

АВТОПРОБЕГ «КРЫМ» – ПУТЕШЕСТВИЕ ПЛЮС ИННОВАЦИИ

В период с 17 по 30 апреля «НПП СК МОСТ» совместно с ОАО «Северсталь метиз» был проведен очередной автопробег, посвященный 70-летию победы в Великой Отечественной войне. Среди участников автопробега были и мы – журналисты редакции журнала «Дорожная держава». Колонна стартовала из Москвы в сторону автодороги М-4 «Дон», далее уже ехали по ней. Не скроем, что эта практически полностью реконструированная дорога оставила только лучшие впечатления.

Первой большой остановкой стал Краснодар, где состоялась одна из запланированных в рамках этого автопробега научно-технических конференций. Затем последовал Адлер... После экскурсии по Большому Сочи колонна автомобилей отправилась через перевал в Крым. Нам, конечно же, пришлось подождать в очереди на паром, чтобы пересечь Керченский залив. В самой Керчи мы оказались уже поздней ночью, поэтому было решено остановиться в придорожном отеле, кстати сказать, очень гостеприимном. А на следующее утро участников уже встречали Феодосия, Ялта, Симферополь, Севастополь и другие города и городки удивительного южного полуострова. В Севастополе все, кто представлял автопробег, возложили цветы к мемориалу Победы – двум масштабным скульптурам матроса и солдата. Город-герой стал

своеобразным экватором автопробега, ведь перед участниками еще предстоял многокилометровый обратный путь.

Помимо символических акций, связанных с юбилеем Великой Победы, автопробег «Крым-2015» имел и практические цели. Главная из них – проведение ряда научно-технических конференций на тему «Инновационные конструктивно-технологические решения для строительства, ремонта и реконструкции мостовых сооружений». По мнению руководителей «НПП СК МОСТ» И.Д. Сахаровой и В.Ю. Казаряна, подобные мероприятия – это одна из прогрессивных форм ознакомления специалистов регионов с передовыми разработками, которые важно и продвигать, и внедрять на новых объектах. При этом во время маршрута участники могут своими глазами увидеть и оце-

нить наиболее интересные объекты дорожно-транспортной инфраструктуры, визуально обследовать состояние дорожного полотна по пути следования, а также оценить качество услуг объектов дорожного сервиса.

Так, на конференциях, состоявшихся в ходе автопробега «Крым», который для «НПП СК МОСТ» стал четвертым, участники пробега (представители компаний, производящих и поставляющих продукцию для мостового строительства в разных регионах нашей страны) рассказали о своих материалах и технологиях, технических возможностях конструкций и современного оборудования, применяемых при строительстве и ремонте искусственных сооружений.

Несмотря на то, что в Краснодар мы прибыли поздно ночью, в сильный дождь, ровно в десять утра в конференц-зале одного из отелей города состоялось открытие второй региональной конференции. В ней приняли участие более 50 слушателей (представители местной власти, науки и производства) из организаций Краснодара и других ближайших регионов.

Открыл конференцию генеральный директор ООО «НПП СК МОСТ» Вильгельм Казарян, доктор транспорта Российской Академии транспорта. Описав вкратце суть автопробега и поблагодарив гостей конференции за интерес к проблемам мостостроения, Вильгельм Юрьевич передал слово своей коллеге – Инне Дмитриевне Сахаровой, выдающемуся специалисту в области российского мостостроения, кандидату технических наук. Ее доклад «Конструктивно-технологические решения мостового полотна», как всегда, вызвал большой интерес у участников конференции.

«Сколько времени живет мост?» – с этих слов начала свой доклад Инна Дмитриевна. Поделившись своими наблюдениями и практическими наработками, она отметила, что в СССР о сроке службы мостового сооружения можно было



