

# КАК ПРИЙТИ К ГАРМОНИИ?



В результате изучения европейского подхода и на основании трех лучших стратегий повышения дорожной безопасности (приняты в Швеции, Голландии и Великобритании) была создана российская стратегия повышения безопасности движения, названная «Цель – Ноль». Согласно этой стратегии, разработанной Инициативным фондом «ЗЕБРА», одним из необходимых фундаментальных условий ее выполнения является модернизация нормативно-технической базы технического регулирования в дорожной отрасли. О том, почему и насколько такая модернизация необходима, нашему корреспонденту рассказал директор и руководитель ряда проектов фонда Евгений МАЛИНИН.

**– Евгений, почему ваш фонд решил заняться модернизацией нормативно-технической базы автодорожной отрасли?**

– Дело в том, что мы попытались внедрить на российских дорогах ряд европейских элементов организации дорожного движения именно в том виде, в каком они используются на Западе.

Оказалось, что осуществить это практически невозможно, поскольку европейские методы и используемая для них продукция не соответствуют российским стандартам. А изменение стандарта – это дорогостоящий процесс, требующий от двух до четырех лет. Натолкнувшись на эту преграду, мы задались вопросом, почему на Западе инновации и новые технологии внедряются быстро, а в нашей стране это неразрешимая проблема, причем настолько, что президент и правительство вынуждены лично пытаться регулировать все в «ручном» режиме.

В ходе наших исследований, начатых в 2008 году, мы обнаружили, что корень проблем – в основополагающих

принципах, на которых базируется вся система технического регулирования. В нашей системе эти принципы никак не сформулированы. В результате административная вертикаль требует модернизации и гармонизации, а исполнители выполняют эти указания в соответствии со своим пониманием слов «модернизация» и «гармонизация». Ни в одном официальном документе нет определения термина «гармонизация стандартов». Результат – хаотичные, а порой диаметрально противоположные друг другу действия разных ведомств и агентств.

В этой связи одной из задач нашего фонда является подготовка обучающих материалов, которые дадут специалистам понимание того, как работает система технического регулирования Европы; создадут общее поле терминологии – чтобы мы и наши западные коллеги наконец начали понимать друг друга.

Знания, которые мы переносим в рамках работы по техрегулированию, не являются специфичными именно для

автодорожной отрасли – они касаются всей строительной индустрии. Так, мы активно пропагандировали новый способ государственно-частного партнерства – Контракты Жизненного Цикла (см. журнал «Дорожная держава» № 22). Первый, кто понял преимущества такого метода, решив применить его на практике, – ОАО «РЖД». Президент фонда «ЗЕБРА» Александр Турский с августа 2009 года возглавил проект по подготовке тендера на строительство новой высокоскоростной ж/д магистрали (300–400 км/ч) Москва – Санкт-Петербург по схеме КЖЦ.

**– Чем принципиально отличаются системы Европы и России?**

– Основное отличие – в базовых принципах системы. Европейские стандарты – это стандарты функционального типа, построенные по принципу performance based standards, который лежит в основе так называемого европейского «нового подхода». В стандарте определяется, «что должен делать» продукт и «как ра-

**Тросовые ограждения**  
(Швеция, Англия, Австралия, США и др.)



**Шумовая виброполоса, сделанная фрезой**  
(внедряется во всей Европе)



ботать» (функциональные требования), а не из чего и как его делать. Ссылки на технологии, материалы и другие детали спецификации не допускаются, кроме исключительных случаев.

В нашей системе стандартизации базовый принцип никак не сформулирован. В стандартах функциональные требования перемешаны со спецификациями (размеры, форма, материал и т.д.) и правилами применения. Правила применения продукции – это отдельная тема, не имеющая ничего общего со стандартом на продукт (не путать с правилами пользования, которые определяет производитель продукции). Наличие в стандарте спецификаций приводит к тому, что новые технологии и продукты не попадают на дорогу. Например, в нашем стандарте по дорожным ограждениям указана необходимая толщина слоя цинка на металле и другие подобные характеристики.

