

«РАЗВИТИЕ НОРМАТИВНОЙ БАЗЫ ПОЗВОЛИТ ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ СТАТЬ ИННОВАЦИОННОЙ»

ВНЕДРЕНИЕ СОВРЕМЕННЫХ МАТЕРИАЛОВ И ЭФФЕКТИВНЫХ НОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО ТОРМОЗЯТ УСТАРЕВШИЕ ДОКУМЕНТЫ ТЕХНИЧЕСКОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ. ПРОЦЕСС УСЛОЖНЯЕТСЯ НЕОБХОДИМОСТЬЮ РАЗРАБОТКИ МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫХ СТАНДАРТОВ В РАМКАХ ТЕХНИЧЕСКОГО РЕГЛАМЕНТА ТАМОЖЕННОГО СОЮЗА «БЕЗОПАСНОСТЬ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ». О ТОМ, ЧТО СДЕЛАНО В ЭТОМ НАПРАВЛЕНИИ В МИНУВШЕМ ГОДУ, РАССКАЗЫВАЕТ ЗАМЕСТИТЕЛЬ РУКОВОДИТЕЛЯ РОСАВТОДОРА НИКОЛАЙ БЫСТРОВ.

BUSINESS GUIDE: Какие усилия прилагает Росавтодор к привлечению инноваций в отрасль?

НИКОЛАЙ БЫСТРОВ: В настоящее время Федеральное дорожное агентство взяло курс на значительное увеличение объемов применения новых эффективных материалов, техники и технологий в дорожном хозяйстве. Основными направлениями деятельности для нас являются проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ с целью разработки новых материалов и технологий. Другое направление инноваций — это развитие интеллектуальных транспортных систем и создание геоинформационных систем. Совершенствуется практика применения полимерно-битумных вяжущих, композиционных и других инновационных материалов.

Но для внедрения всего этого необходимо обновить нормативно-техническую базу в области дорожного хозяйства. Причем, как вы помните, после создания Таможенного союза в декабре 2010 года было подписано соглашение о единых принципах и правилах технического регулирования в Белоруссии, Казахстане и Российской Федерации. Затем было принято решение о разработке технических регламентов Таможенного союза. То есть сейчас речь идет не просто об обновлении национальных стандартов и нормативов, но о создании единого «языка», на котором будут общаться дорожники трех государств, и единых требований к автомобильным дорогам.

ВГ: Как идет работа по разработке нормативов?

Н. Б.: В настоящее время проводится весьма активная работа в этом направлении. Для дорожной отрасли особо важным стало решение о создании отдельного технического регламента «Безопасность автомобильных дорог». Он был включен в перечень первоочередных документов Таможенного союза. Дорожниками трех стран была проделана колоссальная работа, ответственной за которую была Российская Федерация в лице Минтранса России и Росавтодора. Мы уложились в максимально возможные короткие сроки: после проведения общественного обсуждения и процедур внутригосударственного согласования уже 18 октября 2011 года технический регламент «Безопасность автомобильных дорог» был утвержден.

После этого началась работа над Программой по разработке межгосударственных стандартов, в результате применения которых обеспечивается соблюдение упомянутого технического регламента. А также межгосударственных стандартов, содержащих правила и методы исследований и измерений, в том числе — правила отбора образцов для оценки соответствия продукции. Данная программа была утверждена коллегией Евразийской экономической комиссии в июне 2012 года. Между прочим, первой из всех программ Таможенного союза.

ВГ: Что означает принятие этой программы для российских дорожников?

Н. Б.: Сейчас очень ответственный для отрасли момент — мы на пороге унификации правил в рамках Таможенного союза. Для реализации этой программы должны быть разработаны более ста основополагаю-



щих стандартов, которые влияют на безопасность автомобильных дорог. А именно: стандарты на правила изысканий, проектирования и эксплуатации автомобильных дорог в различное время года, основные геометрические и весогабаритные характеристики автомобильных дорог, мостов, путепроводов, тоннелей и так далее. Кроме того, предполагается установить единые требования к основным дорожно-строительным материалам. Именно сейчас у отрасли есть шанс сделать скачок в развитии нормативной базы, которая позволит улучшить качество автомобильных дорог за счет применения новых материалов и использования новых стандартов на проектирование и эксплуатацию объектов дорожного хозяйства.

