

В ПОИСКАХ БАЛАНСА



Г.К. Мухамеджанов

В настоящее время производителей и поставщиков геосинтетических материалов волнует немало проблем – они связаны и с ситуацией на российском рынке, и с применением новых стандартов, строго регламентирующих использование материалов, и с высокой степенью конкуренции... О возможных путях в решении этих и других проблем рассуждают в рамках заочного круглого стола ведущие специалисты данного сегмента рынка.

– Какие вопросы, связанные с качеством поставок геосинтетических материалов, а также с проблемами импортозамещения, требуют незамедлительных решений в текущей экономической ситуации?

А.В. Литвинцев, главный инженер ООО «Торговый Дом «РГК»:

– Сегодня импортозамещение является приоритетным направлением деятельности нашего правительства. Но в сложившейся экономической ситуации актуальность импортозамещения уже не так серьезна на рынке геосинтетических материалов, как два-три года назад – во-первых, из-за того, что курс иностранных валют существенно повысился, а во-вторых, отечественные производители производят весь необходимый спектр геоматериалов, применяемых в строительстве. Тем не менее, хочется отметить, что, хотя у нас в стране производят необходимые полимеры, цена их привязана к мировым рынкам, что влечет повышение и для внутренних потребителей, а это, в свою очередь, значительно влияет на стоимость геосинтетических материалов и, соответственно, на стоимость конкретных подрядных работ и объекта в целом.



И.Д. Акимов-Перету



С.А. Суворов

С.А. Суворов, руководитель технического отдела ООО «ПТК Объединенные Ресурсы»:

– А я бы хотел обратить внимание на проблемы, с которыми сталкиваются подрядные организации:

- отсутствие у них информации о введении в действие новых нормативно-технических документов, касающихся ГСМ. Информирование бы позволило отсеять поставщиков ГСМ, которые в силу каких-либо причин не хотят подтверждать качество своей продукции по новым требованиям.

- входной контроль ГСМ, поставляемых на объект строительства, а также его финансирование: сейчас в России всего несколько аккредитованных лабораторий, которые могут проводить испытания ГСМ по методикам согласно новым ГОСТам. В силу значительной удаленности таких лабораторий от объекта строительства, длительности проведения испытаний и ряда других причин, которые невозможно прогнозировать, особенно в строительный сезон, возможны срывы календарных графиков производства работ. При этом государственный контракт не предусматривает финансирования подобных испытаний. В совокупности с отсутствием такого понятия, как «партия материала» (а оценка качества происходит именно конкретной партии материала), каждый это понятие интерпретирует по-своему, учитывая свои интересы.



Ю.А. Аливер



К.В. Фиста



А.В. Литвинцев

К.В. Фиста, коммерческий директор ООО «СЕТКА»:

– Важно составить реестр российских производителей и максимально информировать всех участников рынка об имеющихся возможностях импортозамещения реальными отечественными производителями. Нужно привлечь производителей к разработкам соответствующих регламентов и предписаний.



В.О. Марков

Ю.А. Аливер, начальник лаборатории «Геотехнические материалы и конструкции «Регионального сертификационного центра «ОПЫТНОЕ» (МООУ «РСЦ «ОПЫТНОЕ»):

– Качество поставляемых геоматериалов обеспечивается входным контролем, который регламентирован в Поручении ФДА от 02.12.2014 № ИГ-1/49 и ОДМ 218.2.046-2014. Проблемы возникают при реализации этого Поручения, поскольку в стране мало аккредитованных лабораторий и эти лаборатории не в полной мере оснащены современным оборудованием.

Проблема импортозамещения сегодня сильно преувеличена. Ведущие отечественные фирмы в настоящее время оснащены современным оборудованием и выпускают практически весь спектр геоматериалов, причем хорошего качества, и могут полностью обеспечить потребности дорожной, а также других отраслей в этих материалах.

Г.К. Мухамеджанов, заведующий лабораторией (ОАО «НИИ Нетканых материалов»):

– Действительно, геосинтетические материалы (ГСМ) нашли широкое применение в различных отраслях экономики, и не только в дорожном строительстве. При этом области применения с каждым годом расширяются. Например, геотекстиль (нетканый) применяется в качестве структурного элемента при создании геокомпозиатов, выполняя различные функции в зависимости от области их применения.

