

— Дороги, как и любая продукция, должны соответствовать определенным характеристикам. Игорь Иванович, поясните, кто разрабатывает и утверждает технические стандарты, нормативы в отрасли?

— В настоящее время существует несколько уровней нормативных документов в дорожной отрасли и соответственно несколько организаций, которые эти нормативы утверждают. Все нормативы разрабатываются на конкурсной основе в соответствии с законодательством РФ. Таким образом, в их разработке могут принять участие организации (в том числе и научные), которые считают себя компетентными в данной проблематике и соответствуют условиям конкурса. Высший уровень принятия нормативных документов — Росстандарт. Все разработанные материалы проходят через его технические комитеты и должны быть утверждены этим органом. Отраслевые документы по дорожному хозяйству утверждает своими актами Федеральное дорожное агентство. Ассоциация «РАДОР» также принимает непосредственное участие в этом процессе. Мы тесно взаимодействуем с Министерством транспорта и Федеральным дорожным агентством — основными заказчиками разработки стандартов и нормативов в дорожной отрасли. Через наше учреждение проходит большинство этих документов. Основная наша задача — провести рецензирование этих документов, обобщить замечания и предложения и довести их до разработчиков.

Еще один уровень разработки нормативных документов — это документы СПО. Их действие распространяется на членов СПО и призвано повышать качество дорожных работ.

И, наконец, любые организации имеют право разрабатывать свои стандарты, которые регламентируют тот или иной процесс в дорожной деятельности, осуществляемой этими организациями.

— **Главный критерий — дорога должна быть комфортным, безопасным и долговечным сооружением, позволяющим автомобильному транспорту с наименьшими потерями передвигаться по территории. Насколько сегодняшняя дорожная сеть в России соответствует этим требованиям?**

— Существует такое понятие, как доля автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям по транспортно-эксплуатационным показателям. На федеральном уровне



дорог не соответствует нормативным требованиям. Так, на 1 января 2014 года доля региональных автомобильных дорог, не соответствующих нормативным требованиям, составила 62,5 процента. В последние годы этот показатель немного меняется в лучшую сторону: например, за прошлый год

отдельных видов работ. Невозможно просто взять их и перенести в российские условия. В европейских стандартах очень многое построено по-другому, начиная с классификации грунтов и дорожно-климатического районирования, и сопоставить их с нашими достаточно тяжело. Вообще

комплексно, на протяжении всего ее жизненного цикла.

Рассмотрим конкретный пример. Например, железобетонная балка служила несколько десятков лет и начала ветшать и осыпаться. Что необходимо сделать? Либо заменить ее, либо восстановить ее несущую

НА ПУТИ К ВСЕСТОРОННЕ ОБОСНОВАННЫМ НОРМАТИВАМ

В развитии экономики социальной сферы, как известно, важную роль призвана выполнять автодорожная сеть. Каково нынешнее состояние этой отрасли? Об этом беседа корреспондента «СГ» с генеральным директором Российской ассоциации территориальных органов управления автомобильными дорогами (РАДОР) Игорем СТАРЫГИНЫМ, почти тридцать лет своей жизни посвятившем автомобильным дорогам.

количество дорог, соответствующих нормативам, увеличилось на 0,6 процента. Такая положительная динамика, конечно же, радует, но ее темпы чрезвычайно низки.

— **Насколько к разработке нормативов для строительства дорог причастна наука?**

— В немалой степени. Среди основных такие организации, как РосДорНИИ, МАДИ (ГТУ), ЦИТИ «Дорконтроль», ЦНИИС, НИИ ТСК. В Росстандарте технические комитеты по дорожному хозяйству, по интеллектуальным транспортным средствам возглавляют ученые МАДИ (ГТУ).

— **Строители Северного обхода города Одинцово заявляют, что при проектировании этой платной дороги были использованы немецкие и финские нормативы в отношении конструкции дорожной одежды и**

область стандартизации сложна и своеобразна. И когда мы говорим про гармонизацию стандартов, это не означает простой перевод иностранных документов и встраивание их в наши реалии.

