

СДЕРЖАННЫЙ ОПТИМИЗМ НА ФОНЕ ОЖИДАЕМЫХ ПЕРЕМЕН

Сразу откроем небольшой секрет: большинство тем для обсуждения на заочном круглом столе, посвященном текущему состоянию дел и перспективам развития рынка геосинтетических материалов для дорожного строительства России, было предложено его участниками.

Кому как не представителям ведущих компаний-производителей ГМ лучше знать сложившуюся ситуацию и проблемы, требующие скорейшего разрешения. Есть и еще один нюанс, выявившийся в ходе подготовки этой публикации. Несмотря на наличие различных мероприятий (конференций, выставок и т.д.), на этом рынке явственно ощущается определенный информационный вакуум. Поэтому чувствовалось, что нашим экспертам было по-настоящему интересно узнать точку зрения коллег по тем или иным насущным вопросам, пусть и не совсем (или совсем) не совпадающую с их собственным мнением. В этой связи думается, что нижеизложенная дискуссия вызовет неподдельный интерес и у читателей журнала, имеющих прямое (да и даже косвенное) отношение к обсуждаемой проблематике.

Впрочем, пора отбросить в сторону журналистские впечатления и предположения и предоставить слово главным действующим лицам нашего, ставшего уже традиционным мероприятия.



В октябре 2012 года были утверждены восемь национальных стандартов по геосинтетическим материалам для дорожного хозяйства России, еще три проекта сейчас представлены для публичного обсуждения. Способен ли, по вашему мнению, ввод в действие этих ГОСТов оказать позитивное влияние на развитие отечественного рынка ГМ? В должной ли мере они гармонизированы с передовыми зарубежными нормами?

Е.Н. Девятилов:

— Появление стандартов является следствием обобщения теоретических знаний и значительного многолетнего опыта применения ГМ в на-



**С.Р. Гандлин,
эксперт
ООО «Юган Маркетинг»**



**Е.Н. Девятилов,
генеральный директор
ООО «Мегатех
Инжиниринг»**



**А.В. Литвинцев,
главный инженер
ООО «НПО «Славрос»**



В.О. Марков,
руководитель
инжинирингового центра
ООО «Гекса»



С.В. Мерзляков,
член правления — управляющий
директор ООО «СИБУР»



Т.В. Орлова,
коммерческий директор
ООО «ТД ФНМ-Туймазы»

шей стране. Точная классификация, терминологическая корректность, определенность в основных методиках испытаний позволяют в достаточной мере выявлять структурные признаки материала, его значимые свойства и характеристики, определяющие инженерные решения при проектировании и строительстве. Соответственно, чем обоснованней, эффективней, экономически целесообразней будут применяться ГМ, тем быстрее будут расти объемы их потребления. Если говорить о мере гармонизации наших стандартов с международными, то определенно можно сказать, что они гармонизированы именно в должной, а не в абсолютной мере, так как при их создании мы полагались на парадигмы, определяющие отечественные научные традиции, технические инженерные возможности и особенности. Мы также позволяли себе в ряде случаев (и не без оснований) сомневаться в некоторых методологических подходах, прописанных, возможно, даже в передовых международных стандартах.

С.В. Мерзляков:

— Безусловно, это положительно повлияет на развитие геосинтетики в России. Сделан серьезный шаг на пути к улучшению качества проектирования и строительства автомобильных дорог.

С точки зрения нормативно-технического обеспечения после выхода ГОСТов не будет разницы между привычными строительными материалами (такими как песок, щебень, асфальт) и геосинтетикой.

Их разработчики опираются на многолетний европейский опыт, но они также учитывают и российские особенности строительства и проектирования. Дело в том, что не все геоматериалы применимы в сложных условиях нашего климата, поэтому необходимо со всей ответственностью отнестись к подготовке новых государственных стандартов.

Т.В. Орлова:

— На мой взгляд, представленные стандарты касаются лишь небольшой части всех подлежащих измерению и контролю показателей ГМ. Как я уже писала и говорила ранее, мы отстаем в дорожном строительстве примерно на 25 лет. Это очень много. Чтобы иметь возможность гармонизации с чьими-то

нормами, необходим полный перечень готовых документов. Как можно гармонизировать часть с чем-то целым?

