



ФОТО ВЯЧЕСЛАВА ЕЖОВА

Новый спрос на науку

На вопросы корреспондента «РФ сегодня» отвечает доктор технических наук, профессор Московского автомобильного института МАДИ, председатель Совета по инновациям Минтранса РФ Павел ПОСПЕЛОВ.

— В последнее время наряду со ставшей уже привычной критикой в СМИ дорожного хозяйства страны все чаще встречаются и признания достижений в работе отрасли. Что же до отраслевой науки, то она оказалась как бы на обочине общего внимания. Или это не так?

— Специальные СМИ нашу науку вниманием не обходят, дают слово и нам, ученым, и практикам. Мы обсуждаем общие проблемы, главная из которых, конечно же, и отрасли в целом, и науки. Всеми признано, что в течение ряда лет оно было явно недостаточным. Это особенно наглядно видно при сравнении с развитыми странами.

Сейчас положение меняется. Об этом свидетельствуют и рост бюджетных инвестиций в отрасль, и воссоздание региональных дорожных фондов, и наметившиеся перспективы в сфере частно-государственного партнерства.

Две другие важные и взаимосвязанные проблемы — инноваций и стандартизации. Участвуя в разработке новых стандартов и нормативов, наука дает отрасли ориентиры, правила обновления. А в этом деле немало вопросов либо до сих пор не нашедших решения, либо считавшихся давно решенными, но поставленными жизнью снова и новому.

Осенью на совещании работников дорожной отрасли в Новосибирске Владимир Путин говорил о том, что в стране сегодня 46 тысяч населенных пунктов не имеют круглогодичного выхода на федеральную дорожную сеть. Это значит, что для 2,6 миллиона наших сограждан ограничен доступ к нормальному медицинскому обслуживанию, образованию, к достижениям культуры. Люди живут как на острове. Как это получилось? Дело не в последней очереди в нормативах дорожного строительства, утвержденных бо-

лее четверти века назад. Согласно им даже к небольшим населенным пунктам должны быть проложены дороги с двухслойным асфальтобетонным покрытием. Плюс к этому — запрет Минтранса использовать автобусы на дорогах, ширина проезжей части которых составляет менее семи метров. Тем самым планка была установлена слишком высоко, на уровне добрых пожеланий, до сих пор так и не выполненных. А люди, прежде всего молодежь, так и не дождавшись ни асфальта, ни автобусов, уехали и уезжают из глубинки.

Между тем даже в странах с высоко развитой дорожной сетью, таких, как Швеция, Финляндия, дороги, по которым в сутки проезжает менее пятидесяти единиц автотранспорта, имеют не асфальтобетонное, а щебеночное, гравийное покрытие. Так проще, практичнее, вдвое дешевле.

Но и это далеко не все. Необходимо изменить систему эксплуатации мест-



ных дорог. Их содержание и ремонт в течение всего жизненного цикла следует возложить на муниципальные власти и предприятия, выделив им, разумеется, необходимые финансовые средства.

Соответственно и система разработки и принятия стандартов и нормативов должна стать, что называется, ближе к земле, к конкретике, сочетать обоснованность с гибкостью. И в Министерстве регионального развития РФ готовят предложения, суть которых, в частности, дать предприятиям-заказчикам право совместно с проектировщиками устанавливать технические требования выше принятых нормативов. Отсюда неизбежное повышение требований к предприятиям-подрядчикам, выходящим на торги. Думаю, что такой порядок может стимулировать процесс инноваций.

— А как, на ваш взгляд, быть с тем, что называют «гармонизацией» российских стандартов, регулирующих проектирование и другие сферы дорожного хозяйства с мировыми, европейскими?

— Тут также немало бесспорного и спорного. Бесспорно, что отрыв от мирового опыта ничего хорошего не сулит. А вот что и как из этого опыта принимать, а что требует дополнительного осмысления и проверки, в том числе временем, — вопрос не из простых. Даже когда речь идет об опыте стран, условия которых схожи с нашими, — Канады или той же Швеции, Финляндии. Есть такое понятие дорожно-климатическая зона. В небольшой Бельгии три таких зоны. В бескрайней России — пять. В результате мы имеем настолько общие и усредненные нормативы и стандарты, что обязательность их применения нередко вступает в противоречие с конкретными условиями. Отсюда неизбежные дополнительные осложнения и затраты.

