

Уважаемые члены Президиума Экспертного совета Общепромышленного центра компетенций

В конце июля 2019 г. на официальном сайте Росавтодора была размещена информация о ходе исполнения **Графика обновления стандартов и технических требований до 2024 года**, разработанного в соответствии с п 2.1.1. Паспорта национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД) и в развитие утвержденной Перспективной программы по стандартизации.

Весьма оптимистичная оценка улучшения научно-технической политики и совершенствования нормативно-правовой базы в дорожной отрасли, озвученная по итогам заседания научно-технического совета Росавтодора, свидетельствует, что в 2019 году предстоит утвердить аж 85 национальных стандартов, включая, очевидно, 38 стандартов и технических условий, предусмотренных вышеупомянутым **Графиком**. Уже в первый год реализации нацпроекта «можно говорить о наступлении пика работы по формированию отраслевой системы стандартизации».

Оценивая итоги выполнения заданий национальной программы Безопасные и качественные дороги в части стандартизации, установленные в штуках государственных и предварительных национальных стандартов, нельзя не заметить практическое отсутствие перехода количества в качество. При том, что «за последние 5 лет разработано и утверждено более 250 новых нормативных документов», на резонный вопрос: а что же нового и безусловно полезного для увеличения вдвое межремонтных сроков, приближения технико-эксплуатационных показателей российских автомагистралей к лучшим мировым образцам, повышения безопасности движения дали эти 250 документов и что из них пригодно для **Реестра новых и наилучших технологий, материалов и технологических решений повторного применения**, ответ будет совершенно невнятный и неубедительный.

Попытка найти методом поиска по сайту Росавтодора на финише первого года нацпрограммы актуальную редакцию Реестра¹ успеха не имела... Таким же оказался и результат поиска на сайте Госкомпании Автодор.

Анализ самих многочисленных новых нормативных документов свидетельствует, что замечательный количественный результат в основном получен за счет «нарезки» ранее созданных и теперь «обновляемых» стандартов, ОДН, ОДМ, ВСН, ОСТ, РСН на части с выделением в отдельный документ каждого из методов испытаний тех или иных материалов, либо простой, порой не вполне грамотной

¹ Директивный срок готовности июнь 2019 г.

компиляцией отдельных разделов в формат предварительного (ПНСТ) или национального (ГОСТ) стандарта. При средней цене создания проекта ГОСТ или ПНСТ в 8–12 млн руб. такая методология «научного поиска» дает псевдо-разработчикам просто блестящий финансовый результат!

Характерный пример – поспешное использование зарубежного опыта повторного применения дорожного асфальтобетона. В рамках Международной выставки «Дорога–2018» Генеральный уполномоченный Базальт–Акциен–Гезелльшафт Ульрих Штайнерт, подчеркнул, что немецкие компании используют повторно до 80 % асфальта. *«Главный принцип работы с асфальтогранулятом – качество регенерированного асфальта не должно отличаться от качества смеси из природных компонентов. Поэтому мы практикуем тщательный приемочный контроль и отдельное хранение асфальтовой крошки в закрытых боксах».* Аналогичным образом построена утилизация сфрезерованного асфальтобетона в США и в других европейских странах. В Австрии, например, даже в нижний слой асфальтобетонного покрытия допускается использовать смеси, приготовленные с добавлением до 30 процентов асфальтобетона, сфрезерованного только с верхнего слоя покрытий автомагистралей, т. е. содержащих не менее 70 процентов высокопрочного щебня.

И вот в январе 2019 г. в рамках V Международной научно-практической конференции «Инновационные технологии: пути повышения межремонтных сроков службы автомобильных дорог» профессор МАДИ д. т. н. Лупанов А. П., при обсуждении его доклада «Новые технологии в производстве асфальтобетонных смесей с применением асфальтогранулята» признает, что его предприятие, как правило, пренебрегает отдельным хранением и сортировкой асфальтогранулята из разных источников, в сертификатах на асфальтобетонную смесь о применении асфальтогранулята не упоминает и ценовых скидок не предусматривает. Совершенно очевидно, что Европу мы здорово переплюнули!!! Теперь эта «замечательная идея» материализована в национальном стандарте и применение в верхнем слое!!! даже федеральных магистралей смесей практически из старого асфальтобетона с битумом, трижды-четырежды подвергшимся критическому окислению, преподносится как инновация!!! Бездумное тиражирование опытно-экспериментальных работ западных специалистов, изучающих возможности и варианты применения переработанного асфальтобетона (RAP), изготовленного на мягких остаточных битумах, смело транслируются в наших скороспелых стандартах на несопоставимый по степени старения вяжущего российский асфальтобетон. Вряд ли таким авантюрным методом можно достичь продиктованного Правительством России двукратного

увеличения межремонтных сроков! Зато возможности для несправедливого использования бюджетных средств открываются просто безграничные.

