ИННОВАЦИИ ДЛЯ РОССИЙСКИХ ДОРОГ

Основным условием развития дорожного хозяйства страны как важнейшего фактора создания конкурентоспособной отечественной экономики, безусловно, является его переход на инновационный путь. Отрасль к этому подвигают принципиальные изменения в транспортной ситуации: рост объемов перевозок, интенсивности движения, увеличение осевых нагрузок... На внедрение прогрессивных технологий, материалов и на поиск инновационных решений дорожников максимально ориентируют Федеральные целевые программы «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 гг.)» и «Развитие транспортной системы России на 2010-2015 гг.». Свое мнение по ряду вопросов этого узлового направления деятельности на брифинге с представителями ряда СМИ, состоявшемся в медиацентре газеты «Известия», высказал заместитель руководителя Федерального дорожного агентства Николай Викторович БЫСТРОВ.

Он отметил, что масштабы дорожных работ, несмотря на существующие в стране кризисные явления, постепенно растут. Это, в свою очередь, стимулирует привлечение в отрасль передовых технологий, новых конструкций, оборудования, техники и материалов. Хорошим примером может служить строительство дороги Чита–Хабаровск. Несмотря на сложнейшие инженерно-геологические и климатические условия (значительная часть дороги пролегает через зону вечной мерзлоты), здесь ежемесячно вводится 180–230 км дороги. Для того чтобы обеспечить высокие темпы, производственный процесс поставлен на индустриальную основу. В него включены десятки дробильно-сортировочных комплексов и асфальтобетонных заводов, сотни единиц дорожно-строительной техники.

Широкое применение в производстве асфальтобетона получили поверхностно-активные добавки и литые эмульсионно-минеральные смеси, а при устройстве земляного полотна – разнообразные геосинтетические материалы. На отдельных участках магистрали при устройстве верхних слоев покрытия применяется асфальтобетон на основе модификата, полученного при переработке использованных автомобильных покрышек.

Теперь – о другой важной тенденции. На строительство дорог все увереннее возвращается цементобетон. От него дорожники ждут помощи в разрешении проблем, связанных со снижением колееобразования и деформаций на автомобильных дорогах в целом. Далеко не новый материал, но реализуемый в иных технических возможностях, он превращается в качественную смесь. В прошлом году был введен участок с цементобетонным покрытием протяженностью более 50 км на обходе Новосибирска. В текущем году сданы две полосы уширения длиной около 25 км на магистрали Дон М-4.

Немало нового и передового реализуется сегодня при строительстве мостовых переходов и других искусственных сооружений – причем нередко впервые в отечественной и мировой практике. Так, при возведении моста через Волгу в Волгограде была разработана конструкция опор с разделением вертикальной и горизонтальной нагрузок, а надвижка пролетных строений проводилась по шпренгельной технологии. При строительстве моста в Ульяновске было внедрено другое технологическое «ноу-хау», позволившее поднимать пролетные строения длиной 220 м и весом более 4000 тонн с воды на 40-метровые опоры. При монтаже пролетов эстакады моста на остров Русский во Владивостоке впервые в отечественном мостостроении использованы упоры Нельсона, которые придают особую прочность и повышают несущую способность конструкции. Приведенные примеры – лишь небольшая часть новаторских решений, которые работают на повышение качества магистралей и сооружений, сокращение сроков строительства, позволяют более эффективно расходовать средства бюджета, выделяемые на развитие автодорожной системы страны.

Н.В. БЫСТРОВ:

«Объем применения современных технологий будет возрастать. Сейчас в технических заданиях на проектирование, которые выдаются проектным организациям, введен обязательный раздел – «Новые материалы и технологии».

Отраслевая инновационная политика, несомненно, требует системного подхода. И такой подход в Росавтодоре существует. В его основу положены методические рекомендации по организации освоения инноваций при проектировании, строительстве, реконструкции, капитальном ремонте, ремонте и содержании автомобильных дорог и искусственных сооружений на них. В документе определен порядок планирования, организации работ, финансирования и информационного обеспечения инновационной деятельности, а также организации учета, отчетности и контроля выполнения работ по освоению инновационной продукции.