С.Р. Гандлин:

— При практически полном отсутствии стандартизации в недавнем прошлом утверждение национальных стандартов, несомненно, будет способствовать внедрению ГМ и тем самым позитивно влиять на качество и долговечность дорог России. Отечественные стандарты во многом основываются на зарубежных нормах, но важно отметить, что и последние имеют свои недостатки, не все они, в частности, разработаны в соответствии с разновидностями ГМ. При создании отечественной нормативной базы необходимо учесть данные недостатки и правильно квалифицировать ГМ, их качество и долговечность, а также области применения.

П.В. Серватинский:

— Утверждение стандартов, безусловно, является существенным вкладом в развитие отечественного рынка ГМ. Они полностью соответствуют действующему законодательству РФ и в максимально возможной степени гармонизированы с зарубежными нормами. Однако, на сегодняшний день данные документы не используются, по причине того, что они еще не вступили в силу (новые ГОСТы будут введены в действие 1 апреля 2013 г. — Прим. ред.). Хотелось бы также выразить особую благодарность всем разработчикам данных стандартов.

А.В. Литвинцев:

— Принятые документы в основном касаются методов испытания ГМ, часть из них гармонизирована с действующими европейскими стандартами. Конечно, этот факт не может не радовать — у всех участников рынка геосинтетики появляется ясность, как испытывать свои материалы. Польза и для заказчиков — они теперь смогут сравнивать значения, полученные одним общепринятым методом. Сейчас же некоторые производители испытывают материалы по собственным или зарубежным методикам. Есть случаи, когда компании сами придумывают какие-то показатели, ссылаясь, например, на иностранные документы, считая, видимо, что в эти источники никто не будет заглядывать.



Какие еще нормативные документы необходимо принять в ближайшей перспективе для того, чтобы отечественная система технического регулирования стала по-настоящему эффективно функционировать?

В.О. Марков:

— В первую очередь в национальных стандартах следует регламентировать технические требования к ГМ в зависимости от области их применения. Это серьезная работа, которую по силам выполнить только опытным экспертам по геосинтетике, например, специалистам РосдорНИИ. До утверждения основных требований к показателям качества материалов стандарты по методикам испытаний этих материалов практически не представляют ценности для дорожных организаций и производственных компаний. Более подробные аргументы я привел в статье «Еще раз о стандартах», опубликованной в этом номере журнала.

П.В. Серватинский:

— В настоящее время ведущими научными организациями ведется большая работа по дальнейшему совершенствованию существующих и разработке новых нормативных документов. Но до сих пор остается ряд неразрешенных вопросов, над которыми работают отечественные и зарубежные научные организации. Крупные производители обладают большим практическим и научным опытом применения современных ГМ, однако для того, чтобы отечественная система технического регулирования по-настоящему начала эффективно функционировать, необходимо сделать акцент на их совместную работу с ведущими научными организациями.

А.В. Литвинцев:

— Нужен комплексный подход к разработке нормативных документов для эффективного использования ГМ. Условно их можно разделить на три основных раздела: общая классификация и методы испытаний ГМ, технические требования к материалам с учетом специфики их применения, а

также расчетные методики и технологии применения. На данном этапе упор сделан на первые два раздела. Что же касается последнего, то здесь зачастую приходится обращаться к зарубежному опыту, либо адаптировать старые отечественные нормативы. Поэтому только после принятия документов по всем вышеуказанным разделам сфера применения геоматериалов в нашей стране станет понятной, прозрачной и эффективной.

С.В. Мерзляков:

— В первую очередь, необходимо ужесточить требования к строительным материалам, и, самое главное, пересмотреть систему проектирования автомобильных дорог, в том числе, с учетом коррекции нагрузки от транспорта.

Е.Н. Деятелилов:

— Представляется, что сейчас следует сместить акценты в сторону научно-инженерного обоснования и методических предписаний определения экономической эффективности проектных конструктивных решений с использованием ГМ. А по теоретическим основам работа продолжается. В процессе подготовки находятся три новых ГОСТа, идет работа над двумя ОДМ: по долговечности ГМ, а также по выбору и контролю качества ГМ.

Т.В. Снежко:

— В первую очередь следует разработать регламент и план работ по устройству экспериментальных участков с применением новых технологий и материалов. Для внедрения ГМ проектировщикам требуются готовые технологические решения для различных типов конструкций, которые должны появиться на основе инженерных разработок, подкрепленных итогами практического применения ГМ на экспериментальных объектах. Кроме того, по результатам проведенных исследований можно будет дорабатывать готовые материалы под конкретные требования.