Можно подойти к этому вопросу и с экономической точки зрения. Возьмем такой параметр, как ширина полосы проезжей части. Для сопоставимых в России и на Западе категорий дорог у нас полоса шире. С одной стороны, это обеспечивает больший комфорт, с другой стороны, это дороже. Но если из экономии делать полосы уже, то насколько это будет коррелироваться с безопасностью? Как в этом, так и в любом другом вопросе стандартизации важно найти баланс.

— **Означает ли ужесточение технических стандартов прямое арифметиче-**



способность. Один из современных методов ремонта таких сооружений — наклеивание на балку специальной ленты из углепластиковых волокон. На семинарах, которые организует Ассоциация «РАДОР», мы не раз рассматривали эту технологию, в том числе выезжали на объекты и смотрели, как это работает. Мы убедились, что это на самом деле достаточно несложная, но весьма эффективная операция, которая дает замечательные результаты: в несколько раз повышаются прочностные показатели сооружения. Однако при применении этого метода на практике мы упираемся в нормативную документацию. Ведь такой вид работ, по сути, относится к ремонту, а на деле достигается эффект, который с использованием традиционных технологий возможен только при выполнении капитального ремонта. Другими словами, есть способ достичь нужного результата, но для его применения необходимо внести изменения в классификацию работ. Это пример как раз из области взаимоотношений новых технологий и существующей нормативной базы и экономики.

— **Принятый в России норматив по максимальной нагрузке автотранспортного средства в 11,5 тонны на ось зачастую заставляет транспортников либо нарушать его, либо нести существенные потери из-за «недогрузки». Вместе с тем изменение этого норматива приведет к существенному удорожанию строительства дорог, что по существующей «пищевой» цепочке приведет к тому, что государство будет стремиться глубже влезть в кошелек того же автомобилиста и автотранспортных организаций через увеличение акцизов, транспортного налога и прочих отчислений, идущих в дорожные фонды. Является ли нынешний стандарт по нагрузке на ось оптимальным в этом смысле?**

— Вопрос весовых параметров самый большой для дорожной отрасли после финансирования. Государствен-

ный стандарт 2007 года предполагает нагрузки на дороги 1-й и 2-й категории в 11,5 тонны на ось, 3-й и 4-й категории — 10 тонн, 5-й категории — 6 тонн. Соответственно при этом все искусственные сооружения должны быть запроектированы под нагрузку 14 тонн на ось. Перевозчики постоянно жалуются: есть современные автомобили, которые могут перевозить много, но дороги не позволяют им это делать. Позиция дорожников в данной ситуации соответствует позиции государства. Существует нормативный документ, согласно которому осуществляется строительство дорог. Если завтра на государственном уровне будет принято решение, что все дороги следует строить под нагрузку 13 тонн на ось, дорожники, разумеется, его выполнят. Но насколько это правильно? Здесь очень много нюансов.

Скажем, легковые автомобили сегодня имеют техническую возмож-

ность двигаться со скоростями свыше 150 км/ч. Однако у нас есть ограничения по скорости, продиктованные разумным подходом к вопросам безопасности: для большинства дорог это 90 км/ч. Так что тот аргумент, что современные автомобили могут перевозить много, а мы устанавливаем невыгодные для перевозчиков нормативы по нагрузке, мне кажется совершенно неприемлемым.

Были публикации, в которых авторы доказывали, что один проезд грузового автомобиля соответствует 29000 проходов легкового автомобиля. Представляете, какая это разница?! Если бы дороги строились под меньшие нагрузки, протяженность дорожной сети можно было увеличить в разы. И, вероятно, так и следовало бы поступать. В России из 50 миллионов автомобилей только около 5 миллионов являются грузовыми, то есть основной поток все-таки приходится на легковой транспорт. Почему же владельцы легковых автомобилей должны платить за строительство дорог, которые запроектированы под нагрузку тяжеловесов?

