

УДК 625.7/.8:006.057(470+571+4+7)

## ОСОБЕННОСТИ НАЦИОНАЛЬНОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА О ТЕХНИЧЕСКОМ РЕГУЛИРОВАНИИ И ПЕРСПЕКТИВЫ ПРИМЕНЕНИЯ ЕВРОСТАНДАРТОВ В ДОРОЖНОМ ХОЗЯЙСТВЕ РОССИИ

Президент Ассоциации дорожных  
проектно-изыскательских  
организаций «РОДОС» **О. В. Скворцов**  
Конт. информация: [info@rodosnpp.ru](mailto:info@rodosnpp.ru)

*Статья касается актуальной проблемы, связанной с применением в России международных норм проектирования и строительства автомобильных дорог. Рассмотрены особенности российской нормативной базы. Отмечена необходимость всестороннего изучения зарубежных (в том числе и европейских) норм и их соответствующей адаптации для отечественных условий.*

**Ключевые слова:** гармонизация норм, стандарт, евростандарт, европейские нормы, зарубежные нормы.

В последнее время при обсуждении проблемы, связанной с повышением качества дорог России, достаточно часто высказывается мнение, в том числе и в средствах массовой информации, что выходом из создавшейся ситуации может быть переход на зарубежные нормы проектирования.

До недавнего времени применение иностранных норм в Российской Федерации не допускалось, несмотря на то, что в большинстве стран мира такая практика существует давно. Например, в нормах проектирования трансъевропейских автомагистралей [1] расчеты пропускной способности выполняются по нормам США [2].

Нормы проектирования дорог Канады во многом копируют нормы США, а отдельные положения норм Германии тиражируются во многих европейских странах. В ряде случаев применение зарубежных норм позволяет использовать последние научно-технические достижения других стран, которые превосходят отечественные разработки.

Тем не менее, при всем положительном эффекте применения у нас в стране зарубежных норм и гармонизации отечественных норм с европейскими, несколько настораживают подходы к реализации этой идеи, нашедшие отражение в уже принятых и подготавливаемых законодательных и нормативных правовых актах.

Федеральным законом «О техническом регулировании» установлено, что «в перечень документов в области стандартизации, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований принятого технического регламента, могут включаться также стандарты иностранных государств и своды правил иностранных государств при условии регистрации указанных стандартов и сводов правил в Федеральном информационном фонде технических регламентов и стандартов» [3].

При этом гармонизация таких норм или адаптация их к местным условиям не являются обязательными, а на рассмотрение переведенного стандарта техническим комитетом по стандартизации согласно Приказу Ростехрегулирования от 24 мая 2010 г. № 1864 отводится всего 30 дней. Очевидно, что за этот срок невозможно детально ознакомиться и дать полноценное заключение по принципиально новому документу, не имеющему соответствующей пояснительной записки и разработанному на основании результатов исследований, выполненных за рубежом и не всегда доступных рецензентам. Подобный стандарт, как правило, содержит десятки ссылок на другие стандарты и нормативные документы принявшей его страны, на перевод которых также потребуется время.

Однако следует отметить, что процедура введения иностранного стандарта оказывается более простой по сравнению с процедурой разработки и внедрения, установленной для отечественного стандарта.

По мнению бывшего председателя Госстандарта России Г.П. Воронина, разрешение прямого применения в России зарубежных национальных стандартов для обеспечения соблюдения требований технического регламента, при условии формальной регистрации таких стандартов в жесткие сроки на основании предоставления их перевода, повлечет за собой пагубные последствия.

Следует отметить, что аналогов подобного прямого применения иностранных стандартов в развитых и наиболее значимых развивающихся странах нет. Подавляющее большинство государств не включает иностранные национальные стандарты в число документов по стандартизации, используемых в стране, и, тем более, не применяет их в законодательно регулируемой области обязательных требований.

Принципиальная позиция законодателей в Европейском союзе как при задании требований с прямыми ссылками на стандарты, так и при реализации директив нового подхода с обобщенными требованиями в директивах и косвенными ссылками на стандарты — это полный контроль за разработкой и актуализацией стандартов. Исключением является Казахстан, где допускается прямое применение международных

стандартов (при условии прохождения сложной многоэтапной экспертизы), а также ряд слаборазвитых африканских государств [4].

В технических нормативах ряда стран практикуется лишь указывать ссылку на стандарт государства, который предлагается применить в конкретном случае при использовании национальных норм.

Причем, отечественная законодательная норма является явно протекционистской для иностранных производителей строительной продукции, которые могут осуществлять ее поставку в Россию и лоббировать внедрение при условии, что стандарт, устанавливающий требования к ней, переведен на русский язык и зарегистрирован в Федеральном информационном фонде технических регламентов и стандартов. Однако, в подавляющем большинстве случаев, такая практика применения одного зарубежного стандарта без его адаптации к местным условиям и при отсутствии взаимосвязи с соответствующими другими стандартами не обеспечит положительных результатов.

Принятые в Европейском Союзе Еврокоды внедряются в странах-членах ЕС как национальные стандарты, содержащие параметры, определяемые на национальном уровне с учетом различий в географических, климатических, социальных условиях, которые могут превалировать на национальном, региональном или местном уровнях [5].