Это означает, что если завтра будет изобретен новый вид ограждения, например, с использованием нанотехнологий, но без использования цинка, он будет недоступен дорожной отрасли, поскольку в нем вообще нет цинка и он не соответствует стандарту. Нужно будет либо получить отдельное согласование на такое ограждение, либо менять стандарт. Изменение стандарта – долгий и дорогостоящий процесс. В идеале же стандарт должен быть таким, чтобы любая новая технология, обеспечивающая необходимые эксплуатационные характеристики, могла бы быть применена беспрепятственно.

Отсутствие в России стандартов функционального типа является не только тормозом для создания и внедрения инноваций, но и тормозом для экономики в целом. Изменить стандарт под силу лишь крупному бизнесу, который всегда будет лоббировать только свои интересы, стараясь закрыть рынок другим технологиям и бизнесу. В Европе же, благодаря стандартам функционального типа, все производители в равных условиях. Если продукт работает так, как определено в стандарте, то никаких проблем с внедрением не возникнет. Например, во Франции на ряде автомагистралей используют дорожные ограждения, сделанные из бревен. В Швеции и Великобритании в последние 12 лет активно внедряются тросовые ограждения.

Причем все они удовлетворяют одному и тому же стандарту – EN 1317. Какая в сущности разница, из какого материала сделан продукт, если он выполняет все возложенные на него задачи, в том числе по сроку службы, чего в наших стандартах нет вообще?

#### ***– Возможно, российские и европейские стандарты преследуют различные цели?***

– Если Россия действительно планирует интегрироваться в мировую экономику, если она действительно строит рыночную экономику и хочет заботиться о здоровье своих граждан, то цели стандартизации, конечно, должны быть одинаковы. В существующем сегодня варианте закона они похожи, но есть и серьезные отличия. Российским Федеральным законом «О техническом регулировании» определены три основные цели стандартизации:

- повышение безопасности и здоровья граждан;
- обеспечение конкурентоспособности и качества продукции (работ, услуг), единства измерений, рационального использования ресурсов;
- создание системы классификации и кодирования технико-экономической и социальной информации.

Европейский комитет по стандартизации (CEN) так определяет свои цели: «...Содействие бизнесу путем устранения торговых барьеров между производителями и потребителями разных стран. Миссия Комитета – интеграция в мировую экономику и забота о здоровье граждан».

Стоит обратить внимание на то, что основная цель европейской стандартизации – **содействие бизнесу** путем снятия торговых барьеров между производителями и потребителями разных стран, то есть расширение рынка сбыта какого-либо продукта, что, в свою очередь, ведет к увеличению конкуренции и интенсификации экономики. По мнению европейцев, стандарты должны создавать общий рынок и фундамент для честной конкуренции. Если верить экономическим теориям, высокое качество продукции достигается свободной конкуренцией, когда производители ведут борьбу за покупателя, что автоматически должно привести к повышению качества продукции.

Многие государственные служащие и инженеры противятся истинной гармонизации, считая, что наши стандарты должны защищать российских производителей. Но отсутствие конкуренции сразу повышает цену на товар. Зачастую купить импортный продукт гораздо дешевле, чем производить свой аналог. Это понимает руководство страны. В мае 2009 года Владимир Путин, выступая в Торгово-промышленной палате, сказал: «Не считаю, что импортозамещение – это самоцель... Если мы говорим в целом об экономике, то нет смысла заниматься импортозамещением, если можно купить задешево. Если мы все время будем стремиться догонять, мы всегда будем в отстающих». В этом с ним можно полностью согласиться.

Глядя на прилавки магазинов, нетрудно заметить, что если наши стандарты и призваны защитить отечественного производителя, то они просто не справляются с этой задачей. Я бы даже сказал, что наши стандарты скорее защищают европейский рынок от наших производителей, тормозя развитие именно российских компаний. Для экономики страны важно, чтобы производство работало на внешний рынок. Это легче сделать, когда у всех – и в России, и в остальном мире – одинаковые стандарты. В противном случае, наши производители должны выпускать товары для внутреннего рынка и иметь отдельную линейку товаров для западного покупателя. Это требует колоссальных материальных и иных затрат, являясь тормозом развития нашей экономики.