Т.В. Орлова:

— Для начала надо расчетные и рекомендательные документы довести до состояния, не вызывающего недоумения и вопросов у инженеров. При наличии в обороте неэффективных документов, дополнение их чем-либо не сделает систему более функциональной.



В.А. Пшунетлев,
коммерческий директор —
первый заместитель генерального
директора ОАО «Комитекс»



П.В. Серватинский,
технический директор
ООО «СТЕКЛОНИТ Менеджмент»



Т.В. Снежко,
руководитель службы
клиентской поддержки
ООО «Нипромтекс»



С.Р. Гандин:

— Необходимо принять нормативный документ по расчетам конструкций дорожных одежд с применением ГМ, а также стандарт, определяющий коэффициент долговечности используемого геоматериала.

Главным стимулом внедрения инноваций в дорожное строительство должно стать предстоящее использование контрактов жизненного цикла. Согласны ли вы с этим тезисом? Какие еще шаги, на ваш взгляд, могут в этом плане реально воздействовать на участников отраслевого рынка?

А.В. Литвинцев:

— Да, конечно. Как показывает зарубежная практика, те экономические рычаги, которые заложены в самой идее КЖЦ, ведут к снижению сроков строительства, значительно повышению качества работ, улучшению долговременных эксплуатационных характеристик объектов транспортной инфраструктуры за счет применения новейших технологий и материалов,

что, естественно, ускорит процесс появления инноваций в строительстве. Какие еще шаги? Любые меры, связанные с повышением персональной ответственности и неотвратимостью наказания рублем.

С.Р. Гандин:

— Цель внедрения инноваций — это улучшение состояния дорог, либо прямое удешевление их строительства (что маловероятно во многих случаях), либо увеличение межремонтного периода, что, в свою очередь, и сыграет основную роль в контрактах жизненного цикла. Создаваемая нормативная база должна позволить участникам отраслевого рынка применять такие инновации при проектировании, прохождении экспертизы и непосредственно при строительстве и эксплуатации.

С.В. Мерзляков:

— Контракты жизненного цикла позволят существенно улучшить качество автомобильных дорог. Изменить существующую ситуацию также поможет ужесточение ответственности: нужно ввести штрафы за некачественные дороги, лишать лицензии недобросовестных подрядчиков и проектировщиков.

Определенную роль в увеличении масштабов применения передовых материалов может сыграть создаваемая по поручению Правительства РФ национальная IT-система для расчета применения ГМ в конструкции до-

рожных одежд на базе принимаемых ГОСТов.

Т.В. Снежко:

— Главным стимулом внедрения инновационных материалов и технологий в дорожно-строительной отрасли является экономическая заинтересованность конечного пользователя объекта. И если эффективность их применения будет подтверждена собственником на различных этапах КЖЦ, то этот инструмент, безусловно, будет востребован.

П.В. Серватинский:

— На сегодняшний день, как уже отмечалось, не существует полноценного пакета нормативно-технической документации, регламентирующей применение ГМ в автодорожной отрасли. Зачастую подрядчик не имеет должного представления о технологии применения ГМ и воспринимает инновационное решение как один из факторов возможного риска, который может привести к увеличению эксплуатационных затрат. Мы считаем, что на данный момент, введение КЖЦ не будет способствовать внедрению инноваций в полном объеме.

Т.В. Орлова:

— КЖЦ должны стать стимулом к использованию эффективных инноваций. Еще один хороший шаг — это введение четкой и ясной системы распределения ответственности, например, в случае обрушения дорожных конструкций, выявления других несоответствий. Ведь как только происходит что-либо серьезное, то практически никогда нет полного понимания, кто и за что отвечал в процессе строительства. К примеру, к обрушению привело использование некачественной продукции. Кто виноват? Возможны варианты: тот, кто купил; тот, кто продал; тот, кто разрешил купить; тот, кто произвел; тот, кто сертифицировал и подтвердил свойства продукта, которых в оптовых партиях нет; тот, кто сертифицировал производство, подтвердив, что соблюдены все процессы.

Смотрите, что получается. Покупатель-строитель проверил предоставленные продавцом документы — он не виноват. Проектировщик также руководствовался этой документацией — и он здесь не причем. Производитель всегда выпускал эту продукцию и сопровождал ее вы-

шеуказанными документами — и он также не отвечает за последствия ее использования. Продавец вообще никакой ответственности не несет — он продал то, что хотел покупатель. Сертификационный центр на основе испытаний предыдущего подобного центра (который соответственно также испытывал не сам и т.д.) выдал сертификат — тоже в стороне. Инспектор осматривал производство за полгода до поставки — все было превосходно и четко. В итоге — никто не виноват. Страховая компания подрядчика будет, может быть, что-то компенсировать, но налогоплательщикам от этого не легче — дороги-то нет.