Сегодня вопросы качества и импортозамещения ГСМ требуют решения совместными усилиями проектировщиков, строителей, подрядчиков и предприятий-изготовителей. В первую очередь, на мой взгляд, следует заново пересмотреть все ГОСТы на методы испытаний ГСМ для дорожной отрасли (с учетом приборного обеспечения) – насколько они соответствуют российским условиям, и проанализировать, в каких областях возможно и целесообразно импортозамещение ГСМ. В настоящее время в России созданы новые предприятия, обеспечивающие замену импортных ГСМ отечественными («Стабиленка», «Тайпар», «Полифелът», Secutex и др.).

В.О. Марков, руководитель инжинирингового центра «Геоспан»:

– Вопросы качества поставок геосинтетических материалов в дорожной отрасли связаны с входным контролем материалов на объекте, включая отбор проб и лабораторные испытания. На сегодняшний день, к сожалению, в стране работает всего несколько аккредитованных лабораторий, имеющих полный комплект оборудования, чтобы провести комплекс

испытаний в строгом соответствии с методиками ГОСТ. Например, часто испытания проводят на «малых» разрывных машинах и образцах шириной 5 см, что противоречит требованиям ГОСТ Р 55030-2012 (требуемая ширина образца должна составлять 20 см). В связи с отсутствием даже десятка лабораторий физически не представляется возможным проводить испытания каждой поставляемой на дорожный объект партии ГСМ.

В первую очередь проблема оценки качества ГСМ актуальна для высокопрочных геосинтетических материалов, выполняющих функцию армирования. Требования к их качеству – обеспечить требуемые прочностные показатели в течение всего срока эксплуатации армогрунтовой конструкции. По нашей статистике, увеличились случаи поставок на дорожные объекты недолговечных материалов, характеристики которых не соответствуют требованиям проектной документации и новых стандартов, например, ГОСТ Р 56338-2015 «Материалы геосинтетические для армирования нижних слоев основания дорожной одежды. Технические требования».

Существует также проблема контрафактной продукции – например, привезенной из Китая и поставляемой на объекты под марками известных производителей, уже зарекомендовавших себя в профессиональном сообществе.

Для решения задач по обеспечению качества геоматериалов, поставляемых на дорожные объекты, Росавтодор опубликовал поручение ИГ-1/48 о применении геосинтетических материалов. Согласно поручению, все применяемые материалы должны соответствовать действующим национальным стандартам и иметь перечень сопроводительных документов:

- паспорт качества на партию продукции с обязательной ссылкой на СТО;
- копию письма Росавтодора о согласовании СТО;
- протоколы испытаний по всем коэффициентам запаса для оценки долговечности.

Импортозамещение в ГСМ идет полным ходом, благодаря тому, что за последние пять-семь лет расширились производственные мощности ведущих российских производителей, и поэтому практически не осталось «уникальных» зарубежных материалов, не имеющих достойных отечественных аналогов. Если такие материалы и остались, то они имеют весьма узкую специализацию и область применения, например, геодрены и высокомодульные полиэфирные геоткани и геосетки с прочностью при растяжении более 1000 кН/м.



К.М. Азарх



А.Н. Коновалов



А.Э. Исинов



А.В. Самко

РАЗДЕЛЕНИЕ ФИЛЬТРАЦИЯ ДРЕНАЖ

МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНЫЙ ГЕОТЕКСТИЛЬ
ДЛЯ ДОРОЖНЫХ КОНСТРУКЦИЙ



**ЖЕЛЕЗНО-
ДОРОЖНЫЕ
КОНСТРУКЦИИ**



**УШИРЕНИЯ
ДОРОГ**



**ПОДПОРНЫЕ
СТЕНКИ**



**УКРЕПЛЕНИЕ
ОТКОСОВ**



**УКРЕПЛЕНИЕ
ОСНОВАНИЙ**



**ДРЕНАЖНЫЕ
КОНСТРУКЦИИ**

К.М. Азарх, начальник ОМ компании «ПРЕСТО-РУСЬ»:

– Несмотря на то, что геосинтетика уже давно не является новым видом материалов в строительстве дорог, во многих субъектах РФ отсутствуют лабораторные приборы для проведения необходимых испытаний геоматериалов. Следовательно, у организаций дорожного хозяйства отсутствует возможность для обеспечения контроля качества. Поэтому основной вопрос на сегодняшний день – это повышение эффективности контроля качества геоматериалов, поставляемых на объекты дорожного строительства, оснащение организаций дорожного строительства необходимым лабораторным оборудованием.