#### ***– Помимо обеспечения конкуренции и повышения качества продукции, вы обозначили еще другие цели. Выполняются ли они?***

– Давайте в качестве примера пройдемся по стандартам на дорожные ограждения и посмотрим, как в них выполняются заявленные в законе цели.

Итак, по пунктам, заявленным в законе «О техрегулировании»:

#### **«Рациональное расходование ресурсов» и «повышение безопасности и здоровья граждан»**

Для дорожных ограждений одним из главных параметров является уровень удерживающей способности. Эта

характеристика указывает, какую кинетическую энергию может погасить ограждение. Кинетическая энергия легкового автомобиля на скорости 90 км/ч – 44 кДж (при угле наезда 20 градусов). Именно такой уровень удерживающей способности имеют европейские ограждения (уровень N1) на основных дорогах. На наших дорогах устанавливаются ограждения типов У4 и У5 – 300 и 350 кДж соответственно. Как указано в нашем стандарте, такую энергию имеет грузовик весом 18 тонн при скорости 65 км/ч. Из этого напрашивается вывод, что наши ограждения рассчитаны на грузовики. Но современные грузовики имеют вес не менее 20 тонн и скорость на шоссе порядка 90 км/ч. Энергия такого транспортного средства – 800 кДж (при угле наезда 20 градусов). То есть в реальной обстановке использованное на этой дороге ограждение У5 (350 кДж) не удержит грузовики в любом случае. Наглядно сравнение европейской и российской градации уровней представлено на рис. 1.

Подавляющее большинство ограждений, используемых на европейских дорогах, имеют уровни N1, N2 и N1. Очень высокие уровни европейских стандартов (Н4а и Н4b) применяются там лишь на горных серпантинах, для предотвращения падения автомобилей в пропасть. Судя по применяемым у нас ограждениям, самые большие серпантины в России – в районе Зеленограда. Там недавно на развязке с Ленинградским шоссе установили ограждения уровня

У10 (судя по внешнему виду). При этом развить скорость более 30 км/ч на этой развязке невозможно.

Более того, ограждения уровней У4 и У5 смертельно опасны для пассажиров легкового автомобиля. По законам физики вся энергия движения тела при остановке этого тела должна перейти в какую-то другую форму, например, тепловую, или быть потрачена на деформацию соударяемых тел. Когда вы едете в автомобиле, можно считать, что это вы сами несетесь со скоростью 120 км/ч, и именно на деформацию вашего тела будет потрачена вся ваша кинетическая энергия при резкой остановке. Чем прочнее ограждение, тем резче будет остановка вашего автомобиля и тем опаснее. Следовательно, ограждение не должно быть прочным, как стена. Производители должны стремиться разработать «мягкую» конструкцию, которая направляла бы движение автомобиля вдоль ограждения.

Если ограждения У4 и У5 опасны для легковых автомобилей, а грузовые автомобили они все равно не удержат, зачем же их устанавливать? Ответ: в первую очередь, для предотвращения ДТП с участием автобусов, поскольку такие аварии сопровождаются большим общественным резонансом. Но, к сожалению, 96% лобовых столкновений – это аварии типа «легковой – легковой», где и гибнет большинство людей. С аварийностью же автобусов надо бороться, более тщательно

контролируя и воспитывая водителей общественного транспорта. Так, в Скандинавии, чтобы стать водителем автобуса, надо учиться 2 года, пройти непростые тесты и выполнить еще массу других условий.

Проведем элементарный расчет экономической эффективности российских стандартов по дорожным ограждениям, обратившись к реальной дороге – участку в 120 км Рязанского шоссе, проходящему по территории Московской области. На этом участке 50 км имеют центральное ограждение, 70 км – не имеют (данные 2008 года).