Давайте посмотрим, какие нагрузки на ось установлены в России и за рубежом. Возьмем, к примеру, США. У нас нагрузка на ось — 11,5 тонны, а у них — 9,8 тонны. Уверен, американцы не просто так пришли к своему нормативу, сделав глубокий анализ ситуации, вычислив золотую середину и научившись эффективно взимать деньги за перегруз. Перевозчики для увеличения объема перевозок используют многоосную технику, не нарушая норм. А государство обеспечивает эффективный контроль.

— **В тех же Соединенных Штатах при пониженной нагрузке, должно быть, хорошо отлажена работа по взиманию штрафов за перегрузы?**

— Система контроля должна работать предельно четко. Из общения с коллегами мы знаем, что на Западе доля нарушений по перегрузу составляет примерно 2-3 процента от общего объема перевозок. У нас же из-за отсутствия контроля сегодня до 50 процентов грузовиков идет с перегрузом. Это означает, что службы весового контроля работают неэффективно. На федеральных дорогах этими вопросами занимается Ространснадзор и ГИБДД. На региональных — взвешивание обеспечивают владельцы дорог, а все остальные функции выполняют органы ГИБДД. Но в связи с последними реформами численность сотрудников ГИБДД не позволяет им заниматься этой работой в требуемом объеме.

При этом штрафы, которые определены за перегруз Кодексом административных правонарушений, достаточно существенны: для юридического лица — от 400 до 500 тысяч рублей. А значит, если бы система работала эффективно, то порядок можно было навести. Но из-за невозможности это сделать, из-за межведомственной



не эти показатели определяются по результатам проведения ежегодной инструментальной диагностики сети, и доля федеральных дорог в ненормативном состоянии составляет 53 процента. Что касается сети дорог регионального и межмуниципального значения, то в связи с ее большой протяженностью (502,6 тыс. км) и недостаточностью финансовых ресурсов на выполнение всех регламентных работ (обеспеченность работ по содержанию составляет лишь 35 процентов от потребности, по ремонту — 30 процентов) нет возможности и необходимости в проведении ежегодной инструментальной диагностики (она проводится частично на опорной сети автодорог). Вся же сеть обследуется комиссионно с участием представителей органов управления автомобильными дорогами, ГИБДД и Ространснадзора, эксплуатирующих организаций. К сожалению, большая часть региональных

асфальтобетонных слоев, то есть полимерные битумные вяжущие были использованы не в одном, а в двух слоях асфальтобетона. Не означает ли это, что российские технические стандарты в дорожном строительстве сильно отстают от зарубежных?

— Мое личное мнение: многое зависит от тех проектных организаций, которые берутся за проектирование дорог. Дело в том, что в стандартах записаны минимальные требования. Например, при проектировании профиля регламентируются минимально допустимые радиусы кривых, увеличивать которые при этом никто не запрещает. Иными словами, проектировщики с творческим подходом имеют возможность запроектировать более качественные характеристики автодорог.

Другой момент по применению запальных стандартов на выполнение

ское увеличение стоимости дорожного строительства? Или что-то можно отыграть с применением новых технологий?

— Начнем с того, что хорошее дешевым не бывает. Это мы проходили не один раз. Для того чтобы получился хороший продукт (в нашем случае дороги), необходимо использовать качественные материалы, высокопроизводительную технику, квалифицированных специалистов. При этом если на этапе строительства мы заложим высококачественные инновационные материалы, которые имеют большую стоимость, чем традиционные, то на этапе эксплуатации вправе ожидать большую отдачу — увеличение межремонтных сроков. Дорога прослужит дольше, ее обслуживание обойдется дешевле. Это один из самых современных подходов — оценивать стоимость автомобильной дороги не только на этапе строительства, а