Этот пример я привела, чтобы подтвердить мои прежние публичные предложения о введении государственного входного лабораторного контроля приобретенных ГМ. Если разобраться, где происходит ошибка при описанной выше российской системе невозможно, значит, необходимо обеспечить безопасность в конечной точке, после которой ошибка уже невозможна. Эта идея лежит на поверхности, и ее реализация обойдется во много раз дешевле устранения последствий бесконтрольной работы.

Принято считать, что в дорожной отрасли практически отсутствует система опытного внедрения инноваций. Однако в последнее время все же произошли определенные подвижки, связанные, к примеру, с проведением сопоставительных испытаний ГМ. Готовы ли производители к активному участию в них? Считаете ли вы объективными условия проведения таких исследований?

В.А. Пшунетлев:

— Наша компания уверена в производимых ГМ, качество которых было неоднократно подтверждено протоколами испытаний и аудитами

производства сторонними организациями, а также имеющимися сертификатами, дипломами и пр. В связи с этим компания готова принять активное участие в проведении сопоставительных испытаний ГМ и других исследованиях. Их результаты будут объективны, если все производители ГМ будут иметь полную информацию об условиях, процессе, анализе и полученных результатах.

С.В. Мерзляков:

— Как правило, производители сами и иницируют данные мероприятия и всегда с готовностью принимают участие в экспериментальном строительстве. Объективность проведения и анализа экспериментов должен обеспечить государственный контроль. На основе достоверных данных и следует разрабатывать документы технического регулирования.

П.В. Серватинский:

— Крупные компании-производители ГМ всегда активно участвуют в такого рода мероприятиях. Здесь важно отметить, что хотя первые шаги в этом направлении и были сделаны, но организация проведения испытаний была на уровне, недостаточном для того, чтобы получить объективные данные об эффективности применения ГМ. Очевидно, что к испытаниям следует привлекать опытных подрядчиков с высоким уровнем культуры производства, в противном случае полученные результаты не позволят сделать сколь-нибудь серьезные выводы.

Т.В. Снежко:

— Производители готовы к участию в любых, в том числе и сопоставительных испытаниях. Если бы еще их об этом каким-либо образом оповещали те, кто эти мероприятия проводит. Более того, мы готовы предоставлять свои материалы научно-исследовательским институтам для совместной доработки ГМ. У нашей компании уже имеется положительный опыт подобной работы и с проектировщиками, и с НИИ.

Т.В. Орлова:

— Мы не предоставляли свою продукцию на такие исследования. На них сравнивались материалы, которые уже много лет, как внедрены. После того, как знаковые федеральные объекты более 7 лет превосходно стоят на наших продуктах — так

ли интересно их исследовать? В течение одного года сравнить с однодневками рынка и сделать какие-то выводы?

Причем проводятся эти испытания так, что производители должны сами что-то где-то узнавать, поставлять, да еще чуть ли не самостоятельно исследовать. Если Росавтодору действительно необходима объективная информация, то ФДА приобретет необходимое количество материала у всех поставщиков и проведет независимые испытания. Я такой активности пока не заметила, значит, все эти исследования — не более чем показательная и неэффективная фикция.

А.В. Литвинцев:

— Производители не только давно готовы, но и уже участвуют в таких испытаниях. На наш взгляд, все это должно проводиться при непосредственном участии и по инициативе государства в лице Росавтодора. Необходимо создание общедоступного полигона для проведения постоянных натуральных полевых испытаний различных технологий и материалов.

Говоря о тех испытаниях, в которых нам приходилось участвовать, следует отметить, что до полной объективности было далековато! Каким же образом можно повысить объективность? Для этого, с нашей точки зрения, необходимо:

- обеспечить всем участникам и другим заинтересованным лицам открытый доступ ко всем этапам испытаний;
- повысить уровень качества их проведения;
- привлечь независимых аудиторов, например, из смежных отраслей.

С.Р. Гандлин:

— Мы полностью поддерживаем идею проведения таких исследований. Со своей стороны принимали участие во всех проведенных до сегодняшнего дня испытаниях. Считаем, что опытное применение является основным показателем как качества продукции, так и уровня серьезности самой компании, способной, помимо непосредственно производства, уделять внимание научным исследованиям поведения собственной продукции в реальных условиях.