По данным правительства РФ потеря одного человека обходится стране в 2 млн рублей. За 2007 год на участке Рязанского шоссе без ограждения в авариях типа «легковой – легковой» погибли около 90 человек, 180 были тяжело ранены. Таким образом, только один указанный участок дороги в 70 км наносит ущерб экономике России в более чем полмиллиарда рублей в год. Только в Московской области в лобовых столкновениях (что вызвано отсутствием ограждения) ежегодно погибают и получают серьезные травмы около 3 тысяч человек, что наносит прямой ежегодный экономический ущерб в размере 6 миллиардов рублей. С учетом косвенных потерь, это превращается в 15 млрд рублей!

Очевидно, что ограждение типа У4 и У5, которое используется на российских дорогах, требует больше металла, следовательно – оно существенно дороже. На сегодняшний день только **один метр** такого ограждения стоит 6 тысяч рублей. Соответственно, сто километров – 600 млн рублей. При этом речь идет только о центральном ограждении. Если устанавливать ограждения по бокам проезжей части, как это должно быть, то эту сумму нужно увеличить в три раза. То есть оборудование всего шоссе (100 км) обойдется в 1,5 млрд рублей! Не поэтому ли на наших дорогах зачастую нет вообще никакого ограждения?

Средств, потраченных на 50 километров ограждения для грузовиков (300 млн рублей), хватило бы на оборудование всех 120 километров дороги ограждениями, рассчитанными на легковые автомобили (например, такими, как определено в европейском стандарте). Это

Рис. 1. Сравнение уровней удерживающей способности в европейских и российских стандартах

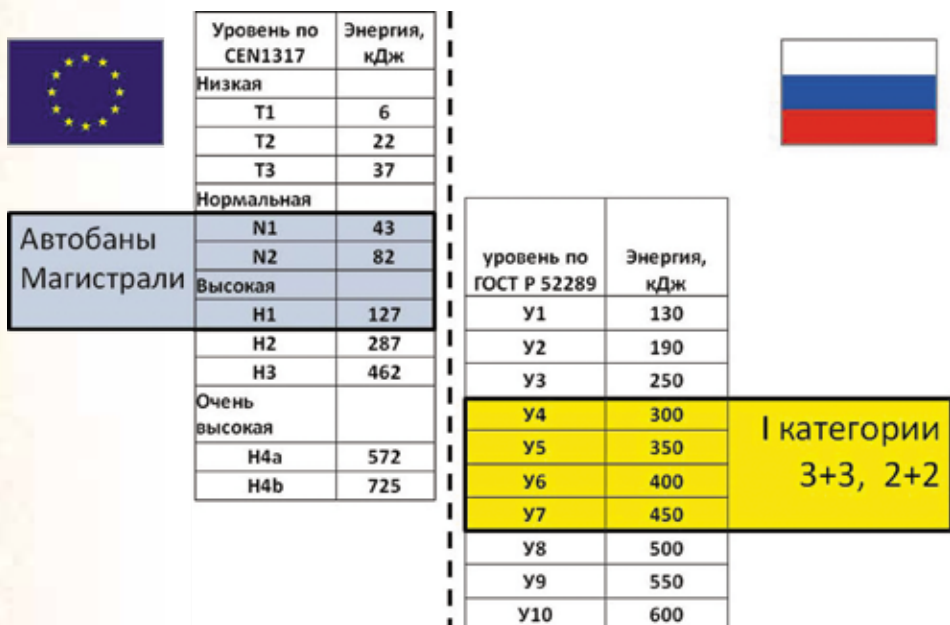
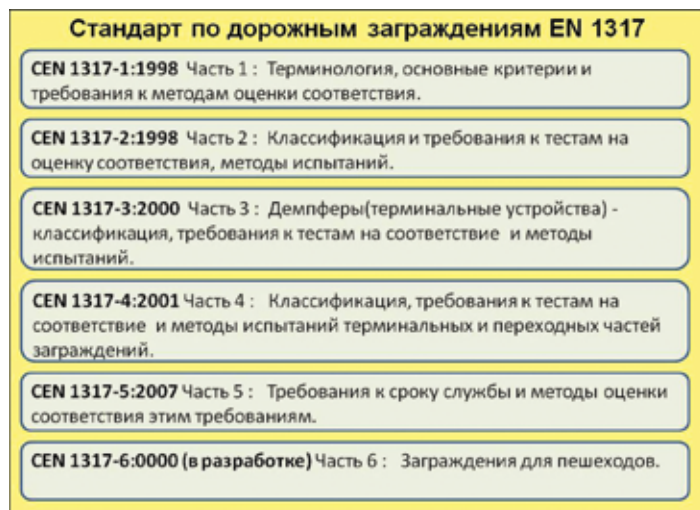


