

Резолюция II Конгресса строителей железных дорог

09 ноября 2016 года в городе Москве состоялся II Конгресс строителей железных дорог. Организатором Конгресса выступил Союз строителей железных дорог при поддержке Открытого акционерного общества «Российские железные дороги», а также при содействии Института проблем естественных монополий и Комитета РСПП по техническому регулированию, стандартизации и оценке соответствия.

В мероприятиях Конгресса приняли участие представители Евразийской экономической комиссии, Министерства транспорта Российской Федерации, Федерального агентства железнодорожного транспорта, Открытого акционерного общества «Российские железные дороги» и его подразделений, Российского союза промышленников и предпринимателей, Торгово-промышленной палаты РФ, Ассоциации «Национальное объединение строителей», Общественного Совета Минтранса РФ, Международного союза железных дорог, Ассоциации «Национальная палата инженеров», Института экономики РАН, АО «Корпорация «МСП», НП «Объединение производителей железнодорожной техники», отраслевых профсоюзов, транспортных вузов, саморегулируемых организаций, строительных и проектных компаний, предприятий промышленности, общей численностью более 200 человек.

В современных экономических условиях для железнодорожного транспорта ключевым вопросом является повышение эффективности инвестиционных вложений в реализацию инфраструктурных проектов.

В 2016 году объем средств, направленных в строительство новых объектов железнодорожной инфраструктуры, осуществляемых строительным комплексом ОАО «РЖД», составил более 260 млрд. рублей. Реализация инфраструктурных проектов обеспечивается также с привлечением средств государственной поддержки, бюджетов субъектов Российской Федерации, Фонда национального благосостояния. В текущем году в процессе реализации находятся 725 объектов строительства и реконструкции.

В 2016 году отмечен рекордный для постсоветской России объем инвестиций, в строительство железнодорожной инфраструктуры. В числе наиболее крупных проектов необходимо отметить развитие Восточного полигона, Московского железнодорожного узла, развитие железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Северо-Запада и Азово-Черноморского бассейна, развитие участка Междуреченск – Тайшет Красноярской железной дороги, строительство железнодорожной линии Беркамит – Томмот – Якутск, развитие узла Восточный – Находка, развитие железнодорожного узла новороссийский и подходов к Керченскому мосту, строительство Керченского моста, строительство новой железнодорожной линии на участке Журавка – Миллерово, проектирование ВСМ «Москва-Казань».

На Конгрессе состоялось заинтересованное обсуждение наиболее актуальных вопросов строительного комплекса железных дорог и отмечено следующее. Собравшиеся отметили, что организации строительного комплекса железных дорог обладают большим опытом и развитой компетенцией по созданию сложнейших объектов транспортной инфраструктуры. Строители железных дорог заинтересованы в новых инфраструктурных

проектах и выступают за увеличение объемов строительства, за новые формы инвестиций, в первую очередь ГЧП. Строительный комплекс РЖД поддерживает проекты развития скоростного и высокоскоростного железнодорожного движения. Участие в таких проектах требует от организаций совершенствования строительного производства, применения новых материалов и технологий. Это проекты роста для российских железных дорог и для организаций строительного комплекса.

Основными вызовами в текущий момент является недостаточная инвестиционная активность в отношении строительства и реконструкции инфраструктурных объектов, несовершенство законодательства о градостроительной деятельности, в том числе в части ценообразования, излишние административные барьеры и несогласованность процедур при реализации проектов, а также несовершенство технического регулирования, несбалансированность строительных норм.

Необходимо планирование объемов строительно-монтажных работ и прогнозирование загрузки производственных мощностей строительных организаций, что позволит организациям планомерно и последовательно заниматься вопросами развития техники и технологий, повышения уровня квалификации работников, внедрению инноваций, накоплению компетенций, модернизации строительного производства.

Требуется четкое взаимодействие участников инвестиционного процесса в соответствии с законодательством о градостроительной деятельности — заказчика, проектировщиков, органов экспертизы, эксплуатирующих организаций, генеральных подрядчиков, субподрядчиков, поставщиков строительных материалов и оборудования для снижения рисков и издержек при строительстве.

Важно построение системы эффективного ценообразования, стимулирующего внедрение в строительное производство новых технологий, учитывающего реальную стоимость затрат строительных организаций и прибыль, необходимую для развития. Работа по снижению стоимости строительства в рамках оптимизации затрат инвесторов, в том числе при проведении процедур технологического и ценового аудита, должна носить прогнозируемый характер, чтобы не являться форс-мажором для строительных организаций и приводить их к незапланированным затратам.

