

ВСТРЕЧА МОСТОСТРОИТЕЛЕЙ В ВЕНЕ

Состоявшаяся в конце февраля конференция «Мостостроение Европейского союза и России: проекты и тенденции развития – гармонизация нормативной базы» – это вторая встреча ведущих специалистов научных, учебных, строительных и проектных организаций, работающих в области строительства мостов, а также представителей предприятий, выпускающих материалы и конструкции для проектирования и строительства искусственных сооружений. Первая подобная конференция успешно прошла год назад в столице Чехии (отчет о мероприятии 2011 года опубликован в № 31 журнала «Дорожная держава»).



В этом году обсуждение проблем и задач, связанных с дальнейшим развитием европейского и российского рынков мостостроения, проходило в Вене. Форум, занявший три дня, отличался не только конструктивным подходом к оценке современного мостостроения, но и анализом успешного опыта двустороннего взаимодействия, накопившегося за прошедшие десятилетия. Организатором мероприятия выступила лондонская фирма Construction and infrastructure IQ. Научно-техническое содействие организаторам оказал российский Фонд «АМОСТ» (Ассоциация мостостроителей). Помогло и то, что конференция проходила на двух языках: участники пользовались услугами синхронного перевода (английский и русский языки). Делегатам также была предоставлена хорошая возможность для индивидуальных переговоров и неформального общения. Участники были едины во мнении, что данное мероприятие, несомненно полезное, становится, по сути, традиционным, и в этой связи большинство из них выразило надежду на новую встречу – в следующем году.

Пленарное заседание открыл Сергей Мозалев, исполнительный директор Фонда «АМОСТ». Он выступил перед собравшимися сначала на английском, а затем на русском языках, подчеркнув тем самым важность идеи международного профессионального взаимодействия. В приветственном слове Сергей Владимирович выразил признательность всем участникам мероприятия и сообщил о планах работы форума. В ходе своего доклада Мозалев рассказал о реали-

зации стратегических программ, сделав акцент на наиболее крупных российских проектах по строительству мостов. Опираясь на цифры, он привел некоторые данные, касающиеся как инвестиций в транспортную инфраструктуру, так и объема рынка дорожного и мостового строительства в России. В этой связи докладчик коснулся ряда проблем, актуальных для отрасли на настоящий момент. Завершил свой доклад Сергей Владимирович словами из книги югославского писателя Иво Андрича: «Из всего, что воздвигает и строит человек... нет ничего лучше и ценнее мостов. Они важнее, чем дома, священнее храмов, ибо они принадлежат всем и каждому, воздвигнутые всегда на месте, где сходится максимальное число человеческих нужд, они более долговечны, чем прочие сооружения».





Известно, что в российской строительной сфере действует ряд причин, приводящих к расхождению между теоретическими знаниями и практическим опытом, а также ряд причин, мешающих внедрению передовых технологий, материалов и так далее. Не случайно даже название одного из докладов, который подготовил ведущий специалист транспортного агентства Финляндии, содержало вопрос: «Рассмотрение еврокодов – насколько вы подготовлены?»

Но, несмотря на это, уже в первый день работы форума иностранные коллеги продемонстрировали свою открытую заинтересованность в стремлении занять активную позицию на российском отраслевом рынке.

Это показала как организованная в рамках саммита небольшая выставка, так и активность зарубежных специалистов в подготовке докладов для пленарного заседания.

Не исключением стала и техническая экскурсия, задачей которой стал осмотр автодорожного моста через реку Дунай в Трайсмауэре (Австрия), конструкция которого выполнена из монолитного предварительно напряженного железобетона. Отличительной особенностью этого искусственного сооружения, по мнению многих российских участников форума, является, прежде всего, фактор обеспечения безопасности и комфорта всех пользователей – водителей, велосипедистов, пешеходов, включая инвалидов. Мост имеет несколько уровней, что дает возможность всем участникам движения свободно и удобно передвигаться по нему (подробнее об этом читайте в статье



«Инфраструктурный подход при реконструкции и строительстве мостов», опубликованной в данном номере).