Рис. 2. Европейские стандарты по ограждениям



спасало бы каждый год почти 300 человек только на этой дороге.

Таким образом, можно сказать, что существующие стандарты по ограждениям не служат целям «рационального использования ресурсов» и «повышения безопасности и здоровья граждан».

**«Создание системы классификации и кодирования технико-экономической и социальной информации»**

Естественной задачей системы стандартизации является создание удобной системы классификации, обеспечивающей легкий и быстрый поиск нужной информации. А система кодирования – в сущности это язык стандарта – должна быть удобной и понятной. При этом, если мы хотим интегрироваться в мировую экономику, этот «язык» должен быть одинаковым, чтобы мы и наши зарубежные коллеги понимали друг друга. То есть обозначения параметров должны быть одинаковыми.

Европейский стандарт по ограждениям (рис. 2) состоит из нескольких частей, каждая из которых – отдельный стандарт. При появлении новых частей их будет легко найти по основному номеру – 1317. Информация разделена на логические части, не пересекающиеся содержанием. Вся терминология расшифрована в первой части стандарта. При этом любую новую информацию легко добавить в стандарт отдельной частью, не меняя при этом остальные.

Российские стандарты по ограждениям (рис. 3) никак не связаны своими номерами или другим способом. Даже

Рис. 3. Российские стандарты по ограждениям



внутри стандартов нет полноценных взаимных ссылок. Это случилось потому, что создавались они в разные годы, и более ранние стандарты просто «не знали» о будущих. Если бы у них был общий номер, как у европейских стандартов, это решило бы проблему.

В самих стандартах повторяются блоки информации. Например, правила применения ограждений. Это ведет к тому, что если завтра у нас изменится классификация дорог (а она уже меняется), нам придется менять два стандарта. Эти новые НИОКРы – несколько лет очередных «научных» исследований и масса средств налогоплательщиков. Проведение одного теста на столкновение обходится в значительную сумму. А если изменится классификация ограждений, то это приведет к необходимости изменения всех четырех стандартов.

Еще примеры «научного подхода». В двух стандартах дается разное определение одной и той же величины (рис. 4).

Существующие стандарты полны выражений, понять которые можно, только прочитав их несколько раз. Например, в стандарте ГОСТ P52289-2004 сказано: **«8.1.19. ...Уровень удерживающей способности переходного участка ограждений не должен быть меньше самого низкого из двух допустимых уровней удерживающей способности, установленных для соединяемых ограждений, и больше самого высокого из них».**

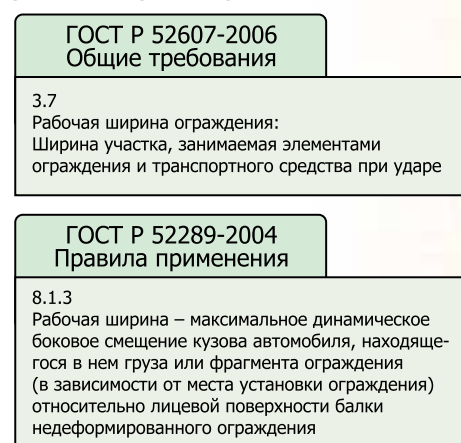
А вот как то же самое принято говорить в мировом научном сообществе: **«При соединении ограждений уровней L1 и L2, уровень L соединяющей**

**части должен удовлетворять условию  $L1 \leq L \leq L2$ ».**

В качестве последней иллюстрации – «научно» обоснованное разбиение по уровням удерживающей способности. В ГОСТ 52721-2007 сказано, что скорость наезда **«при проведении испытаний должна находиться в пределах допуска  $\pm 5\%$  по отношению к расчетному значению».** То есть, если при испытаниях скорость транспортного средства должна быть 90 км/ч, как требует стандарт на испытания, то в реальности она может быть в пределах от 85,5 км/ч до 94,5 км/ч. Легко подсчитать, в каких пределах будет лежать кинетическая энергия автомобиля при тестах (рис. 5).