В отношении импортозамещения все очевидно: необходимо дать «зеленый свет» отечественным инновациям, поскольку многие геоматериалы, выпускаемые в России, по качеству не хуже, а иногда даже превосходят зарубежные аналоги.

А.В. Самко, ведущий инженер-геотехник (компания «Хьюскер»):

– Для конечного потребителя, а именно организации, которая непосредственно отвечает за качество эксплуатируемого сооружения, необходимо предоставление надежного и качественного материала, отвечающего всем проектным физико-механическим характеристикам. Мы должны понимать, что работоспособность некоторых сооружений на 100% зависит от качественных ГСМ.

Проанализировав протоколы испытаний ГСМ на прочность, мы можем с уверенностью сказать, что наблюдается динамика изменения коэффициента вариации в большую сторону (колебание в изменении прочности испытываемых образцов), а это означает, что прочность образцов одного и того же материала может отличаться, в том числе и в худшую сторону. Как правило, это изменение напрямую зависит от используемого сырья, технологии и опыта. И если в сегменте низкопрочных ГСМ это явление редкое, то в сегменте высокопрочных ГСМ

– повсеместно. Поэтому при выборе ГСМ необходимо руководствоваться не столько ценовой составляющей, сколько богатым опытом и современными технологиями. Из вышесказанного напрашивается следующая формула: «Опыт + эксклюзивные технологии = стабильное качество»

– Можно ли говорить о том, что достигнуты компромиссы в плане совершенствования нормативно-технической базы ГСМ, в решении задач, связанных со стандартизацией, испытаниями и сертификацией геосинтетических материалов?

А.Н. Коновалов, ведущий менеджер активных продаж ООО «НИПРОМТЕКС»:

– Только отчасти. Но винить в этом какие-то конкретные структуры непродуктивно. Процедура принятия методических указаний, стандартов, как и любой бюрократический процесс, имеет целый ряд особенностей – длительные по времени этапы разработки, обсуждения, внесения поправок. Это не добавляет оптимизма по поводу скорого внедрения новых методических материалов. Непонятна и передача разработки главных регламентов на откуп частным структурам. Единственными квалифицированными и непредвзятыми в этом вопросе органами, по моему мнению, были и остаются государственные структуры (Росавтодор, РОСДОРНИИ).

С.А. Суворов:

– Скорее нет, чем да, поскольку в настоящий момент как раз идет создание нормативно-технической базы и нормирование применения ГСМ в дорожной отрасли, а, как известно, любое нововведение порождает споры, но уже проделана огромная работа: регламентированы функции ГСМ, области применения, необходимые требования к характеристикам материалов и методы их определения. Данные нововведения назрели уже очень давно, и я рад, что процесс идет в нужном направлении.

К.М. Азарх:

– В рекомендациях по выбору и контролю качества геосинтетических

ООО «НИПРОМТЕКС»
307170, Курская обл.
г. Железногорск ул. Мира, 67
тел.: 8(47148) 3 14 13, 3 53 63
8 (495) 627 78 75
www.nipromtex-connect.ru

материалов, применяемых в дорожном строительстве (ОДМ 218.2.046-2014), для каждой конструкции, будь то дорожная одежда или укрепление откосов, определен наиболее широкий перечень различных видов геоматериалов. Это, в свою очередь, максимально расширяет инструментарий проектировщиков, предоставляя им возможность выбора материала в зависимости от конкретных условий, и не ограничивает круг производителей.