Таких параметров зарегистрировано более 1500. Для применения к каждой конкретной стране Евростандарты снабжены национальным приложением, отражающим различия и включающим нормируемые параметры, определяемые на национальном уровне.

Вместе с тем, у нас в стране в последнее время появилось немало сторонников введения евростандартов и стандартов других государств, среди которых иногда встречаются люди, далекие от тонкости законов стандартизации. При этом достаточно часто имеют место случаи игнорирования опыта других стран и объективных физических законов.

Импорт стандартов в строительстве практически не возможен. Автомобильные дороги и сооружения - объекты сугубо индивидуальные, работающие в условиях прямых атмосферных воздействий, поэтому требования к их конструкции и используемым материалам непосредственно связаны с климатическими и иными условиями строительства.

В связи с этим, российская система строительных норм имеет целый ряд принципиальных отличий от европейской. Это, прежде всего, связано с особыми условиями нашей страны, в которой:

- около 65 % территории покрыто многолетнемерзлыми грунтами, которым свойственны опасные процессы;

- расчетные перепады температур значительно больше, чем в Европе, а в отдельных регионах достигают рекордных величин – более 80 °С;
- число ежегодных циклов замораживания и оттаивания значительно больше, чем в странах Северной Европы;
- на значительной части европейской территории распространены карстовые процессы;
- около 20 % территории – подработанные территории, на которых проводились шахтные и другие разработки;
- на значительной части территории преобладают пучинистые грунты, а также имеется целый ряд других особенностей подлежащих учету при техническом нормировании.

Но дело не только в особенностях условий строительства, технические нормы – это, прежде всего, система взаимоувязанных норм и стандартов, требующая комплексного подхода. Поэтому перевод на русский язык одного стандарта и включение его «в перечень документов в области стандартизации» в большинстве случаев не даст практических результатов, а в отдельных случаях будет просто вреден.

Для того, чтобы внедрить стандарт на асфальтобетонные покрытия в конструкции дорожной одежды EN 13108-1:2006 [6] потребуется применение, как минимум, еще 10 стандартов, нормирующих требования к различным материалам и типам асфальтобетонных смесей:

- EN 13108-2:2006. Часть 2. Асфальтобетон для защитных слоев;
- EN 13108-3:2006. Часть 3. Мягкий асфальтобетон;
- EN 13108-4:2006. Часть 4. Горячекатанный асфальтобетон;
- EN 13108-5:2006. Часть 5. Щебеночно-мастичный асфальтобетон;
- EN 13108-6:2006. Часть 6. Литой асфальт;
- EN 13108-7:2006. Часть 7. Пористый асфальтобетон;
- EN 13108 -20. Смеси битумные. Начальный типовой контроль;
- EN 13924. Асфальтобетон с открытыми порами с химически модифицированными вяжущими веществами;
- EN 12591. Битумы и битумосодержащие вяжущие вещества – требования к битумам при проведении дорожно-строительных работ;
- EN 14023. Битумы и битумосодержащие вяжущие вещества – структура спецификации готовых к использованию полимермодифицированных битумов.

Кроме того, сам стандарт EN 13108-1 содержит ещё 16 ссылок на стандарты, устанавливающие требования к методам испытания механи-

ческих и физических свойств зернистых заполнителей и битумного вяжущего, требования к дорожному битуму, методам испытаний асфальтобетонной смеси, методам контроля при укладке, требования к испытательным ситам и т.п., которые отличаются от установленных отечественными нормами.

Опыт наших Белорусских коллег, которые значительно раньше занялись вопросами применения европейских норм показал, что для введения в действие всего нескольких Еврокодов, потребовалось введение более 650 взаимосвязанных с ними европейских норм, регламентирующих технические требования, методы испытаний строительных материалов изделий и т.п. [7].

Однако начавшаяся у нас в стране компания по внедрению иностранных норм, подогреваемая сообщениями СМИ и не урегулированная законодательной базой, начала приобретать порой неуправляемый характер. Отдельные наши соотечественники стали поистине творить чудеса.

Например, не так давно у нас на одном из объектов запроектировали дорожную одежду по нормам Германии и даже провели сравнение полученных результатов с конструкцией, запроектированной по отечественным нормам, показав все преимущества немецких норм. Как это удалось сделать, не совсем понятно.

Проектирование и расчет дорожных одежд в Германии осуществляется в соответствии с «Указаниями по расчету дорожной одежды с верхним слоем покрытия из асфальтобетона» - RDO Asphalt 09 [8], а также нормами и правилами по стандартизации конструкций дорожных одежд RStO 01 [9]. Расчет дорожных одежд по указанным выше нормативным документам производится по эмпирическим формулам с использованием целого ряда коэффициентов, принимаемых по таблицам, в том числе коэффициентов, зависящих от температуры в асфальтобетоне и температуры земляного полотна.