Из графика видно, что градации пересекаются практически наполовину. Понятно, что создавать градации, которые пересекаются в пределах допуска, мягко говоря, ненаучно. К какому классу ограждений отнести продукт, если энергия равна 370 кДж? Это уровень У5 или У6?

Рис. 4. Различия в определении рабочей ширины ограждения



Другая проблема, не имеющая логичного объяснения, – разработчики российских гармонизированных стандартов по ограждениям создали свои, полностью отличные от всего мира обозначения. В идеале стандарты должны стать общим языком, на котором смогут говорить производители и потребители разных стран. Например, один из главных параметров оценки безопасности ограждения – индекс THIV (теоретическая скорость головы при соударении), обозначена буквой «И». Другие три (!) параметра оценки безопасности ограждений, используемые в мире, просто проигнорированы.

Вряд ли в формате статьи можно рассказать обо всех подобных проблемах этого стандарта, но на основании уже сказанного можно сделать следующий вывод: российский стандарт по дорожным ограждениям не выполняет задачу создания удобной «системы классификации и кодирования технико-экономической и социальной информации».

**«Обеспечение единства измерений»**

Выше были приведены уровни удерживающей способности европейского и российского стандартов (рис. 1). На самом деле в европейском стандарте уровень удерживающей способности вообще не измеряется в килоджоулях. Повторюсь, европейский стандарт – стандарт функциональный. Это значит, что тест на соответствие определяет не количественное выражение энергии наезда в килоджоулях, а то, как ограждение работает, как ведет себя при различных наездах. В российском же варианте использовано именно количественное выражение. Пересчитав европейские тесты в энергию, мы поняли, зачем введены разные принципы измерения. Скорее всего, это сделано для того, чтобы усложнить процесс сравнения стандартов и скрыть несоответствие якобы гармонизированного российского стандарта европейскому.

– *Евгений, вы говорите о вполне понятных вещах. Неужели всего этого не видяте, от кого зависит направление развития нашей системы техрегулирования?*

– Вы будете удивлены, но в секторе стандартизации многие действительно не разбираются в деталях того, как работает европейская система. Руководители, постоянно бывающие в зарубежных командировках и общающиеся с европейскими коллегами, имеют некое представление о европейской системе. Но проблема в том, что они не занимаются целенаправленной и систематизированной передачей этих знаний вниз по иерархии. У нас нет достоверной, легко доступной специалистам информации. К тому же многие российские специалисты, не зная английского языка, вынуждены опираться на интерпретации переводчиков, не являющихся специалистами в этой области.

Что же касается стандарта по ограждениям, то сейчас идет создание нового технического задания на разработку нового стандарта. Проблема в том, что исполнителями этого задания являются те, кто создавал и предыдущий стандарт. Точнее, проблема в том, что они собираются **вновь создавать стандарт, вместо того чтобы взять готовый.**

Гораздо более быстрый и эффективный способ – гармонизировать наши стандарты с европейскими. В данном случае наше мнение совпадает с мнением руководства страны: и президент, и другие представители власти требуют гармонизации российских стандартов и с международными, и с европейскими. Но здесь мы наталкиваемся на другую проблему – все понимают «гармонизацию стандартов» по-разному.

Судя по тому, что происходит в реальности, российские специалисты ви-

дят «гармонизацию стандартов» как заимствование ряда параметров из европейских стандартов и перенос их в российские. В то же время в стандартах остаются старые части, зачастую унаследованные со времен СССР 60-х годов.