Александр Васильев, технический директор ЗАО «Имидис», в своем докладе, темой которого стали актуальные проблемы нормирования дорожных сооружений в России, сделал акцент именно на том, что главными составляющими гармонизации должны стать требования к функциональным потребительским свойствам транспортных сооружений. «Но это не означает их обязательного полного совпадения, численного равенства уровня потребительских свойств у нас и за рубежом. Это означает, что уровень наших норм должен обеспечивать беспрепятственное и безопасное перемещение транспортных средств на едином евроазиатском пространстве.

Что касается геометрических параметров дорог и мостовых сооружений на них, которые определяют пропускную способность и уровень безопасности движения, то в этом случае, вероятно, использовать европейские нормы надо смелее. Опыт сравнения проекта участка автодороги «Дон», выполненного как по российским, так и по германским нормам, показал, что в них много общего. Хотя и при этом в процессе гармонизации необходимо учитывать особенности автомобильного движения в нашей стране и менталитет водителей, как, например, традиционную их недисциплинированность».

...Говоря о технической конференции, проходившей в столице Австрии, нельзя не позволить себе несколько коротких лири-





ческих отступлений в отношении старинной, но величественной Вены. Она сохранила в себе имперский дух, оставаясь при этом демократичным и открытым городом. Здесь державная и монументальная архитектура сочетается с ультрасовременными сооружениями. В Вене – огромное количество музеев, парков, скверов, садов.

Метро – достаточно скромное, но очень функциональное. Наземный городской транспорт работает как часы. При этом Вена считается одним из самых экологически благополучных мегаполисов мира.

Надо сказать, что конференция проходила недалеко от летнего дворца Габсбургов – Шенбрунна, имеющего богатейшую историю и связанного с именем Марии Терезии. Здесь укоренились многочисленные традиции венского двора. Мелодии Моцарта и музыка вальса, душистый кофе и яркие картины Климта, сопровождающие гостей австрийской столицы повсюду, – это только небольшая часть того, что может предложить нам Вена.

Однако вернемся к работе конференции. Большое внимание на ней уделялось новым технологиям, конструкциям и материалам, применяемым в мостостроении. Уже не за горами те важнейшие для России мероприятия, о которых так много говорилось на протяжении последних нескольких лет: саммит АТЭС во Владивостоке (2012 год), Зимние Олимпийские игры в Сочи (2014 год), Чемпионат мира по футболу (2018 год)... Конечно же, новейшим российским объектам транспортной инфраструктуры необходимо соответствовать наиболее вы-

соким требованиям! О том, как продвигается работа на самых ответственных стройках страны, рассказали участникам конференции в своих докладах генеральный директор ЗАО «Мостостроительная компания» Борис Кондрат, заместитель генерального директора ОАО «Западный Скоростной Диаметр» Семен Супоницкий, генеральный директор ЗАО «Институт Гипростроймост Санкт-Петербург» Игорь Колюшев.

Рассказывая об управлении и системе принятия решений на строительстве моста с рекордным для мировой практики вантовым пролетом 1104 м через пролив Босфор Восточный на остров Русский во Владивостоке, Борис Иванович Кондрат отметил, что проект моста имеет ряд уникальных показателей, превышающих по своим характеристикам все имеющиеся мировые аналоги, в частности по длине, высоте, соотношению длины и ширины. Помимо уникальных характеристик объекта, существует еще ряд параметров, существенно повлиявших на использование и применение нетрадиционных технических и технологических решений.

Игорь Евгеньевич Колюшев, говоря о стратегии планирования еще одного строящегося во Владивостоке моста через бухту Золотой Рог, сделал акцент на процессе организации эффективного строительного проектирования этого сооружения, рассказал о выборе наиболее оптимальных технических решений. Главный пролет этого моста составит 737 м, а его подмостовой габарит – почти семьдесят!

Построенных за такие короткие сроки подобных сооружений пока в мире не существует. Конечно же, этот грандиозный объект потребовал от специалистов не только технической



рациональности, но и точного технического исполнения, причем оперативного.