В.О. Марков:

— Наша компания участвует в сопоставительных испытаниях ГМ, ор-



ганизуемых Росавтодором, и готова дальше продолжать «в том же духе». Это единственно верный способ оценки эффективности применения армирующих ГМ — строительство опытных участков в разных грунтовых условиях с применением различных материалов и дальнейший их мониторинг совместно с дорожными институтами. Сегодня есть целый ряд вариантов использования армирующих ГМ, технико-экономическая эффективность которых необходимо документально доказать, и на данном основании создать базу конструктивных решений для их дальнейшего широкого применения в отрасли.

В связи с этим, начиная с 2008 г., нами были построены более 10 опытных участков, чтобы наглядно продемонстрировать, как геоматериалы ГЕОСПАН проявляют себя на стадии эксплуатации, насколько продляют сроки службы дорожных конструкций. Разумеется, при таком варианте «внедрения инновационных материалов» компания-производитель берет на себя все затраты, выступая в роли заказчиков строительных и исследовательских работ. Наш опыт свидетельствует об успешных результатах в этом направлении.

Говоря же о сопоставительных испытаниях, проводимых на участке автодороги в с.Парсаты Шацкого района Рязанской области, следует задать профессиональному сообществу лишь один вопрос: «Как вы счи-

таете, можно ли сделать объективную оценку эффективности армирующих ГМ по испытаниям на участке глухой сельской дороги, по которой никто не ездит?»

Е.Н. Девятилов:

— Скажем так: опытные внедрения ГМ идут не в должном объеме. В течение последних 10 лет были, в частности, реализованы очень интересные проекты с применением ГМ на КАД СПб, такие, как армогрунтовые подпорные стенки, строительство на слабых грунтах основания и т.д., причем многие из них — впервые в России.

Хорошо известно, что новые решения, которые могут качественно изменить сложившуюся практику и принести значимую, реально ощутимую эффективность в любую отрасль экономики, базируются на строгой, постоянно развивающейся методологической научной базе. Мне кажется, что сейчас начинает складываться научная школа в сфере ГМ, объединяющая целый ряд областей знаний: физику, химию и механику полимеров, технологию пластических масс, сопротивление материалов, механическую технологию волоконистых материалов и т.д. Сейчас очень активно проводятся испытания и исследования в НИИ ТСК (в которых мы имеем честь принимать участие), где накапливается большой массив численных характеристик и зависимостей.

В настоящий момент ведется работа по созданию методик, определяющих долговечность ГМ. В ее рамках проводятся сопоставительные испытания как в лабораторных, так и в реальных условиях (на полигоне). Надо отметить, что в них участвует достаточно большое количество компаний-производителей ГМ. И хочется думать, что проводимые с нашим участием исследования достаточно продуманы, методически правильно выстроены и, соответственно, объективны.



Следует ли в процессе испытаний ГМ изучать не только свойства отдельного взятого материала, но и исследовать его поведение с учетом взаимодействия с другими составляющими дорожной одежды?

С.В. Мерзляков:

— Методика проектирования ГМ основана на проектной прочности — совокупности факторов, влияющих на геоматериал в течение всего срока службы (повреждаемости при укладке и в процессе воздействия нагрузок, потери прочности в агрессивных средах, ползучести и т.д.). Поэтому ГМ необходимо исследовать только в совокупности со всеми материалами в конструкции, ведь в проекте определяется несущая способность всего сооружения, а не отдельно взятого материала. Его свойства являются лишь справочными данными, которые необходимо рассматривать с позиций их соответствия заданным в проекте характеристикам. Например, возьмем один из самых распространенных ГМ в России — иглопробивной геотекстиль. Его плотность является справочной единицей, а в проекте учитываются такие показатели как прочность материала, его долговечность, коэффициент фильтрации.

А.В. Литвинцев:

— Безусловно. Ведь в конечном итоге применение геоматериалов направлено на то, чтобы объект как

комплекс составляющих его элементов функционировал весь отведенный ему срок с как можно меньшим количеством ремонтов. А это, не в последнюю очередь, становится возможным в том случае, если данные элементы не воздействуют друг на друга отрицательным образом.

В.А. Пшунетлев:

— Исследование ГМ в конкретной конструкции, несомненно, следует проводить с учетом взаимодействия с другими составляющими дорожной одежды.