Но отсюда же настоятельная необходимость детальнее разобраться с климатическим районированием. Мы, например, в МАДИ на основании многолетних исследований пришли к выводу, что только в зоне вечной мерзлоты российского Заполярья следует выделять три подзоны. Схожая карти-

на и в других зонах. И с этим следует определиться.

— Это касается главным образом дорожных покрытий, требований к ним. Между тем даже поверхностного взгляда на наши дорожные объекты достаточно, чтобы увидеть преобладание на многих из них импортной техники.

— Предвидя вытекающие отсюда вопросы из ряда «почему?» и «доколе?», отвечаю: дело обстоит так потому, что сегодня отечественное машиностроение мало что может предложить дорожникам. Импорт же наступает по всем фронтам. Когда я учился, был известен всего один тип асфальтоукладчика. Сегодня на выставках глаза разбегаются от разнообразия технических и технологических новшеств.

Известна ли вам хоть одна зарубежная фирма, строящая в нашей стране дороги? Нет таких. Потому что это невыгодно. Иное дело — прорваться на наш рынок с технологией. Она может быть связана с набором определенной техники, диагностикой, устройством ограждений, добавкой в битум, программным обеспечением — не суть важно. А важно, что за каждым таким новшеством следует набор фирменных условий и требований, равнозначных, считайте, закону. А это уже не просто импорт техники, набор деталей и материалов и т. д. Это обеспечение права на монополию.

Ну и на вопрос «доколе?» есть ответ. Он в опыте работы российских предприятий, приступивших совместно с ведущими зарубежными фирмами к производству новинок дорожной техники, которые позволяют обеспечить такие качество и производительность, которые раньше считались достижимыми лишь на импортной основе. Обнадеживает, что наряду с выпуском техники для строительства и эксплуатации дорог наши предприятия начали производить такое испытательное и лабораторное оборудование, без которого невозможно обеспечить контроль качества.

— Раз речь зашла об испытательном оборудовании, то уместно вспомнить идею создания восьми федеральных испытательных центров как опор-

Экономика | Инновации

ных пунктов проведения инновационной политики в отрасли. Может ли быть, чтобы МАДИ остался в стороне от этого начинания?

— Нет, разумеется. Ведь испытания — важнейший и необходимый этап сверки научных и конструкторских разработок с жизнью. У американцев для этого созданы огромные полигоны. Когда намечается строить дорогу, то первым ориентиром служит перспективная оценка интенсивности движения по ней. Затем в натуральном виде создается экспериментальный участок будущей трассы. Движение по нему осуществляется в том режиме, на который рассчитана магистраль. Испытываются и сравниваются все виды покрытий, их прочность, долговечность, систематизируются и изучаются все деформации и разрушения. В общем, процесс многотрудный, затратный. Но американцы не разучились сопоставлять расходы с доходами. С учетом их опыта и наших перспектив мы в МАДИ создали полигон (технопарк) для испытаний и доработки научных и инженерно-конструкторских новшеств. Думаю, это как раз то, что может стать основой федерального испытательного центра.

В стенах института действует лабораторный вариант кольцевого испытательного стенда, а на полигоне кольцевой испытательный стенд работает в условиях, максимально схожих с реальными. Материал для сопоставления и выбор оптимальных вариантов в итоге получается богатый.

Другой интересный проект, реализуемый на полигоне, — интеллектуальная транспортная система. Это важнейшие элементы нового этапа развития отрасли и ее науки. Что еще следует отметить, так это возросший спрос на науку. Сейчас в стране действуют шесть филиалов нашего института, а от руководителей регионов поступают предложения открыть новые. Эта растущая потребность в науке, в инженерных кадрах, с одной стороны, конечно, отрадна. С другой — понятно, что расширение не должно, как это, увы, бывает, обернуться даже временным снижением качества. 

Беседовал Руслан ЛЫНЁВ