Следует предпринимать меры по повышению здоровой конкуренции строительных организаций, основанной на репутации компаний, опыте организации или непосредственного выполнения работ, квалификации работников, наличии специализированной техники и оборудования, а также способности работать по более прогрессивным технологиям. Следует признать негативной тенденцию минимизации обязательных и квалификационных требований, предъявляемых к участникам конкурсных процедур, в целях заключения договоров на выполнение строительно-монтажных работ.

Необходимо устранять противоречия в действующих строительных нормах для проектирования, и их несоответствие современным требованиям и мировому опыту. Существующая нормативная база препятствует внедрению инновационных материалов и технологий, которые имеют определяющее значение для повышения эффективности создания и эксплуатации железнодорожной инфраструктуры.

Сегодня разработкой норм и требований к объектам инфраструктуры железнодорожного транспорта занимаются Министерство транспорта Российской Федерации и Министерство строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации. Это приводит к тому, что на один объект технического

регулируемые одновременно выпускаются противоречащие друг другу своды правил, имеющие существенные различия в содержании. Отсюда остро стоит вопрос разделения полномочий ведомств и полномочий технических комитетов ТК 465 «Строительство» и ТК 45 «Железнодорожный транспорт», для чего предлагается заключить соглашение между ТК 45 и ТК 465.

Для реализации инфраструктурных проектов высокоскоростного движения и дальнейшей эксплуатации железных дорог этого типа необходимы высококвалифицированные кадры новой формации. В этой связи требуется более тесное взаимодействие строительных компаний с вузами железнодорожного транспорта.

Требуется вести последовательную работу по совершенствованию законодательства о градостроительной деятельности. В этой связи отмечен ряд инициатив ОАО «РЖД» по внесению изменений в Градостроительный кодекс РФ и другие федеральные законы по совершенствованию регулирования вопросов создания и эксплуатации объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта.

Необходимо развивать взаимодействие с институтом саморегулирования в строительстве по самому широкому кругу вопросов.

В программу Конгресса вошли Пленарное заседание на тему «Железнодорожное строительство: актуальные вопросы и тенденции развития», панельная дискуссия «Россия с ВСМ vs без ВСМ: Экономика, инвестиции, мобильность», круглые столы на темы «Крупнейшие проекты железнодорожного строительства» и «Техническое регулирование в железнодорожном строительстве».

В рамках Конгресса состоялась церемония подписания меморандума о сотрудничестве между Союзом строителей железных дорог и Союзом железнодорожной промышленности Германии в области модернизации существующих и строительства новых железнодорожных линий, в частности высокоскоростных, локализации технологий и материалов для строительства, гармонизации российских и европейских норм и предписаний в области железнодорожного транспорта.

Также состоялась церемония подписания соглашения о сотрудничестве между Ассоциацией «Национальное объединение строителей» и Союзом строителей железных дорог. Основные направления сотрудничества будут осуществляться в областях нормативного регулирования и саморегулирования железнодорожного строительства, технического регулирования, стандартизации, оценки соответствия, профессионального образования, развития системы профессиональных квалификаций в строительстве. Реализация сотрудничества будет осуществляться путем создания в Ассоциации «Национальное объединение строителей» Комитета по железнодорожному строительству.

Конгресс консолидировано принял следующие решения:

1. Обратиться в Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации и причастные федеральные органы исполнительной власти с просьбой об ускорении прохождения законопроектов, инициированных ОАО «РЖД»:

- законопроекта о внесении изменений в статью 48.1 Градостроительного кодекса РФ в части установления закрытого перечня объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта, которые относятся к категории «особо опасные и технически сложные» в целях обеспечения экономии средств бюджетной системы Российской Федерации, выделяемых на реализацию проектов капитального строительства, сокращения сроков и

стоимости проектирования и строительства без ущерба обеспечения требований безопасности;

- законопроекта «О внесении изменений в статью 52 Градостроительного кодекса РФ и статью 15 ФЗ «О железнодорожном транспорте в РФ» в целях урегулирования вопросов временной эксплуатации объектов инфраструктуры для обеспечения обкатки пути и доведения технической готовности объекта к вводу в постоянную эксплуатацию;

- законопроекта, определяющего порядок устройства пересечений железных дорог с автодорогами, инициированного Минтрансом России совместно с ОАО «РЖД», в целях урегулирования проблемных вопросов при строительстве автодорожных путепроводов, а также определения их балансовой принадлежности путем передачи «Автодор» России или другому субъекту РФ, являющемуся балансодержателем пересекаемой автодороги.