Т.В. Орлова:

— Это, безусловно, необходимо.

С.Р. Гандлин:

— Каждый слой дорожной одежды играет свою роль в обеспечении общей прочности дороги, а значит и ее долговечности. Взаимодействие между материалами, составляющими дорожную одежду, очень важно. Изучение поведения тех или иных ГМ поможет понять их роль и степень востребованности в том или ином проекте, а также правильно определить необходимые технические характеристики в зависимости от области применения ГМ.

В.О. Марков:

— Да, следует изучать.

Е.Н. Деятелилов:

— Безусловно, такие исследования нужны. И подобные работы уже проводятся в наших научных институтах и университетах. Возможно, в определенной степени неконсолидированно, однако на то существует ряд объективных причин, одна из которых заключается в особенностях финансирования как фундаментальных, так и прикладных работ.

Т.В. Снежко:

— Несомненно. В комплекс испытаний по адаптации материалов в дорожно-строительной отрасли должны входить исследования по определению характеристик армогрунтовых конструкций. И эти обязанности должны быть возложены не на какие-то частные «НИИ», а на структуры, подведомственные Росавтодору. Главные мотиваторы в этом вопросе — развитие науки, необходимость наработки нормативной базы.



Как вы считаете, не назрела ли необходимость создания отраслевого научного центра (технического совета) по геосинтетике? Если да, то какие функции можно было бы на него возложить?

П.В. Серватинский:

— В России существует ряд научных организаций, которые занимаются созданием программ нормативно-технического обеспечения для применения ГМ в дорожном хозяйстве. На базе этих структур разрабатываются национальные стандарты. Участвовать в публичном обсуждении может каждая заинтересованная организация, поэтому считаем, что необходимость в создании подобного центра или совета отсутствует.

С.В. Мерзляков:

— Следует различать функции научного (центра отраслевых компетенций) и технического (научно-технического совета) центров.

В дорожной отрасли на роль центра компетенций лучше всего подходит ФГУП «РосдорНИИ». Сейчас разрабатываемые документы, к сожалению, не всегда попадают на рецензирование в профильный институт, и в этих случаях возникают противоречия и несоответствия с мировой практикой применения геоматериалов. По моему мнению, в каждой отрасли всегда должен присутствовать один авторитетный институт, который мог бы взять на себя ответственность по внедрению инноваций.

Что же касается научно-технического совета по геосинтетике, то с его задачами вполне может справиться соответствующий экспертный орган Росавтодора.

В.А. Пшунетлев:

— Единый отраслевой центр (технический совет) по геосинтетике в России мог бы заниматься лабораторными испытаниями и исследованиями характеристик ГМ, изучением изменений свойств материалов в процессе эксплуатации на опытных участках, разработкой рекомендаций по использованию ГМ в различных конструкциях, проведением обучаю-

щих семинаров и конференций по данной тематике.

А.В. Литвинцев:

— Такая необходимость назрела уже давно. Научный центр можно было бы создать при поддержке Росавтодора на базе, например, РосдорНИИ или МАДИ. Среди его функций могли бы быть:

- разработка и экспертиза регламентирующей документации,

- консультация заказчиков по вопросам применения тех или иных технологий,

- выдача независимых заключений по применению тех или иных технических решений,

- выдача документов, подтверждающих наличие действующего производства геосинтетики,

- популяризация ГМ и т.д.

Т.В. Орлова:

— Пассивный бюрократический НИИ (по сути, еще один бюджетный паразит), конечно же, не нужен. В свою очередь, был бы очень полезен активно действующий научный центр, занимающийся мониторингом рынка и предлагаемых на нем продуктов, самостоятельным сбором информации, входным контролем закупок, исследованием новых изобретений и составлением рекомендаций по их эффективному использованию.

С.Р. Гандлин:

— На наш взгляд, технический совет жизненно необходим. Кстати, в Европе и США уже существуют подобные структуры, в которые входят ведущие специалисты и производители ГМ. На таких советах обсуждаются новые открытия и исследования в данной области, происходит обмен накопленным опытом. Полученные таким образом выводы помогут модернизировать нормативную базу и поддерживать ее на современном уровне.

Е.Н. Деятелилов:

— Думаю, что такая потребность назрела еще пять лет назад. Сейчас при НТС Росавтодора создана рабочая группа «Геосинтетические материалы», но, к сожалению, действует она далеко не в полном объеме. Нами разработан регламент ее работы, в котором оговорены основные функции и направления деятельности, такие как участие в формировании

плана НИОКР по ГМ, контроль за правильностью применения ГМ, научно-техническое информирование и т.д.



