



Ю. П. ЛИПКИН,  
к. т. н., председатель совета директоров АО «Институт Гипростроймост — Санкт-Петербург»;  
В. Н. СМIRНОВ,  
д. т. н., профессор кафедры «Мосты» Петербургского государственного университета  
путей сообщения

## ПЕРСПЕКТИВЫ ОТЕЧЕСТВЕННОГО МОСТОСТРОЕНИЯ ДО 2024 ГОДА

Указом Президента России от 7 мая 2018 года «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» Правительству РФ было предписано сформировать Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года и Национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги». В целом, по заявлению главы государства, за шесть лет расходы на дорожную отрасль должны быть удвоены, на эти цели следует направить более 11 трлн рублей. При том, что основная часть проектов Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры относится к сфере действия Министерства транспорта РФ, интерес представляет, в частности, конкретизация объектов мостостроения на ближайшую перспективу.

Что же предполагается строить в мостовой сфере в ближайшие шесть лет и куда, в том числе, пойдут работать выпускники кафедры «Мосты» Петербургского университета путей сообщения?

Исходя, в частности, из упомянутых директивных документов, можно предполагать несколько направлений строительства дорожно-мостовых объектов на ближайшую перспективу.

Первое — завершение к концу 2019 года строительства Крымского моста.

Второе — искусственные сооружения последних участков скоростной платной автодороги М-11 «Москва — Санкт-Петербург», которая должна быть полностью сдана в эксплуатацию также в 2019 году.

Третье — модернизация железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона (имеется в виду реконструкция БАМа и Транссиба) при завершении работ в 2023 году с реконструкцией более 350 искусственных сооружений. При этом также обсуждается проект

сооружения 6-километрового моста на Сахалин через пролив Невельского, что предполагает строительство железнодорожной линии Селихин — Ныш протяженностью 585,3 км.

Четвертое — объекты Северного широтного хода, со строительством совмещенных мостов через реки Обь (между Салехардом и Лабытнанги) и Надым длиной соответственно 2,4 и 1,3 км. В целом длина новой железной дороги составит около 700 км.

Пятое — перспективное сооружение ВСМ (высокоскоростной железнодорожной магистрали) Москва — Нижний Новгород — Казань — Екатеринбург, предполагающей следование пассажирских поездов со скоростью до 400 км/ч. Строительство, которое займет 8–10 лет, может начаться в 2019 году. На линии предполагается 53 больших и 78 средних мостов, 49 протяженных эстакад, 150 путепроводов. Для финансирования этого капиталоемкого мегапроекта предполагается создание консорциума инвесторов, в том числе иностранных.

К важнейшим региональным стройкам можно отнести мостовые сооружения Центральной кольцевой автомобильной дороги (ЦКАД) в Подмосковье.

В Северной столице намечается построить Широтную магистраль с мостом через Неву в створе улиц Фаянсовая — Зольная, а также обсуждается проект Кольцевой железной дороги вокруг Санкт-Петербурга.

Перспективным направлением для отечественного мостостроения можно считать строительство комплекса сооружений на обходе Владивостока с висячим мостом и выходом на остров Русский.

Давно обсуждается проект моста через Лену в районе Якутска. Как дальнейшую перспективу развития северо-восточных территорий можно рассматривать и переход через Берингов пролив.

По всем названным направлениям отечественные проектные организации или уже разработали документацию, или имеют достаточно серьезные наработки, то есть в принципе готовы к решению практических задач в области проектирования объектов инфраструктуры.

Что же касается мостостроительных подрядных организаций, то приходится с сожалением констатировать: в последние годы многие из них подверглись разрушительному воздействию различного рода внешних факторов, начиная от несовершенства законодательства в сфере строительства и заканчивая не-



достаточной поддержкой государственными органами на местах. В качестве примера можно привести банкротство крупных петербургских предприятий, много лет успешно работавших в Северо-Западном регионе и в том числе, конечно же, в городе мостов — Петербурге.

Можно попытаться списать данные факты на особенности российского рынка, однако, как подчеркивал в свое время известный экономист, нобелевский лауреат В.В. Леонтьев, «рыночный механизм хотя и основан на конкуренции, но должен действовать под строгим контролем государства. Только вместо жесткого централизованного планирования должно быть планирование ориентирующее». Как раз этого со стороны государственных органов и не хватило, чтобы обеспечить нормальное функционирование таких крупных петербургских компаний, как Мостострой-6, Мостоотряд-19, Ленмостострой.

Большая ответственность при решении производственных задач всех указанных выше проектов, безусловно, ложится и на отечественную транспортно-строительную науку. В настоящее время ее в основном представляют вузы, поскольку отсутствует научный координирующий орган при Минтрансе РФ. Во времена СССР таковым был ЦНИИС. Эта организация успешно осуществляла координацию исследований, а также разработку норм проектирования и строительства транспортных сооружений.

В новых условиях создание подобного научно-исследовательского центра давно стало насущным требованием времени еще и потому, что отечественный бизнес неохотно вкладывается в науку — ему ближе не решение долгосрочных задач, а получение сиюминутной выгоды. При этом маломощные

компании с небольшой прибылью объективно не имеют возможности финансировать масштабные разработки с неясным коммерческим результатом. Потому, в частности, надо беречь крупные квалифицированные мостовые организации, которые заинтересованы в долгосрочной, стабильной стратегии развития и могут осуществлять серьезные вложения в науку.

Требуется, например, проведение серьезных исследовательских работ и научное сопровождение мостостроения в рамках будущей высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ), а также в специфических условиях холодных регионов, в условиях сейсмичности, при проектировании и строительстве уникальных мостовых объектов, запланированных на ближайшие шесть лет.

Следует, однако, помнить не только о крупных проектах, но и о мостах на дорогах регионального и особенно местного значения. Наука здесь должна и может сказать свое слово в разработке решений, обуславливающих повышение уровня экономичности искусственных сооружений на основе типизации конструкций и индустриализации строительства. В условиях отечественного бездорожья это является важнейшей задачей.

Полезно вспомнить, что могущество империи Древнего Рима в течение долгих веков основывалось на разветвленной сети дорог, в I–II вв. н. э. доходившей до 300 тыс. км. Заметим, что в России с ее необъятными просторами в 2013 году (XXI век!) протяженность автодорог с твердым покрытием составляла всего 984 тыс. км. По этому показателю мы не входим в число мировых лидеров, а по густоте дорожной сети находимся на отстающих позициях.

Реализация Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года потребует приложения больших усилий мостового сообщества. Поставленные масштабные задачи, однако, вполне можно решить, если средства, предполагаемые для использования по указанным выше направлениям, действительно будут выделены своевременно, не будут направлены на другие цели. Ведь, например, ВСМ Москва — Казань планировали открыть еще к Чемпионату мира по футболу 2018 года. Не получилось даже начать строить. ■