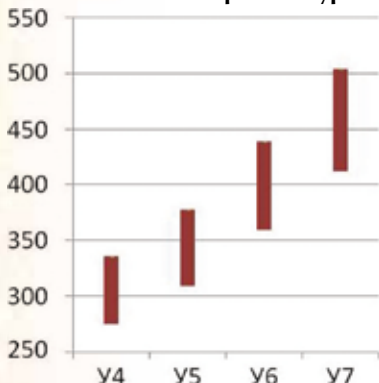
Нет уверенности в том, что такая «гармонизация» как смена ряда отдельных параметров даст какой-либо эффект, поскольку наши товары по-прежнему не соответствуют требованиям европейского рынка, а их товары не соответствуют нашим стандартам. Единственный гарантированный эффект – сложности в актуализации этих европейских «вкрапленных» в будущем и масса лишней работы.

Европейские эксперты понимают словосочетание «гармонизация стандартов» совсем иначе. Для них гармонизация в контексте создания общих стандартов – это полное замещение национального стандарта общим. Если мы гармонизируемся с европейскими стандартами, значит, на место национальных должны прийти общеевропейские стандарты. Тогда у всех стран будут абсолютно идентичные национальные стандарты на какую-либо продукцию. Только в таком варианте достигается главная цель гармонизации – расширение рынка сбыта товара, снятие барьеров в торговле и честная конкуренция. Естественно, что задачу определения минимального уровня безопасности граждан стандарты также должны выполнять.

Такое разное понимание термина «гармонизация стандартов» ведет к недоразумениям и непониманию, что, например, очень заметно на различных конференциях с участием западных экспертов. Российские специалисты докладывают об уже гармонизированных стандартах, тогда как западные коллеги в недоумении пытаются понять, когда же гармонизация, наконец, начнется. Такого рода разночтения ведут к проблемам на пути вступления России в ВТО.

Кстати, принцип «добровольности» стандартов также понимается нами неправильно. Де-юре стандарты в Европе добровольного применения, но де-факто они обязательны. Об этих и других тонкостях мы подробно расскажем в информационных материалах, которые готовим совместно с Ростехрегулированием и Минтрансом РФ.

**Рис. 5. Российская градация уровней удерживающей способности**



Уровень ограждения	Энергия кДж		
	nominal	min	max
U4	300	275	336
U5	350	309	378
U6	400	359	439
U7	450	412	504

«скорость наезда находится в пределах допуска  $\pm 5\%$  по отношению к расчетному значению» (ГОСТ 52721-2007)

**– Проблему можно решить, создав грамотные обучающие материалы для наших специалистов?**

– Не совсем так. Эта проблема требует комплексного решения, ведь факторов, тормозящих развитие системы техрегулирования, много. Но и без обучающих материалов ее не решить.

Мы живем на стыке двух эпох развития России. Нашему инженеру, воспитанному еще во времена СССР, очень трудно отказаться от многих стереотипов. Это вопрос времени. Я сам с трудом воспринял европейские принципы, когда мне потребовалось подтвердить соответствие российских специальных ламп, которые я продавал в Европе. В 2000 году, взяв в руки европейский стандарт и не обнаружив там никаких привычных советскому инженерному взгляду чертежей и параметров, я, честно признаться, был растерян.

Кстати, только на первый взгляд кажется, что это просто – определить эксплуатационные характеристики продукта, не определяя конкретных технологий. Стереотип, что стандарт должен включать спецификацию продукта и правила его применения, достался нам в наследство от советского периода, когда не ставилась задача развития конкуренции. На всю страну производились одна-две модели телевизора, одна-две модели холодильника – и это являлось принципом плановой экономики. Но в рыночной экономике конкуренция – основной двигатель, именно она ведет к созданию новых технологий и к снижению стоимости товаров. А конкуренцию можно развивать, лишь предоставляя свободу выбора технологий, что не достигается нашими стандартами.