Существуют ли, по вашему мнению, действенные меры борьбы с контрафактом? Как вы относитесь к предложению об организации госконтроля производства ГМ?

Т.В. Снежко:

— Одним из важнейших требований к поставщику материалов для дорожно-строительных объектов должно быть соответствие продукции требованиям ИСО. Тогда путь для некачественных ГМ будет закрыт.

Что же касается государственного контроля за производством, то он противоречит российскому законодательству. Но есть структуры, на которые может быть возложена ограниченная функция контроля.

С.В. Мерзляков:

— Такие меры, разумеется, существуют. Прежде всего, это ужесточение контроля за возведением федеральных объектов. Необходимо навести порядок в проектировании и строительстве, поскольку на сегодняшний день очень плохо отслеживаются конструктивные строительные процессы, на федеральных трассах выявляются примеры грубого нарушения технологий, а в некоторых случаях строители даже не укладывают в дорогу геоматериалы, предусмотренные проектом.

Существующая система допуска строительных материалов к обращению на рынке не содержит необходимого баланса возможностей и ответственности их производителей, что, безусловно, играет на руку недобросовестным участникам. Возможно, следует распространить на производителей строительных материалов такие же «правила игры», которые государство ввело в изысканиях для строительства, проектировании и строительстве, а именно: допуск на рынок через обязательное членство в саморегулируемой организации, формирование компенсационных фондов и иных страховых механизмов возмещения

убытков от деятельности недобросовестных лиц.

Кроме того, необходимо выделить в отдельную компетенцию функцию строительного контроля, поскольку в реальной жизни подрядчик не заинтересован в объективном документировании производимых работ и независимой оценке их качественного уровня и соответствия проектным требованиям.

А.В. Литвинцев:

— Самая действенная мера — личная экономическая заинтересованность конечного потребителя продукции. Если строитель будет отвечать за функционирование объекта на протяжении всего жизненного цикла своими финансовыми средствами и репутацией, то я думаю, ему даже и в голову не придет мысль воспользоваться контрафактом.

Как известно, зачастую государственный контроль частного производства — это лишь повод для коррупции. Государство должно создавать такие условия работы, такие экономические механизмы (например, КЖЦ), которые естественным путем сведут на нет использование контрафакта.

В.А. Пшунетлев:

— Для избежания использования контрафактной продукции заказчик должен заручиться гарантиями качества непосредственного производителя (а не фирм-посредников), проверить наличие и действительность сертификатов, а при необходимости провести аудит производства. К организации госконтроля ОАО «Комитекс» относится положительно, если это не будет препятствовать нормальной работе предприятия.

Т.В. Орлова:

— Я давно прошу о госконтроле. Контролируйте нас, а то ведь многие, будучи производителями, искушаются контрафактом. А многие становятся производителями, стартовав с контрафакта, соблазн сохранить который в качестве дополнения к основному бизнесу очень велик.

С.Р. Гандлин:

— Развитие рынка независимых лабораторий, привлечение иностранных структур для получения сертификатов соответствия на производимую продукцию, а также цивилизованная конкурентная борьба помогут борьбе

с контрафактом. Мы не считаем, что госконтролер в состоянии решить данную проблему, возможно, даже наоборот. Не секрет, что сегодня в России сертификат качества — это очень легко получаемая «бумажка», за которой во многих случаях необязательно стоит качество.

В.О. Марков:

— Контрафакт — острая проблема, масштаб которой с каждым годом растет. Борьбу с использованием контрафактных и, как правило, недолговечных ГМ необходимо осуществлять непосредственно на дорожном объекте — от поставки первой партии материалов до последней. В этом случае госконтроль или региональный контроль качества ГМ будет эффективной мерой борьбы с недобросовестными поставщиками. По такому же принципу оценивается качество битумов, асфальтобетонов и инертных материалов. Дополнительно такой метод контроля обеспечит соответствие характеристик поставляемых на объект ГМ параметрам, указанным в проекте (что особенно актуально для армирующих геоматериалов, предназначенных для усиления конструктивных элементов автомобильных дорог).