ВГ: Когда предполагаете завершить работу?

Н. Б.: Технический регламент Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» должен вступить в силу с 15 февраля 2015 года. К этому моменту все стандарты программы должны пройти достаточно длительные процедуры межгосударственного согласования во

всех трех странах. Задача весьма непростая. Например, в начале 2000-х в дорожной отрасли разрабатывалось 3–5 новых национальных стандартов в год. Сейчас надо трудиться в несколько раз интенсивнее. С середины этого года мы начали разработку более чем 30 межгосударственных стандартов, ответственным за разработку которых является Росавтодор. Планируем завершить основной объем работ до конца 2013 года.

ВГ: Как будет учитываться современный мировой опыт?

Н. Б.: Мы всегда ставим задачу перед разработчиками учесть передовой отечественный и зарубежный опыт. Это касается не только стандартов, которые разрабатываются в рамках программы Таможенного союза, но и всех стандартов отрасли за последние годы.

Так, например, несколько лет назад совместно с крупнейшими производителями была начата разработка классификации и общего перечня требований к геосинтетическим материалам. Они были приняты в виде методических документов. После применения на прак-

тике были проведены корректировки, и документы легли в основу национальных стандартов, восемь из которых были приняты в октябре 2012 года. Они установили общую классификацию, методы испытания и требования к геосинтетическим материалам в зависимости от области применения в дорожном хозяйстве. Все разработанные стандарты гармонизированы с передовыми зарубежными нормами. В ближайшее время по такому же принципу разработаем ряд национальных стандартов в области геосинтетики и регламенты для ее применения в различных конструкциях.

Практически с нуля начата разработка документов технического регулирования в области интеллектуальных транспортных систем (ИТС). В 2011 году по инициативе Росавтодора был создан технический комитет по стандартизации в области интеллектуальных транспортных систем, что должно ускорить работу. Это особенно важно ввиду того, что нормативная база в России в этом направлении была развита в меньшей степени, чем в странах Европейского союза и Северной Америки.

Еще одним важным примером является разработка комплекса национальных стандартов на методы испытания и требования к нефтяным дорожным вяжущим битумам. Это одни из наиболее важных для дорожной отрасли стандартов. Разработка велась в тесном контакте со всеми крупнейшими нефтяными компаниями России — производителями битумов. В основу стандартов легли результаты глубокого анализа мировых норм на битумы, и были выбраны наиболее подходящие показатели оценки свойств, признанные во всем мире.

ВГ: Как проводится оценка эффективности новых материалов и конструкций?

Н. Б.: В настоящее время мы используем опытные участки. Уже несколько лет под эгидой Росавтодора проводятся сравнительные полевые испытания материалов для разметки автомобильных дорог, геосинтетических материалов, применяемых в асфальтобетонных слоях и в слоях оснований, построенных участки с различными видами полимерно-битумных вяжущих. Как правило, несколько различных производителей предоставляют свои материалы для строительства выбранного опытного участка, а независимая организация проводит отбор материала на объекте и его испытания в лаборатории. После этого производится мониторинг опытных участков как минимум в течение двух лет. Затем их сравнивают с контрольными показателями. Результаты испытаний представляются участникам и в Росавтодор.

Кроме того, действующей подпрограммой «Автомобильные дороги» Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2015)» предусмотрено строительство четырех полигонов для испытания дорожных конструкций и материалов. Эта работа Росавтодором уже ведется. Принято решение о строительстве объектов в четырех регионах России: это Северо-Запад, горные оползневые условия юга страны, а также районы вечной мерзлоты и сухого климата. После запуска всех полигонов у дорожников России появится мощный инструмент для улучшения качества автомобильных дорог. ■