Что касается перспектив: непрерывно ведется работа по внедрению новых дорожно-строительных материалов, машин, механизмов и технологических решений, направленных на повышение долговечности, обеспечение сохранности

автомобильных дорог и искусственных сооружений на них. Существенное внимание уделяется безопасности дорожного движения и экологии, качеству проектирования, строительства, ремонта, содержания дорог и сооружений.

Н.В. БЫСТРОВ:

«Мы сегодня заняты поиском и отбором технологий, которые позволяют реально повысить качество при той же цене дорожных работ или даже при ее снижении. Это очень сложная задача. Ведь в определенный период бытовавший подход: чем дешевле построим – тем лучше, обернулся многими неприятными последствиями».

Качество дорожных работ, успешное применение инноваций определяется, в первую очередь, существующей нормативной базой. Но нынешние дорожные реалии вошли в явное противоречие с задачами обеспечения сроков службы и ремонта дорожных сооружений на основании технических заключений, которые были выработаны десятилетия назад. Устранение несоответствий становится сегодня одной из важнейших задач, и ее успешное разрешение должно позитивно отразиться на положении дел в отрасли.

Среди важнейших направлений, которыми Росавтодор особенно активно занимается, – битумы, дорожный асфальтобетон и геосинтетические материалы. Близятся к завершению научно-исследовательские работы, в рамках которых отечественная нормативная база будет упорядочена. Помимо этого, Росавтодор совместно с Ростехрегулированием приступил к созданию нормативной базы по интеллектуальным транспортным системам. Основа такой системы частично уже создана на кольцевой дороге вокруг Санкт-Петербурга. Ряд научно-исследовательских тем и внедренческих программ уже реализованы в развитие системы ГЛОНАСС и нормативной основы ее применения в дорожном деле. В план НИОКР на этот год также включены несколько тем, связанных с переработкой норм проектирования в целом.

Н.В. БЫСТРОВ:

«Нам очень нужна современная нормативная база для того, чтобы преодолеть отставание, допущенное в прошлые годы. Совместно с Ростехрегулированием и другими органами исполнительной власти мы предпринимаем очень серьезные шаги в этом направлении».

Но есть вопросы, которые не могут быть решены внутри отрасли. Они относятся к компетенции федеральной власти – законодательной и исполнительной. Опыт последних лет показывает, что на продвижении нового и передового не лучшим образом сказывается существующая система госзаказа. Зачастую после проведения аукциона подряд достается проектной или строительной организации, главный плюс которой – лишь ценовой показатель. Случается, что участники аукционов берутся выполнить подряд за 70-50% от объявленной первоначально стоимости. Было бы наивно полагать, что в данном случае можно рассчитывать на высокое качество работ, и тем более на применение передовых технологий, которые нередко приводят к их удорожанию. Эффект же от внедрения достигается в процессе эксплуатации за счет качества, долговечности, увеличения межремонтных сроков и т.д.

Н.В. БЫСТРОВ:

«Официальная и многократно выраженная позиция Росавтодора в том, что в Федеральный закон № 94-ФЗ «О размещении заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных и муниципальных нужд» должны быть внесены принципиальные изменения, которые позволят осуществлять предквалификацию и допускать к конкурсным процедурам только те организации, которые обладают необходимой компетенцией. Особенно, когда это имеет отношение к сложным обьектам и безопасности людей».

В ходе брифинга были затронуты и другие проблемы дорожного хозяйства. Журналистов интересовал ход реализации крупных федеральных проектов, вопросы, связанные с организацией безопасности дорожного движения, разработкой международных стандартов по битуму и ряду других материалов и технологий, которые реализуются в дорожном строительстве и являются перспективными.

Подготовил **Валерий Парфенов**