По поводу стандартизации, испытаний и сертификации можно отметить, что процесс сертификации существенно усложнился. На сегодняшний день проведение испытаний по оценке долговечности является обязательным условием для поставок геоматериалов на объекты дорожного строительства в соответствии с поручением Росавтодора № ИГ-1/49 от 02.12.2014 и занимает девять месяцев. Стоимость проведения данных испытаний достаточно высока. Вероятно, это сделано с той целью, чтобы на рынке остались только

крупные производители, которые могут гарантировать высокое качество каждой партии выпущенной продукции.

И.Д. Акимов-Перетц, главный специалист отдела типового проектирования ОАО «ТРАНСМОСТ»:

– В настоящее время, благодаря целенаправленной многолетней работе ряда отечественных фирм, создан серьезный задел разработок в области создания нашей российской нормативно-технической базы ГСМ. Хотя я бы не сказал, что в этом вопросе достигнут окончательный компромисс. По мнению наших ведущих ученых в области проектирования сооружений с использованием ГСМ (А.Д. Соколов), «до сих пор отсутствует единый нормативный документ, регламентирующий методологию проектирования сооружений из армированного грунта, технологию их строительства».

Ю.А. Аливер:

– В настоящий период в основном создана нормативно-техническая

база для геоматериалов: Своды правил, ГОСТы на методы испытаний и требования к ГМ, отраслевые методики – ОДМ, Альбом типовых конструкций.

Совершенствованием нормативно-технической базы для геоматериалов, конечно, нужно заниматься, так как в новых стандартах и методиках содержится много неточных, ошибочных положений, которые затрудняют их применение на практике.

Так, например, новые ГОСТы на геоматериалы созданы методом простого перевода соответствующих международных стандартов ISO и EN, без должной адаптации к российским условиям. Нужно вносить соответствующие изменения в эти стандарты.

Необходимо в срочном порядке ставить НИР по совершенствованию расчетных методов и обоснованию новых конструкций с геоматериалами.



Combigrid®

Геокompозит нового поколения, выполняющий три функции:

- армирование
- разделение
- фильтрация

Преимущества материала:

- ✓ геотекстиль закреплён в узлах георешетки
- ✓ широкая линейка материалов: различное сырье (полипропилен или полиэфир), комбинация различных типов георешеток и геотекстилей



NAUE GmbH & Co. KG
Gewebestr. 2
32339 Espelkamp-Fiestel
Germany

Телефон 8 (495) 925 00 27 (Москва)
Факс +49 5743 41-553 (Германия)
E-Mail russia@naue.com
Интернет www.naue.com

Г.К. Мухамеджанов:

– На сегодняшний день в каждой отрасли экономики, включая Росавтодор, «Газпром», РЖД, проводятся испытания ГСМ по своим разработанным НТД, методикам и приборам. Никакого компромисса в части совершенствования нормативной базы, на мой взгляд, не существует, хотя выполняют они (ГСМ) одни и те же функции. А в стандартах ISO нет различного подхода по методам испытаний и стандартизации в зависимости от области применения и отраслевой принадлежности, то есть методы испытаний единые для всех видов ГСМ.

Что касается дорожной отрасли, то вводимые в действие ОДМ и ГОСТы создают путаницу. Об этом на конкретном примере группой авторов уже были высказаны соображения, опубликованные в спецвыпуске журнала – «Передовые технологии» (2015). А введенные ГОСТ Р (55028÷55035) практически представляют переводы стандартов ИСО без указания IDT (идентичный) или MOD (модифицированный) и без учета приборного обеспечения и условий работы в России. Создается впечатление, что эти стандарты на методы испытаний ГСМ разработаны только для одной организации. Несмотря на то, что ОДМ носят рекомендательный характер, а ГОСТ Р имеет статус добровольного применения согласно ст. 12 закона № 184-ФЗ от 27.12.2002, в действительности они носят обязательный характер, так как предприятия дорожной отрасли предлагают проводить испытания по этим стандартам. Это можно проиллюстрировать на примере ГОСТ Р 55030-2012, предусматривающего испытание ГСМ при ширине полосы 200 мм. Ведь ни у одного изготовителя нет такой разрывной машины, обеспечивающей испытания при ширине полосы 200 мм, и соответствующих зажимов к разрывной машине. Тем более, прочность при разрыве рассчитывается в относительных значениях в кН/м. Можно было продолжить такие несоответствия и по другим стандартам.