2. Одобрить проекты Концепции совершенствования системы технического нормирования и регулирования в строительной отрасли и Плана основных мероприятий (Дорожной карты) по ее реализации. Отметить необходимость консолидации усилий заинтересованных федеральных органов исполнительной власти и профессионального сообщества при организации работ по совершенствованию системы технического нормирования и регулирования в сфере строительства. Отметить необходимость разделения полномочий технических комитетов ТК 465 «Строительство» и ТК 45 «Железнодорожный транспорт». В целях более продуктивного взаимодействия обратиться в указанные Технические комитеты с предложением о заключении соглашения о сотрудничестве.

3. Констатировать негативные последствия наличия большого количества противоречий в действующих нормативных технических документах, их несоответствия современным требованиям и мировому опыту, медленных темпов и низкого качества актуализации, а зачастую и игнорирование мнения профессионального бизнес-сообщества и субъектов естественных монополий при актуализации документов по стандартизации. Также отметить, что отстающая нормативная база препятствует внедрению инновационных материалов, конструкций и технологий, которые имеют определяющее значение для повышения эффективности создания и эксплуатации железнодорожной инфраструктуры.

4. Признать целесообразным разработку норм технологического проектирования транспортно-пересадочных узлов и норм технологического проектирования высокоскоростных магистралей.

5. Поддержать предложение о внесении изменений в 184-ФЗ «О техническом регулировании», касающееся экспертов-аудиторов по подтверждению соответствия, а также предложение о разработке проекта Постановления Правительства об установлении требований к экспертам-аудиторам, порядка их аттестации и требований к организациям, осуществляющим их подготовку и проводящим их аттестацию.

6. В ССЖД необходимо провести системную работу по формированию и структурированию нормативно-технических документов в области инновационного железнодорожного строительства и создать центр технической компетенции по инфраструктурному строительству.

7. Поддержать инициативы ОАО «РЖД» по противодействию тенденциям минимизации обязательных и квалификационных требований, предъявляемых к

участникам конкурсных процедур, в целях заключения договоров на выполнение строительно-монтажных работ на объектах инфраструктуры железнодорожного транспорта. В то же время заказчики работ должны способствовать планированию объемов строительно-монтажных работ и прогнозированию загрузки производственных мощностей строительных организаций, что позволит организациям планомерно и последовательно заниматься вопросами развития техники и технологий, повышения уровня квалификации работников, внедрению инноваций, накоплению компетенций, модернизации строительного производства. ССЖД оказывать содействие профсоюзным организациям по вопросам повышения социального партнёрства в деле защиты экономических интересов работников и выполнения трудового законодательства.

8. Поддержать осуществление законодательных изменений по реформированию системы саморегулирования в строительстве, реализуемых Ассоциацией «Национальное объединение строителей» и саморегулируемыми организациями строительного комплекса, направленными на оздоровление института саморегулирования, повышение качества строительства и установление ответственности профессионального сообщества за результаты работ.

9. Выработать действенную модель взаимодействия организаций железнодорожного строительства с институтом саморегулирования через реализацию соглашения о сотрудничестве между Ассоциацией «Национальное объединение строителей» и Союзом строителей железных дорог. Инициировать создание в Ассоциации «Национальное объединение строителей» Комитета по железнодорожному строительству.

10. Оказать содействие в создании системы государственной поддержки Вузов Минтранса, аналогичной Минобрнауки (конкурсы НИР, модернизация учебно-научной базы, квота бюджетных мест для иностранцев, гранты для молодых учёных, выделение средств ФЦП транспорта и транспортного строительства на развитие вузов и т.д.). Привлекать к научному сопровождению строительства объектов железнодорожного транспорта вузовскую науку.

11. Поддержать реализацию в Российской Федерации проектов скоростного и высокоскоростного железнодорожного движения, всячески содействовать их продвижению в общественной и информационной среде, оказывать экспертную помощь при создании нормативно-технической базы высокоскоростного движения.

12. Укреплять международное сотрудничество организаций железнодорожного строительства, направленное на обмен передовыми технологиями и опытом успешной реализации инфраструктурных проектов, подготовкой кадров организаций строительного комплекса, гармонизации документов технического регулирования, снятием барьеров и ограничений для совместной работы, минимизацией последствий для бизнеса от международных санкций.

С целью реализации принятых решений, Конгресс строителей железных дорог наделяет Союз строителей железных дорог полномочиями по контролю за исполнением данной Резолюции.