судить по сроку амортизационных отчислений. В настоящее время срок амортизационных отчислений в России – 100 лет. При этом она заметила, что, говоря о нормативной документации, касающейся мостостроения (старая – СНиП – отменена, новая – свод правил – не утверждена), можно признать, что ни в одном из документов не указаны сроки службы мостовых сооружений. По ее словам, есть только один нормативный документ – ГОСТ Р 52257-2010 (п. 3.3.3), который определяет срок жизни уникальных сооружений до 100 лет. По словам Сахаровой, амортизационные отчисления составляют также 100 лет. «В конце 1980-х годов Московский автодорожный институт провел работу по определению срока службы мостового сооружения и определил, что он составляет 30–33 года. К сожалению, уже нет целого ряда мостов, построенных в начале 1950–1960-х годов. Все дело в том, что сооружения не доживают до того момента, на который они были рассчитаны, то есть на те заветные сто лет, что прописаны ГОСТом. Я не говорю о выходе из строя мостовых сооружений по моральным соображениям (габариты, нагрузки и т. д.). Все дело в том, что выход из строя таких объектов определяется, в первую очередь, состоянием мостового полотна – это дорожная одежда, конструкция деформационных швов, гидроизоляция. А данные элементы, если они не соответствуют должному качеству, и губят сооружение. Поэтому вопросы мостового полотна, вопросы водоотвода сегодня отнесены к тем условиям, выполнение которых обязательно к применению», – отметила Инна Дмитриевна. Не случайно основная часть ее доклада была посвящена вопросам дорожной одежды мостового полотна. Сообщалось, что на сегодняшний день в России применяются технологии устройства дорожной одежды мостов, существующие еще с 1847 года, и сегодня они обязательны для применения. «Вот уже почти 20 лет мы пытаемся применять другую технологию, которая распространена в Европе, – продолжила Инна Дмитриевна. – Ее отличие только в одном: нет бетонного защитного слоя. А этот защитный слой как раз и является причиной ухудшения работы всей конструкции дорожной одежды в целом». Далее Инна Дмитриевна ознакомила присутствующих с инновационными технологическими решениями, разработанными «НПП СК МОСТ», многие из



которых нашли широкое применение на мостовых сооружениях, причем не только в России, но и за рубежом.

Старший менеджер компании ОАО «Северсталь-метиз» Андрей Забейворота в своем выступлении затронул вопросы производства уникальных стальных фасонных профилей для деформационных швов СК-80, разработанных совместно с «НПП СК МОСТ». «Наше производство обладает единственными в России технологиями, способными выпускать такие профили путем горячей экструзии. Новая конструкция способна конкурировать с западными образцами по всем технико-экономическим показателям, включающим в себя не только стоимость, но и прочностные характеристики, затраты на эксплуатацию и техническое обслуживание, что является важным условием для выполнения

поручений правительства, касающихся вопросов импортозамещения, – заявил Андрей Забейворота. – Дело в том, что импортные аналоги имеют один существенный недостаток: металлические профили зарубежного производства являются сварными, что приводит, в конечном итоге, к разрушению профиля в месте сварки. К тому же при применении таких профилей необходимо уменьшать толщину дорожной одежды в месте примыкания к деформационному шву». Докладчик рассказал слушателям и о другой продукции, выпускаемой на предприятии для отраслей дорожно-строительного комплекса. Интерес вызвали габионные сетчатые конструкции для укрепления склонов, насыпей и пр. Позднее эти конструкции (уже «в работе») мы могли наблюдать не раз – проезжая, например, по серпантину в Сочи). Представитель ОАО «Северсталь-ме-





тиз» также сообщил о крепежных системах, ограждениях для различного рода объектов и других конструкциях, которые выпускает предприятие.

С интересной и полезной презентацией выступил независимый инспектор департамента промышленных покрытий компании JOTUN Евгений Овчинников. С присущими докладчику неравнодушием и творческим отношением к работе, он рассказал о технологии применения промышленных красок JOTUN, об областях их использования. «Важнейшая задача для специалистов в области защиты от коррозии таких объектов, как мосты, тоннели, а также судов и других промышленных объектов, – это четкое соблюдение всех процессов технологии окраски, – напомнил Евгений Павлович. – Небольшое отклонение от принятых норм, некачественное выполнение

требований по окраске объекта может обернуться появлением коррозии, повреждением герметизирующего слоя, привести к переделке, а следовательно, к дополнительным расходам для подрядчика или заказчика работ».

Надо сказать, что Евгений Овчинников участвовал в подобном мероприятии не первый раз. И гости, и организаторы с удовольствием слушали его стихи, посвященные предыдущим автопробегам. А мы, представители журнала «Дорожная держава», пользуясь случаем, хотим отметить и его уникальные водительские способности, а еще дружелюбие. А впрочем, дружелюбие было одной из движущих сил автопробега. И в этой связи – всем отдельное спасибо! А особенная благодарность – Армену Тер-Оганесяну, который отвечал за многие организационные во-

просы, компьютерную поддержку, а еще приносил поддержку моральную, что немаловажно в таких длительных путешествиях.

В докладе руководителя отдела маркетинга компании ООО «Завод герметизирующих материалов» Андрея Киселева рассказывалось об инновационном гидроизоляционном материале, шпонке, разработанном на предприятии. Материал применяется на самых разных объектах строительства, в зависимости от модификации продукции: от оконных блоков в квартире до герметизации узлов конструкций дорожных одежд с асфальтобетонным покрытием, на всех мостовых сооружениях, причем во всех климатических зонах страны.