Участники конференции не прекращали говорить и спорить о делах и проблемах даже в перерывах, во время неформального общения. Споры касались частных инвестиций и бюджетного финансирования, малых мостовых сооружений и сроков их службы, расчетных нагрузок и усилий, гармонизации стандартов и проблем сотрудничества с зарубежными фирмами, кадровой политики и профессионального обучения, безопасности и экологии – словом, всего того, чем живут и дышат мостовики.

Высокий профессиональный уровень российских специалистов подчеркнули и зарубежные коллеги. «У русских мостостроителей достойный уровень знаний, богатая практика и исключительный творческий подход к работе», – отметил Сантьяго Хернандез, профессор школы гражданского строительства (Университет Коруны, Испания).

А важную роль международного форума оценили все его участники. Так, Борис Кондрат отметил, что после проведения первой конференции уже есть осязаемые результаты. Наверное, поэтому саммит в Вене собрал еще большее количество участников, чем пражский. «Есть интерес напрямую пообщаться с коллегами – не по телефону... Сотрудничество с зарубежными коллегами становится все теснее, и это открывает перед нами новые перспективы. Все вместе мы ищем лучшие пути лечения мостов. Мы многому учимся друг у друга. Век живи – век учишься. На этих конференциях прорабатывается масса вопросов по применению новых технологий, использованию современных конструкций, материалов...», – отметил он.

Без сомнения, и иностранные специалисты тоже у нас учатся, ведь мостовая школа в России очень сильна. В этой связи Борис Кондрат привел несколько примеров, среди которых назвал деятельность выдающегося ученого В.И. Сливкера. «Это замечательный инженер, автор книг по механике, – сказал Борис Иванович. – В сотрудничестве с ним Игорь Колюшев, генеральный директор Санкт-Петербургского института «Гипростроймост», занимался программой разработки вантовых систем по мосту через Босфор. Благодаря этой работе многое поменялось в сторону улучшения».

Темой для широкого обсуждения на конференции стали еврокоды, при разработке которых учитывались последние

достижения в области производства строительных материалов и технологий. Существуют научные, экономические, политические причины для их распространения. Основная из них – это повышение безопасности, качества и надежности строительства, что связано с совершенствованием метода расчета нагрузок, заложенного в основу еврокодов. Однако их применение не закреплено в России на законодательном уровне. Возникает следующая ситуация: на сегодняшний день российские проектировщики, используя европейские нормы, которые идут как рекомендательные, проводят сравнение и выбирают максимально допустимые значения, чтобы соответствовать мировым стандартам. Это, в свою очередь, приводит к удорожанию, и здесь уже следует уповать на экспертизу...

Заместитель генерального директора ООО «НПП СК МОСТ» Инна Дмитриевна Сахарова, отметив важность состоявшихся дискуссий, обратила внимание на следующее: «Нужно исключить из «Свода правил» расчет плиты железобетонных конструкций на выносливость. Ни одна плита еще не разрушилась от усталостной работы. А расчеты привели к тому, что пришлось увеличить толщину плиты, что – соответственно – привело к удорожанию и большим трудозатратам. Я отрицательно отношусь к еврокодам – нам навязывают чужую методику расчета, чужой сортамент ряда конструкций, в большинстве случаев непригодный для наших условий. Если говорить о гармонизации, то у нас в стране были научные исследования, направленные на достижение мирового уровня, и во многом мы его достигли. Так например, наши гидроизоляционные материалы превосходят зарубежные по долговечности и ряду других показателей, и в конструктивном решении мостовое полотно наших сооружений находится на мировом уровне».

На вопрос, как она оценивает построенный в Трайсмзауре мост через Дунай, Инна Дмитриевна ответила так: «Мост хороший, с точки зрения технических решений. Но ничего экстраординарного. Привлекают внимание качество строительных конструкций, отличное содержание, эстетика, красота. В Европе другой подход к качеству жизни – и это главное, и этому надо учиться!». А еще Сахарова выразила сожаление по поводу того, что закрываются научно-исследовательские институты, в отраслевых российских ВУЗах сократили специальность «Мосты». А ведь именно мостостроители являются носителями передовых технологий, и без научных исследований не может быть движения вперед. ■

