертности на дорогах, в решении данной задачи необходим комплексный подход. В частности, это и совершенствование дорожной инфраструктуры, и пропаганда, и контроль за соблюдением ПДД, в том числе путем создания системы фото- и видеофиксации нарушений на всей сети федеральных автодорог. Немалую роль в области обеспечения безопасности дорожного движения, конечно, играют и инновации. В частности, Федеральное дорожное агентство уделяет особое внимание мероприятиям по созданию ИТС, основанных на применении современных технических средств, телекоммуникационных и информационных технологий, которые влияют на безопасность движения. так, для организации беспрепятственного и безопасного проезда автотранспорта независимо от времени года и метеорологических условий на федеральных дорогах функционирует автоматизированная система метеорологического обеспечения (АСМО), предназначенная для получения информации с дорожной сети в режиме реального времени. данная система используется в ситуационном центре Росавтодора, а также в подведомственных ситуационных центрах органов управления дорожным хозяйством. стоит отметить, что регионы также активно включились в работу по внедрению ИТС. Во многом это стало возможным в рамках реализации федеральной программы «Безопасные и качественные дороги».

- **Необходимы ли программы повышения квалификации отраслевых кадров, причем не только в подрядных организациях, но и у заказчика, особенно в регионах?**

- Несомненно. Чтобы решить задачу повышения уровня квалификации кадров дорожно-строительной отрасли России, необходимо создать единую комплексную систему непрерывной подготовки, переподготовки и повышения квалификации профессиональных кадров в сфере дорожного хозяйства, обеспечивающую высокий уровень квалификации работников отрасли. Основой функционирования системы непрерывного обучения является, с одной стороны, постоянный контроль уровня подготовки специалистов с возможностью повышения их квалификации, с другой стороны — заинтересованность работодателей в регулярном обучении своих сотрудников. В конце 2015 года межрегиональный центр профессиональной подготовки и повышения квалификации кадров (ЦППК), являющийся базовым образовательным учреждением Росавтодора, начал реализацию проекта, направленного на обеспечение соответствия квалификации дорожно-строительных специалистов подрядных организаций требованиям производства работ. Этот проект предусматривал совместную разработку и реализацию актуальных образовательных программ, учитывающих применение современных технологий строительства и содержания автомобильных дорог, а также обеспечение использования нормативно-технических документов на объектах дорожного хозяйства. к сегодняшнему дню на базе межрегионального ЦППК в рамках проекта прошли обучение по различным программам повышения квалификации для инженерно-технического и административного персонала, а также для рабочих профессий более 2000 специалистов подрядных организаций и 200 сотрудников федеральных казенных учреждений. Практическое обучение проводилось в реальных условиях выполнения работ, что способствовало получению качественного образования. В рамках образовательного проекта были разработаны программы повышения квалификации машинистов КДМ, профессиональной подготовки дорожных рабочих, повышения квалификации инженерно-технического и административного персонала подрядных организаций и другие. Очень важно, что одной из задач межрегионального ЦППК, ответственного за реализацию проекта, является создание условий для обеспечения минимального отрыва специалистов подрядных организаций от производственной деятельности посредством реализации образовательных программ на базе подведомственных Росавтодору учебных центров, наиболее близко расположенных к местам выполнения работ. создание эффективной системы подготовки кадров дорожно-строительной отрасли неразрывно связано с необходимостью привлечения молодых специалистов. Одним из наиболее эффективных инструментов, позволяющих развивать компетенции, формировать профессиональные стандарты, а также максимально содействовать решению проблемы дефицита молодых специалистов, явилось проведение Росавтодором под эгидой международного движения WorldSkills всероссийских чемпионатов профмастерства среди дорожников «лучший по профессии». Все эти и другие меры направлены на популяризацию и поднятие престижа рабочих профессий. Побуждая специалистов повышать свою квалификацию, работодатели рассчитывают таким образом снизить себестоимость дорожных работ, повысить производительность труда, улучшить качество и долговечность автодорог.