А.В. Литвинцев:

– К сожалению, на сегодняшний день нет единой нормативно-технической базы, отсутствуют единые требования для ГСМ, каждая отрасль решает этот вопрос самостоятельно. Начиная с того, что методы испытания, используемые для получения основных характеристик (максимальная прочность при растяжении и относительное удлинение), для разных отраслей (автомобильные дороги, железные дороги, нефтегазовая индустрия и т. д.) испытываются по разным нормативным документам. А вопросы испытаний могли бы быть универсальны для любой отрасли – просто как для класса геосинтетических материалов. Поэтому говорить о достигнутых компромиссах сейчас рано. Направление ГСМ, можно сказать, только формируется как отдельный класс строительных материалов. Отсюда и разобщенность, и разрозненность принимаемых документов, в том числе ГОСТов, Сводов правил (СП) и отраслевых рекомендаций, причем они уже есть даже внутри одной отрасли, когда рекомендуемые требования к ГСМ не совпадают в разных утвержденных и действующих документах.

– Я считаю, что это очень сильно повлияет на качество предоставленных услуг со стороны подрядчика. Подрядчик, заключивший КЖЦ, не только занимается реализацией проекта, но и обязуется обслуживать созданный объект в течение гарантийного срока (от 15 лет). Дорожное строительство и благоустройство на основе КЖЦ широко распространено в скандинавских странах и позволяет возложить на подрядчика ответственность за отбор максимально качественных строительных материалов. Возможность отсеять контрафак-

К.В. Фиста:

– При выборе дорожно-строительных материалов, в том числе и ГСМ, многие подрядчики ориентируются на более низкие цены продукции, рискуя приобрести контрафактный товар. Может ли помочь в решении данной проблемы заключение контрактов жизненного цикла?

А.Э. Исинов, генеральный директор ООО «СПЕЦСТРОЙ»:

– Заключение контрактов жизненного цикла совместно с увеличением нормативов безремонтного срока службы дорог явилось бы мотивацией для подрядчиков излишне не экономить на материалах на этапе строительства, а также уделять особое внимание при выборе материала качеству и инновационной составляющей. Однако более эффективным в сложившейся ситуации было бы ужесточение контроля качества продукции, предусматривающее введение дополнительных санкций и штрафов для поставщиков. Например, если в результате выборочной проверки установлено несоответствие качества продукции определенному поставщику требованиям ГОСТ и ТУ, необходимо инициировать проверку продукции данного поставщика и на других объектах строительства. Поставщиков, неоднократно уличенных в поставках некачественной продукции, необходимо заносить в специальный «блэк-лист», размещенный в открытом доступе, поставки продукции таких поставщиков

новые изделия на этапе проектирования также предоставляет выпущенный Росавтодором ОДМ 218.2.046-2014. Данный отраслевой документ регламентирует отбор геоматериалов для использования в таких сферах, как строительство и ремонт дорог федерального значения, и требует от подрядчика обязательного предоставления результатов испытаний по оценке прочности и долговечности.

А.Н. Коновалов:

– Позитивные подвижки, безусловно, есть, но, увы, слишком незначительные. Подрядчикам зачастую выгодно приобретать материал по демпинговым ценам, не заботясь о качестве полотна. И главной мерой для пресечения применения контрафакта, по моему мнению, может стать лоббирование на государственном уровне геоматериалов только отечественного производства. Необходимо также включить в «Транспортную стратегию» дополнительные меры для продвижения российских геосинтетических материалов, о чем уже говорилось в моем предыдущем ответе. И еще: следует изменить ОДМ в части ужесточения требований к материалам, усиления ответственности производителей работ.