В нарушение общепринятых принципов организации работ по научным исследованиям и техническому регулированию, поспешная разработка множества ПНСТ и НСТ осуществляется в значительной мере с грубейшими нарушениями авторских прав создателей массива СНиП, СП, ОДН, ОДМ, ВСН, ОСТ, РС, разработанных за многие годы предшественниками на основе исследований и всесторонней проверки. Не ограничившись забвением корифеев российской научной дорожной школы, не остепененные, но чрезвычайно успешные в выдаче «на гора» множества стандартов по любой тематике, «борзописцы», не имеющие, как правило, за душой ни дня реального опыта работы на строительстве или эксплуатации дорог, взялись еще разъяснять и толковать свои ГОСТ-произведения на платных семинарах с просто неприличными ценами. Например 11 сентября 2019 г., в Сочи состоялся научно-практический семинар "Требования современных нормативных документов в условиях реализации технического регламента Таможенного союза "Безопасность автомобильных дорог", в ходе которого директор АОН «НИИ ТСК» кандидат **экономических** наук Евгений Симчук разъяснял доверчивым слушателям, пожелавшим за 35–50 тыс. руб. получить сертификат о повышении квалификации, каким образом с использованием пресловутых ГОСТов «быстрого приготовления» обеспечить качественный прорыв в асфальтобетоне на российских дорогах. На этом же семинаре «ничтоже сумняше» пропагандировалась вышеупомянутая совершенно «сырая» и непроверенная практикой сомнительная идея применения в верхнем слое покрытий переработанного асфальтобетона (RAP) и проектирования с применением RAP асфальтобетонных смесей типа аж Суперпейв!

Сегодняшняя ситуация с повальным увлечением и безудержной рекламой «суперпейва», как панацеи, которая обеспечит, якобы, увеличение срока службы дорог в два раза представляется весьма опасной. Нельзя забывать, что американская практика доминирующего применения асфальтосмесителей непрерывного действия «Drum Mix» и асфальтоукладчиков без эффективных виброплит маловероятно даст приемлемый результат в российских дорожных организациях, оснащенных смесителями циклического действия, немецкой и шведской техникой в т. ч. укладчиками с высокоэффективными виброплитами. Это сильно напоминает столь же ажиотажные очереди 90-х у первых Макадональдсов из жаждущих отведать заморского ФастФуд – лакомства, оказавшегося впоследствии самым вредным продуктом для регулярного питания. Заблуждение это еще опасно и тем, что, выполняя задания нацпрограммы БКАД, руководители администраций в регионах, начитавшись в СМИ про «чудо-суперпейв», повально вписывают

в техзадания на реконструкцию и капремонт местных дорог это диво, наивно полагая, что вот с этим то асфальтом дороги прослужат вдвое больше!

В погоне за количеством «вновь разработанных» национальных стандартов совершенно потеряно чувство меры. Пора задуматься кто, собственно, способен сегодня разрабатывать столь весомые национальные стандарты, когда полностью разрушен СОЮЗДОРНИИ, в процессе восстановления научного потенциала РОСДОРНИИ, которые в свое время с привлечением весьма авторитетного БашНИИНП не безосновательно тратили на разработку важнейших ГОСТов на дорожный битум и асфальтобетон по 3–5 лет. Сегодня «многостаночники-эрудиты» из АНО «НИИ ПСК» и его «дочек» «сварганят» вам национальный стандарт на любую тему за 2–4 месяца, не выполнив при этом никаких исследований, кроме лингвистических улучшений компьютерного перевода зарубежных источников. Конвейер работает столь быстро, что просто некогда остановиться, «остепениться» и оценить – насколько новый скороспелый стандарт соответствует целям, поставленным базовым стандартом ТР ТС 014/2011 «Безопасность автомобильных дорог»!

Характерный пример – нормирование важного параметра, определяющего безопасность движения, – коэффициента сцепления. ГОСТ Р 50597-93, регламентирующий состояние дорог, в части требований к сцепным качествам был разработан МАДИ. В 2015 г. и методика, и минимально-допустимое значение коэффициента сцепления 0.3 без существенных изменений переключали в ГОСТ 33220 (разработчик Росдорнии). Росавтодор, проводя торги на разработку ГОСТа, регламентирующего методы измерения коэффициента сцепления, не счел приемлемым самое разумное, в т. ч. по цене, предложение МАДИ, имеющего многолетний опыт исследований сцепных качеств шин и покрытия, а предпочел по критерию «качество»??? оферту АНО «НИИ ТСК», которая исследованиями сцепных качеств дорог никогда не занималась. Вышедший из-под пера АНО «НИИ ТСК» ГОСТ 33078 повторил методику испытаний, содержащуюся в ГОСТ Р 50597-93, «творчески её уточнив». По непонятным причинам в методике измерений стандартизована в качестве эталонной, давно вышедшая из употребления диагональная шина вместо радиальной. Авторы не учли, что диагональные шины характеризуются почти в два раза более высоким коэффициентом сопротивления качению, что приводит к дополнительному нагреву шины, и без того работающей в очень жестком тормозном режиме. В документе не оговорена рецептура резины протектора шины, отсутствует всякое упоминания о способах контроля зимней скользкости, об измерениях сцепных качеств покрытий, увлажненных реагентами. Поправки на температуру, приведенные в ГОСТе даны в значениях сорокалетней давности и не имеют никакого