Реконструкции мостовых сооружений с применением алмазной буровой и резательной техники был посвящен доклад идейного вдохновителя автопробега – генерального директора ООО «НПП СК МОСТ» Вильгельма Казаряна. «Основной принцип работы нашей компании заключается в том, чтобы при реконструкции мостового сооружения автомобильное движение не прерывалось. Чтобы достичь этого, мы используем разные подходы. Например, при замене балок пролетного строения применяем алмазную резательную технику, а не традиционный гидромолот. И если при работе с гидромолотом подмостовое пространство оказывается заваленным продуктами разборки, балки приходят в негодность и движение по мосту и под ним необходимо останавливать, то использование алмазного оборудования позволяет эффективно (и без остановки движения) заменить пролетное строение, без дополнительных работ провести качественное восстановление частей конструкций и состыковать их с новыми балками пролетного строения», – сообщил Казарян. Такой способ, по его словам, является передовым и менее затратным в плане экономии средств и времени на реконструкцию или ремонт мостовых сооружений.

Перед отъездом участников автопробега в Сочи представители компании «СтальПроект» организовали для них экскурсию на строящийся краснодарский стадион, предназначенный исключительно для игры в футбол. Строительство стадиона начато в 2013 году, сдача объекта в эксплуатацию за-





планирована на осень 2015 года. Его вместимость составит порядка 33 тыс. зрителей. Арена будет одной из наиболее красивых и функциональных футбольных площадок мира. Над стадионом будет установлена крыша особой вантовой конструкции, закрывающая все трибуны. Кроме того, зрительские трибуны будут оснащены системой инфракрасного обогрева для максимального комфорта болельщиков в холодную погоду. По всему периметру в чаше стадиона будет установлен гигантский медиаэкран, приблизительно площадью 4700 кв. м. Футбольное поле (размеры игровой зоны 105×68 м) будет построено с применением всех современных технологий: подогрев, принудительная аэрация, искусственное освещение газона. На членов нашей группы масштаб стадиона и инновационные разработки, применяемые при его строительстве, произвели сильное впечатление. Особенно заинтересовала крыша, состоящая из натянутых по периметру стадиона вантов.

Простившись с Краснодаром, мы пустились в новый путь – впереди, за перевалом, нас ожидал преображенный Большой Сочи. Там также состоялась конференция, в которой, помимо основных докладчиков, приняли участие специалисты компании Steelpaint, осуществляющие антикоррозионную защиту объектов транспортной инфраструктуры. В своем докладе технический инспектор компании Данил Павленко рассказал о мониторинге антикоррозионной защиты транспортных сооружений (мостов, эстакад, путепроводов). Были приведены ссылки на



действующие нормативные документы, регламентирующие необходимость и периодичность проведения обследования состояния защитных покрытий на эксплуатируемых искусственных сооружениях. Дано описание примененных типов антикоррозионной защиты на некоторых наиболее значимых объектах транспортной инфраструктуры города Сочи. По словам Павленко, практически все мостовые сооружения и развязки, построенные в Сочи к Олимпийским играм, были покрыты антикоррозионными красками компании Steelpaint. «На сегодняшний день все объекты, которые обслуживала компания, находятся в нормативном состоянии», – заключил специалист.

Доклад, вызвавший немало вопросов у слушателей, среди которых были преподаватели и студенты Сочинского

филиала МАДИ, сделал генеральный директор ООО «ДУС» Максим Петров. Сообщение было посвящено применению новейших технологий и инструмента в области демонтажа бетонных конструкций, использования алмазной резки. Выступающий познакомил слушателей с современным оборудованием, которое предлагает компания для работы при реконструкции и увеличении пропускной способности мостов, тоннелей, а также для работ на вертикальных поверхностях, например для снятия слоя бетона с камер шлюзов или любых вертикальных промышленных бетонных стен, без повреждения внутренней арматуры. Такое оборудование может быть использовано и под водой. Единственный же недостаток оборудования – это его дороговизна, что, впрочем, компенсируется скоростью работ и отсутствием дополнитель-





ных расходов на ремонт металлической арматуры.

Инна Дмитриевна Сахарова дополнила свой основной доклад, рассказав еще об одной инновационной разработке «НПП СК МОСТ» – дренажных системах «Козинаки», конечно же, известных нашему читателю. Напомним, что данная дренажная система может применяться во всех климатических зонах страны при строительстве, реконструкции и ремонте мостовых сооружений, тоннелей и галерей. Цель устройства дренажа в конструкциях дорожной одежды – вывести из толщи дорожной одежды воду, проникшую через покрытие и защитный слой на уровень гидроизоляции. Система дренажа представляет собой совокупность дренажных трубок и дренажных каналов продольного и поперечного направлений. Такая система, по словам Инны Дмитриевны, продлевает срок службы дорожной одежды в 3–3,5 раза. На одной из строительных выставок сборный дренажный элемент «Козинаки» был признан лучшим товаром России.