К.М. Азарх:

– Заключение контрактов жизненного цикла совместно с увеличением нормативов безремонтного срока службы дорог явилось бы мотивацией для подрядчиков излишне не экономить на материалах на этапе строительства, а также уделять особое внимание при выборе материала качеству и инновационной составляющей. Однако более эффективным в сложившейся ситуации было бы ужесточение контроля качества продукции, предусматривающее введение дополнительных санкций и штрафов для поставщиков. Например, если в результате выборочной проверки установлено несоответствие качества продукции определенному поставщику требованиям ГОСТ и ТУ, необходимо инициировать проверку продукции данного поставщика и на других объектах строительства. Поставщиков, неоднократно уличенных в поставках некачественной продукции, необходимо заносить в специальный «блэк-лист», размещенный в открытом доступе, поставки продукции таких поставщиков

необходимо приостанавливать. Также необходимо на сайте Росавтодора создать реестр геоматериалов, которые прошли испытания на долговечность, с целью исключить вероятность подделки протоколов испытаний долговечности либо использования неблагонадежными компаниями чужих протоколов испытаний. С введением дополнительных мер количество желающих поставлять продукцию низкого качества по низкой цене резко снизится.

К. В. Фиста:

– Дьявол кроется в деталях. При всех очевидных плюсах есть и вероятные минусы. Например, монополизация рынков без дополнительных гарантий качества.

Г.К. Мухамеджанов:

– В действительности многие строители и подрядчики требуют поставки ГСМ от производителей по более низким ценам. При этом должен соблю-

даться принцип «цена – качество». Невозможно соблюдать условия, обеспечивающие высокое качество и большой срок службы, при низкой цене готовой продукции. Конечно, цена ГСМ в основном зависит от стоимости исходного сырья. Считаем целесообразным изготавливать ГСМ для федеральных дорог из полноценного первичного ПЭ, ПА и ПП сырья, а для временных вольтрассовых дорог, в том числе муниципальных, возможно использование вторичных, регенерированных ПЭТ-волокон, в частности, полиэтиленерефталатных волокон из бутылочных флексов. Это значительно снижает стоимость ГСМ, используемых в качестве разделительных, дренажных, фильтрующих и защитных прослоек в дорожной одежде. Освоен выпуск ГСМ из регенерированных волокон на ООО «Втор-Ком» (г. Челябинск), ОАО «Комитекс Гео» (г. Сыктывкар), ООО «Сибгазспецстрой» (г. Сергиев Посад) и др.

В.О. Марков:

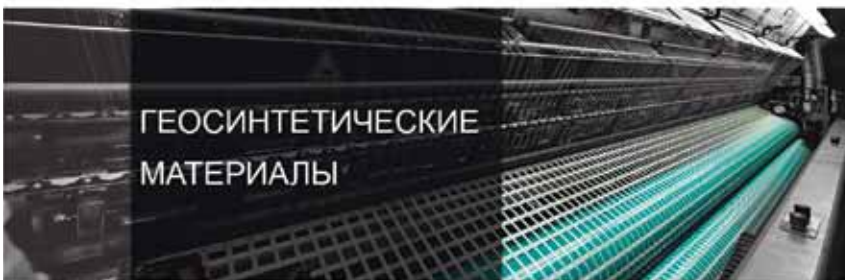
– Если подрядчик не несет финансовой ответственности за дальнейшую эксплуатацию построенного участка дороги, то, разумеется, он будет использовать не самые лучшие с точки зрения долговечности, а самые дешевые, иногда контрафактные материалы. Поэтому контракты жизненного цикла – это главная задача, которая способствует оптимальному выбору геосинтетических материалов для более долгого срока эксплуатации при меньших затратах.

С. А. Суворов:

– Более низкая цена не всегда является критерием более низкого качества материала. Так, например, компания «Машина-ТСТ» расположена в свободной экономической зоне, что обеспечивает ей более низкую стоимость продукции, а поставляет материалы она не только в Россию, но и в страны ЕС (Испания, Словакия, Болгария, Румы-



г. Санкт-Петербург, ул. Маршала Говорова
д. 35, корп. 4, БЦ «Пропаганда»
<http://ptkor.ru>



ГЕОСИНТЕТИЧЕСКИЕ МАТЕРИАЛЫ



ПАРАПЕТНЫЕ ОГРАЖДЕНИЯ «НЬЮ-ДЖЕРСИ»