Е.Н. Деятилов:

— Наилучшие помощники здесь — воспитанность, совесть, интеллигентность и образованность участников процесса. Отличить контрафактный материал специалисту, понимающему структурные технологические признаки, как правило, достаточно легко, поэтому очень важно, чтобы знания такого рода были доступны. Контролировать все объекты с применением ГМ на просторах России нереально, поэтому и приходится полагаться на совесть подрядчика, основным стимулом для которого должен являться гарантийный срок эксплуатации объекта.



Ваш прогноз на ближайшее будущее отечественного рынка геоматериалов для дорожного строительства. Какие основные тенденции здесь будут «править бал»?

РАЗДЕЛЕНИЕ ФИЛЬТРАЦИЯ ДРЕНАЖ

Многофункциональный геотекстиль
для дорожных конструкций



укрепление
оснований



укрепление
откосов



уширения
дорог



подпорные
стенки



железнодорожные
конструкции



дренажные
конструкции

С.Р. Гандлин:

— Перспективы развития дорожно-строительной отрасли в такой стране, как Россия, в полной мере будут зависеть от геоматериалов. Огромные территории, удаленность мест добычи инертных материалов от объектов строительства, проблема повышения надежности и долговечности автомобильных дорог, природоохранные вопросы — вот основные побудительные мотивы к применению инновационных технологий. Невозможно же до бесконечности портить карьерами наши ландшафты. Армирование ГМ позволит уменьшить использование щебня и перейти на более доступные и дешевые материалы, которые, тем не менее, на длительный период обеспечат российским дорогам необходимую прочность.

Т.В. Снежко:

— По результатам исследований объемов реализации ГМ в 2012 году в России, прирост по отношению к предыдущему году составил порядка 11%. Так что будущее — относительно светлое. Тем не менее, в связи с тем, что производство нетканых материалов относится к текстильному кластеру, хотелось бы ощутить обещанную помощь государства.

А.В. Литвинцев:

— Рынок, естественно, будет расти — как по объемам, так и по ассортименту предлагаемых геоматериалов. Не в последнюю очередь он будет прирастать европейскими производителями (теми, кто еще не вышел на наш рынок или не смог пока на нем закрепиться). Вопрос в том, в каких объемах и какие ассортиментные группы будут востребованы предприятиями дорожно-строительной отрасли. На данный момент львиную долю геосинтетике, используемой в дорожном строительстве, составляют самые простейшие материалы, изготавливаемые нетканым методом. Что же касается применения наиболее высокотехнологичной геосинтетике (сеток, решеток, композитов), то здесь все гораздо сложнее. Однако есть надежда на то, что по мере распространения практики применения КЖЦ, начнет расти потребление и этих материалов.

Е.Н. Деятилов:

— Прогноз один — увеличение объемов продаж. Достаточно ска-

зать, что только за последнее время в нашей стране появились три завода по выпуску тканых и экструдированных геоматериалов. Российские производители постепенно вытесняют импортную продукцию, однако на данном этапе их усилия необходимо подкрепить научно-технической базой, в том числе и обоснованием экономической эффективности применения ГМ. А от производителей, в свою очередь, требуется высокое качество и постоянный прогресс в разработке новых видов материалов.

Т.В. Орлова:

— Наш рынок все больше становится похож на российский рынок одежды 1990-ых годов, когда повсюду открывались «вьетнамские» рынки, где продавалась низкокачественная азиатская продукция. При этом продолжали работать обычные рынки, которые, потеряв значительную часть клиентов, были вынуждены снижать цены и переходить на практически тот же ширпотреб, разве что слегка отсортированный и отглаженный. В то же время существовали и магазины дорогой одежды известных брендов. И цены на нее неуклонно росли, в том числе и из-за необходимости компенсации высоких затрат при весьма незначительных объемах продаж. Таким образом, россиянам была предоставлена возможность купить по сути одноразовую, но дешевую вещь в непригодной для этого обстановке, или почти то же самое, но чуть подороже и в более сносных условиях, и, наконец, добротную, практически эксклюзивную одежду в элитном магазине с соответствующим уровнем цен и обслуживания.

Так и с геосинтетикой. Подрядчик сейчас может приобрести заведомо контрафактные материалы очень низкого качества, но по бросовым ценам. Он может также купить их же (чуть подороже) у компании, выпускающей подобную продукцию. И третий путь: остановить свой выбор на качественных дорогостоящих ГМ от известного производителя, дорожающего своим именем и репутацией.

Будет очень интересно посмотреть, чего же захочет рынок, какому из обозначенных вариантов отдаст предпочтение.

Подготовил Валерий Чекали