В СССР никто не стремился и к экономической эффективности выпускаемой продукции. Считалось, что если уж делать мост, то обязательно такой, чтобы проехала колонна танков. Но такой мост зачастую оказывался дороже (в разы!) реально необходимого. Мы все еще живем в старой парадигме, и поэтому не способны конкурировать с западными строителями, у которых все получается дешевле именно потому, что они умеют принимать экономические критерии в расчет. А мы цепляемся за старое, прикрываясь надуманным превосходством советских норм. Наш

фонд имеет конкретные исследования на тему норм и правил строительства мостовых сооружений, где наглядно показана абсурдность некоторых избыточных норм. Это в полной мере продемонстрировано в ходе подготовки концессии на строительство автодороги Москва – Санкт-Петербург, где западные концессионеры отказываются использовать ряд российских правил проектирования именно из-за отсутствия внятных причин существования таких норм. Другая причина нашей неспособности перевести систему техрегулирования на рельсы рыночной экономики – привычка и желание государственных служащих регулировать каждую мелочь, хотя рыночная экономика – саморегулируемая система.

Естественный вопрос: как государство может определять в стандартах технологии и их развитие, если оно их не создает и даже не знает? Ни один действительно стоящий и грамотный исследователь не работает на государственной службе, просто потому, что государство не может обеспечить ему соответствующий уровень оплаты и современную дорогостоящую исследовательскую базу. И не надо даже пытаться привлекать этих исследователей к работе на государственные органы. Нужно просто использовать разработки стандартов, созданных бизнесом. Все европейские стандарты именно так и были созданы – не государствами, а предпринимателями в этих государствах, на средства предпринимателей и для предпринимателей.

Новые продукты и технологии появляются практически каждый день. Имея систему техрегулирования, основанную на спецификационной модели, мы будем вынуждены постоянно редактировать существующие стандарты, поглощая при этом огромные временные и материальные ресурсы государства, и при этом будем отставать от развитого мира, увязая в корректировке прошлого.

**– Не приведет ли введение европейского стандарта в том виде, в каком он есть, к каким-либо проблемам в автодорожной отрасли?**

– Мы не предлагаем «просто взять» и применить – нами был разработан метод, как это делать так, чтобы не постра-

дали те, кто не может существовать без старых норм. Например, производители, у которых, вполне возможно, есть склад продукции, соответствующей российскому стандарту. Бизнесу нужно какое-то время, чтобы отладить производство ограждений по европейскому стандарту. Также мы проработали методику внедрения стандартов с целью избежать коллизий из-за ссылок стандартов друг на друга.

Не буду вдаваться в детали, скажу лишь, что это чисто техническая проблема. С другой стороны, ясно, что существующие стандарты не выполняют стоящих перед ними задач, а порой даже наносят прямой ущерб. Их можно просто убрать, и от этого экономика РФ только выиграет.

В сложившейся ситуации любое промедление – смерти подобно. Те небольшие государственные инвестиции, которые идут на безопасность, наши дорожные организации, по сути, закапывают в землю с помощью существующих стандартов. Но ведь можно остановиться и начать тратить выделенные средства с максимальной эффективностью – использовать более легкие и дешевые ограждения, как, например, делает Европа.

Понимая это, наш Фонд еще полтора года назад проинформировал о результатах данного исследования все вовлеченные стороны: Росавтодор, Минтранс, ГИБДД, Ростехрегулирование, Росдортехнологии, МАДИ, РосдорНИИ, разработчиков этих стандартов и другие организации. Эта информация вызвала у целевой аудитории легкий шок – никто до этого не представлял в деталях, насколько в реальности мы расходимся с Европой в параметрах ограждений. Сразу после презентации ответственные лица в один голос заявили о необходимости срочно собрать в Росавтодоре совещание на эту тему.

Но, к сожалению, пока конкретных результатов не получено, ведь инициатива у нас по-прежнему наказуема и каждый ждет команды «сверху». Устав от ожиданий, специалисты фонда «ЗЕБРА» самостоятельно создали проект нового стандарта по ограждениям, который скоро будет внесен в соответствующий Технический комитет. Обещаю, что о результатах мы сообщим в новой публикации.