ЧУГУННЫЕ ЛЮКИ



ГРАНИТНЫЕ ИЗДЕЛИЯ



СРЕДСТВА БЕЗОПАСНОСТИ И ОДД



БЕТОННЫЕ ВОДООТВОДНЫЕ ЛОТКИ

ния, Литва и др.), имеет европейские сертификаты качества, полученные в независимой немецкой лаборатории. Я советую просто покупать материал непосредственно у производителя либо у его официального представителя, который несет ответственность за качество материала. Ведь если какая-то контора предлагает материал дешевле, чем производитель, то уже только этот факт должен насторожить.

Что же касается контрактов жизненного цикла, то вряд ли это как-то кардинально решит проблему. Ведь сейчас подрядчик так же несет гарантийные обязательства, и их срок доходит до 10–12 лет, если мы говорим о земляном полотне автомобильной дороги. Отчасти использование контрафакта связано с тем, что решение о закупке некачественных материалов принимают конкретные люди, возможно, преследуя какие-либо личные интересы, а гарантийную ответственность и последующие материальные затраты несет уже подрядная организация.

А.В. Литвинцев:

– При заключении контракта жизненного цикла (КЖЦ) подрядчик осуществляет не только закупку товара, но и его дальнейшее гарантийное обслуживание и ремонт. Практика КЖЦ широко распространена в ведущих европейских странах практически во всех отраслях, она позволяет возложить на подрядчика выбор максимально качественных строительных товаров. Конечно же, КЖЦ создают среду, в которой нет места для недобросовестных производителей и контрафакта, но еще рано говорить о том, что это повлияло на весь рынок. На конкретных объектах и дорогах, возводимых по условиям КЖЦ, это по крайней мере заставляет подрядчика задуматься, что он кладет в дорогу и для чего, и более критично относиться к решениям проектировщиков.

А.В. Самко:

– Как нам известно, механическая безопасность сооружений на 100% зависит от использования качественных материалов. Приобретая дешевый контрафактный товар, исполнитель рискует безопасностью граждан. Решение данной проблемы возможно тогда, когда исполнитель инфраструктурного проекта за свой счет и с использованием собственных материалов возводит инфраструктурный объект и эксплуатировал его в течение всего расчетного срока

эксплуатации (жизненного цикла), осуществляя ремонт, уход и обслуживание. Исходя из вышесказанного, заключение контрактов жизненного цикла способствовало бы повышению качества закупаемого материала.

Ю.А. Аливер:

– Чтобы исключить контрафактный товар, необходимо провести лабораторный тест на идентификацию гео-материала. Этот тест регламентирован ГОСТ Р 53293-2009, и он совсем не дорогой. Для этого, например, в нашем ИЦ имеется современное оборудование, которое позволяет получить «отпечатки пальчиков» любого геоматериала.

Контракты жизненного цикла, на мой взгляд, – дело будущего. В настоящее время дорожная наука как в нашей стране, так и за рубежом базируется в основном на инженерном подходе – построении сравнительно простых теоретических моделей, которые позволяют получить показатели (коэффициенты), учитывающие тот или иной фактор.

И.Д. Акимов-Перети:

– Полагаю, что в определенной степени – да. По крайней мере, это должно значительно уменьшить число случаев использования контрафактной продукции при строительстве «серьезных» армогрунтовых сооружений. Хотя в условиях кризиса, наверное, будет иметь место и обратный тренд. Многое будет зависеть от глубины и продолжительности накрывшего нас кризиса.

– Можно ли говорить о независимости контроля качества геосинтетических материалов? Насколько и при каких условиях такой контроль может быть объективным?

К.В. Фиста:

– Говорить можно. Мы, например, предлагаем крупным клиентам специальные программы контроля нашего качества.

Г.К. Мухамеджанов:

– Для федеральных дорог контроль качества ГСМ следует проводить только в аккредитованных испытательных лабораториях, обладающих статусом независимости, причем как от производителей, так и от потребителей.

Ю.А. Аливер:

– Независимость контроля качества гео-материалов могут обеспечить не завод-

ские, а независимые аккредитованные лаборатории, оснащенные современным оборудованием.