отношения к шине, принятой за эталон. Анализ работоспособности стандартизированной ГОСТом шины, выполненный МАДИ, показал, что такие шины не имеют ничего общего с автомобильными – имеют жесткие боковины, воспринимающие на себя большую часть веса, приходящегося на колесо. ГОСТ 33078 был принят ТК 418 без публичных обсуждений. Замечания МАДИ и РОСДОРНИИ, направленные в Росавтодор и исполнителю в письменном виде, были проигнорированы. Все организации, участвовавшие в Федеральной диагностике 2016 и 2017 годов, были обязаны приобрести эти стандартизированные, чрезвычайно дорогие шины, в большом количестве, поскольку к тому времени стало ясно, что они еще и не выдерживают торможения и быстро изнашиваются. С ГОСТ 33078 вместо безопасности получаем явную опасность! Столь же веские замечания могут быть высказаны по качеству и другим важнейшим для отрасли стандартам, вышедших из-под пера АНО «НИИ ТСК», в частности, ГОСТ 32729-2014, регламентирующего способы и устройства оценки прочности дорожных одежд.

К большому сожалению гонку за количеством «новых» стандартов всемерно поощряет и Росавтодор, закрывший на своем сайте всю информацию по принципам выбора тематики и исполнителей НИОКР, а также затратам времени и средств на разработку каждого их национальных стандартов. Практика публичного ежегодного обсуждения в 90-х годах проекта отраслевого плана НИОКР на расширенном заседании коллегии Росавтодора незаслуженно забыта.

Время летит неумолимо и дальнейшая профанация национальной программы БКАД, отсутствие квалифицированного и беспристрастного мониторинга исполнения прямых поручений Президента Росси, данных по итогам целевого «дорожного» заседания Госсовета, состоявшегося 26 июня 2019 года (см. Пр-1381 ГС от 2019-07-17), приведет к столь же печальным результатам, как и забвение аналогичных поручений от 8 октября 2014 года по итогам «дорожного» госсовета в Новосибирске.

Заместитель руководителя Росавтодора на заседании техсовета особо отметил, что формирование единой технической политики на всех уровнях управления автомобильными дорогами в стране – одна из приоритетных задач, стоящих перед Федеральным дорожным агентством. Но этот призыв никак не соответствует реальности. Техническую политику в дорогах проводит и Росавтодор и ГК Автодор и Технический комитет ТК № 418 «Дорожное хозяйство». Кстати, последний по своему составу никак не персонифицирован. Некий конгломерат юридических лиц никогда не обеспечит высокой персональной ответственности, а выработка решений остается за назначенными однажды управленцами. Как результат - доминирующую роль в реализации хорошо оплачиваемого Графика обновления стандартов и технических требований занимает

АНО «НИИ ТСК» заместителя председателя ТК № 418 Е. Симчука и три его «дочки» при недопустимом дефиците реальных, «остепененных» ученых в этих командах. Решения готовит ответственный секретарь ТК № 418 И. Галактионов – сотрудник АНО «НИИ ТСК»!

Председатель Технического комитета по стандартизации ТК № 418 «Дорожное хозяйство», президент Ассоциаций «РОСАСФАЛТ» Н. Быстров, к сожалению, также не проявил уважения к именитым предшественникам, заявив, что, *«с 1 сентября 2025 года применение таких документов как ОДН, ОДМ, ВСН, ОСТ, РСН и прочих станет невозможным. Ближайшая задача – провести анализ и определить количество документов, которые необходимо будет перевести в ГОСТ Р и ПНСТ до 2025 года!!!»* Осталось только ждать публичного сожжения трудов корифеев дорожной науки на площади перед МАДИ под радостное улюлюканье безграмотных «борзописцев».

Быть может надо ограничиться простой экспертизой уже созданного массива СНиП, СП, ОДН, ОДМ, ВСН, ОСТ, РС на соответствие ТР ТС 014/2011 «Безопасность автомобильных дорог» не по форме, а по содержанию с внесением, при достаточном обосновании, минимальных дополнений/изменений? Экономия бюджетных средств получится весьма заметная и может быть направлена на реальные исследования и развитие дорожной науки?

Чтобы поменять ситуацию, похоже, нельзя уповать только на Научно-технический совет Росавтодора, ГК Автодор и даже Минтранса России.

Нацпрограммой БКАД поставлена задача формирования и укрепления Общеотраслевого центра компетенций (ОЦК). Первый шаг – формирование Экспертного Совета ОЦК сделан и, наверное, вполне логично отнести к его компетенции не только формирование Реестра новых и наилучших технологий, материалов и технологических решений повторного применения, но и ключевую роль в формировании отраслевых планов НИОКР, объективном и прозрачном выборе исполнителей этих работ. Уже на старте деятельности Экспертного Совета ОЦК представляется безотлагательным выступить с инициативой персонификации состава Технического комитета ТК № 418 «Дорожное хозяйство», уточнения стратегии и тактики технического регулирования дорожного хозяйства России.

Член Президиума Экспертного совета Общеотраслевого центра компетенций

М. Покатаев