В Сочи нас также ждала экскурсия, организованная компанией Steelpaint при участии представителя ФКУ ДСД «Черноморье» – Елены Зинченко. Елена Владиленовна, не скрывая своей гордости за те транспортные объекты, которые были построены к Олимпиаде и которые сегодня служат горожанам и гостям города, даже прочла свои стихи, написанные в этой связи.

По дороге из Сочи в Крым мы немного постояли в пробке. Однако задержка движения нас совсем не огорчила, поскольку она образовалась по причине активных дорожных работ!

Заключительная конференция прошла в Симферополе, который вовсю готовился к открытию летнего сезона – кругом можно было увидеть ремонтные и строительные работы. На конференции присутствовали представители различных отраслевых предприятий полуострова, депутаты, представители Союза строителей Республики Крым. После приветственного слова Вильгельма Казаряна на трибуну поднялся руководитель ФКУ РК «Служба автомобильных

дорог Республики Крым» Василий Иванович Савченко. Поблагодарив организаторов за возможность выступить на конференции, руководитель отметил: «В нашей молодой республике, которая совсем недавно вошла в состав Российской Федерации, сложностей достаточно. Тем не менее, у нас общая задача – это предоставить пользователям дорог надежную и беспрепятственную возможность для перевозки грузов и, конечно же, пассажиров, которые должны комфортно и безопасно чувствовать себя при посещении наших мест. Тот факт, что, бизнес «идет» навстречу потребителю, рассказывает о своих возможностях, мы можем только приветствовать. Порядка 20 лет отрасли не уделялось достаточного внимания из-за недофинансирования. Состояние дорог по пятибалльной системе в Крыму я бы охарактеризовал на двойку! В ряде мест, к сожалению, дорог практически нет – есть, как говорится, только направления. Нет современных дорожных машин, самая новая дорожно-строительная техника имеет возраст 15 лет. Много вопросов возникает относительно логистики, подвоза материалов, вяжущих. В настоящее время мы проводим колоссальную работу по паспортизации сети дорог Крыма, переходу на российские ГОСТы. Известно, что в стратегических планах государства – строительство мостового перехода через Керченский пролив. До 2018 года мы планируем также построить автодорогу «Таврида» – от Керчи до Севастополя. Поэтому те инновации,



которые вы везете с собой, те технологии, которые можно привязать к нашим возможностям и тем полезным ископаемым, которыми богата Крымская земля, несомненно, послужат большим вкладом в удешевление и улучшение качества строительных работ». В конце своего выступления Василий Савченко пожелал всем участникам конференции успехов, заверив представителей дорожно-мостовой индустрии, что только совместными действиями бизнеса и власти можно достичь больших успехов в плане процветания крымского края.

На симферопольской конференции с презентацией своей продукции выступил генеральный директор компании TITAN Алексей Кливер, рассказавший о технологиях устройства анкерных свай, применяемых на слабых грунтах. Эти стальные элементы используются в области геотехники при различных видах подземных работ и реконструкций, прежде всего для устройства фундаментов и оснований, закрепления опорных стен и откосов. Технология вызвала немалый интерес у собравшихся, завязалась дискуссия, которая продолжилась и после окончания мероприятия.

Интересный доклад озвучил руководитель направления дорожно-транспортной инфраструктуры ЮФО компании Standartpark Константин Козлов. «Наша компания – крупнейший производитель и поставщик материалов для поверхностного дренажа и обустройства тер-



риторий в России. Начиная с 2000 года наши изделия широко применяются при проектировании и обустройстве объектов промышленного, гражданского, дорожного и частного строительства. За годы работы накоплены существенные знания и опыт в области производства дренажных систем, водоотвода и обустройства территории», – рассказал Константин Юрьевич. Такие системы применяются в водоотводах мостов, автодорог, промышленных объектов. Говоря об обустройстве территорий, Козлов рассказал, что технологии компании Standartpark востребованы для объектов дорожного сервиса, в частном секторе, а также в гражданском строительстве.

Итак, миссия автопробега была выполнена: получены дополнительные сведения и новые знания, налажены надежные партнерские связи, а главное – отдан долг памяти тем, кто освобождал прославленные русские земли в период Великой Отечественной войны... А что касается тех эмоций, которыми с нами всегда щедро делится дорога, то это надо прочувствовать! Однако о своих впечатлениях и о разнообразии тех мест, которые нам посчастливилось увидеть, мы расскажем уже на страницах другого нашего журнала, названного вполне символично – «В ПУТИ...»

**Подготовили Григорий Демченко,
Светлана Пичкур**