К.М. Азарх:

– Считаю, что о независимости контроля качества говорить пока рано, поскольку «Регламент по обеспечению качества геосинтетических материалов» введен в действие относительно недавно и, вполне вероятно, потребует внесения изменений. К примеру, в соответствии с «Регламентом» решение о соответствии/несоответствии продукции принимает подрядчик, то есть заинтересованное лицо, осуществляющее закупки.

С.А. Суворов:

– Контроль качества включает в себя ряд испытаний, которые могут проводиться только в специализированных лабораториях или испытательных центрах, имеющих аттестат аккредитации, в которых установлено соответствующее испытательное оборудование и трудятся квалифицированные специалисты.

Если контроль качества проводится в одной из таких лабораторий, которых, кстати, в настоящий момент в России всего несколько, то, конечно, результатам испытаний можно доверять и можно говорить о независимости таких испытаний...

От редакции:

Продолжение круглого стола будет опубликовано в № 67 (апрель). Его участники рассмотрят следующие вопросы:

- Что на сегодняшний день мешает представителям рынка ГСМ в активном продвижении своей продукции на дорожно-строительный рынок России?
- Возможно ли производство тех или иных видов ГСМ под конкретные условия заказчика?
- Способны ли в настоящий момент отечественные ГСМ достойно конкурировать с зарубежными аналогами?
- Как вы оцениваете перспективы развития отечественного рынка геосинтетических материалов?

Приглашаем и других специалистов к участию в заочном круглом столе: материалы (ответы и экспертные мнения) принимаются до 27 марта по электронной почте pressa@dorvest.ru. Ждем также ваших предложений и отзывов!

РГК

геосинтетические материалы

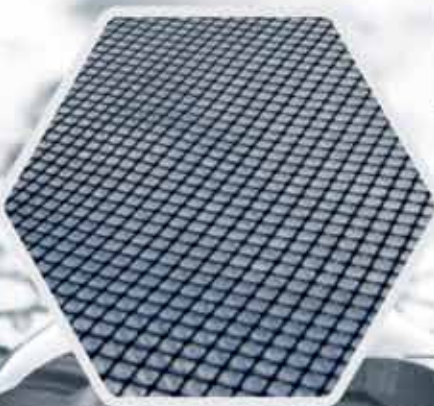


ЗНАЧИТЕЛЬНЫЙ ЭЛЕМЕНТ ДОРОГИ


ВЕДУЩИЙ РОССИЙСКИЙ ПРОИЗВОДИТЕЛЬ ГЕОСИНТЕТИЧЕСКИХ МАТЕРИАЛОВ



ГЕОРЕШЕТКА
«РГК СД» ДВУОСНАЯ



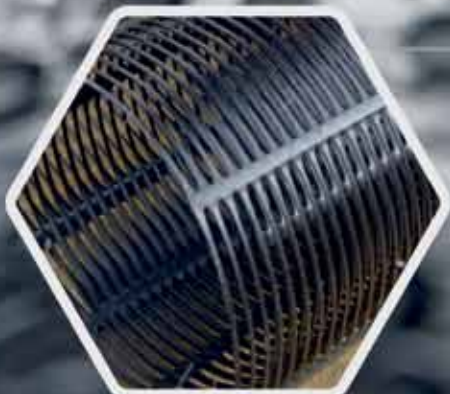
ГЕОТЕКСТИЛЬ
«РГК ТКАНОЕ
АРМИРУЮЩЕЕ
ПОЛОТНО»




ГЕОСИНТЕТИЧЕСКИЙ
МАТЕРИАЛ
«РГК-КОМПОЗИТ»



ГЕОРЕШЕТКА «РГК ГР»
ОБЪЕМНАЯ



«РГК СЕТКА
ОДНООСНАЯ»



ГЕОСЕТКИ «РГК»
СТЕКЛЯННЫЕ
АРМИРУЮЩИЕ

www.rusgc.ru

e-mail: info@rusgc.ru

Тел. +7 (495) 602-94-03

г. Москва, ул. 1-ая Тверская-Ямская, д.25, стр.1