В Германии при проектировании дорожных одежд учитывают 4 климатические зоны. Один из параметров, входящих в расчетную формулу, определяется по *табл. А 2.1* RDO Asphalt 09, в которой его значения приведены для температуры поверхности асфальтобетонного покрытия в интервале от  $-10^{\circ}\text{C}$  до  $+45^{\circ}\text{C}$ . Используемые при расчете значения модуля упругости по этим нормам определяются по *табл. А 6.1* в зависимости от температуры для эталонированного асфальтобетона несущего слоя в интервале температур от  $-20^{\circ}\text{C}$  до  $+50^{\circ}\text{C}$ . Данный диапазон температур в России существует только в Калининградской и Ростовской областях, в Краснодарском и Ставропольском краях. На остальной территории, включая Центральную Россию, где осуществля-

лось это проектирование, такой диапазон температур существенно шире. Однако это не смутило авторов проекта. Не смутило их и то, что для корректного и обоснованного применения норм расчета дорожных одежд необходимо учитывать ещё 36 немецких стандартов и других нормативных документов, которых, по всей вероятности, в распоряжении проектировщиков не было.

Многие более осторожные сторонники применения иностранных норм считают, что в наших условиях более подходят нормы наших скандинавских соседей, например, Финляндии или Швеции. Это действительно так, но с одной оговоркой. Долговечность любого строительного материала, эксплуатируемого на открытом воздухе, определяется не только расчетными минимальными температурами, но и морозостойкостью. А она зависит от числа циклов замораживания и оттаивания, которых у нас в России в течение года в несколько раз больше.

Нельзя применять без адаптации и нормы проектирования плана и продольного профиля дороги. Как известно, назначение этих параметров производится исходя из расчетной скорости движения.

В отечественных нормах проектирования СНиП 2.05.85\* за расчетную скорость принимают наибольшую возможную (по условиям устойчивости и безопасности) скорость движения одиночных автомобилей при нормальных условиях погоды и сцепления шин автомобилей с поверхностью проезжей части.

В нормах зарубежных стран в качестве расчетной скорости принимают скорость транспортного потока 85-ой % обеспеченности. Разница в этих значениях может достигать 20 км/ч.

Безопасность движения на дороге обеспечивается нормированием минимальных радиусов кривых в плане, продольных уклонов и других геометрических элементов.

Минимальные радиусы кривых в плане, обеспечивающие устойчивость автомобиля на горизонтальной кривой, рассчитывают по формуле (1):

$$R_{\text{вир}} = \frac{V^2}{127(\mu + i_{\text{в}})}, \quad (1)$$

где

$V$  - расчетная скорость, км/ч;  
 $\mu$  - коэффициент поперечной силы;  
 $i_{\text{в}}$  - уклон виража.

Значения коэффициентов поперечного силы для легкового автомобиля (англ. coefficients of side friction), принятого при составлении норм Германии и США при расчетной скорости 100 км/ч, приведены в **табл. 1 [10]**.

**Таблица1**

<i>Страна</i>	<i>Расчетная скорость, км/ч</i>							
	<i>50</i>	<i>60</i>	<i>70</i>	<i>80</i>	<i>90</i>	<i>100</i>	<i>110</i>	<i>120</i>
<i>Австрия.</i>		0,16	0,14	0,14	0,13	0,12	0,11	0,10
<i>Франция</i>	-	0,17	-	0,14		0,12		-
<i>Германия</i>	-	0,14	0,12	0,11	0,10	0,09		0,07
<i>Греция</i>	0,16	0,15	0,14	0,13	0,12	0,11	0,10	0,09
<i>Швеция</i>	0,18	-	0,15	-	0,12	-	0,10	-
<i>США</i>	0,16	0,15	0,14	-	0,13	0,12	0,11	0,09
<i>Канада</i>	0,16	0,15	0,15	0,14	0,13	0,12	0,10	0,09

В наших нормах этот коэффициент принят равным 0,15.

Безопасные параметры продольного профиля автомобильной дороги определяются исходя из обеспечения на всем протяжении дороги минимального расстояния видимости, которое определяется по формуле (2):

$$S = \frac{t_p V}{3,6} + \frac{K_3 V^2}{254(\varphi \pm i)}, \quad (2)$$

где

$S$  - расчетное расстояние видимости покрытия проезжей части, м;

$V_p$  - расчетная скорость движения, км/ч;

$K_3$  - коэффициент, учитывающий эксплуатационное состояние тормозов автомобиля;

$\varphi$  - коэффициент продольного сцепления\*;

$i$  - продольный уклон, в долях ед.;

$t_p$  - расчетное время реакции водителя, с.

\*Значения продольного коэффициента сцепления (англ. coefficients of braking friction), принятого в основу норм различных стран, приведены в **табл. 2 [11]**.

Таблица 2

<i>Страна</i>	<i>Расчетная скорость, км/ч</i>									
	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120
<i>Австрия</i>	0,44	0,39	0,35	0,31	0,27	0,24	0,21	0,19	0,17	0,16
<i>Франция</i>	-	0,37	-	0,37	-	0,33	-	0,30	-	0,27
<i>Германия</i>	0,51	0,46	0,41	0,36	0,32	0,29	0,25	0,23	0,21	0,19
<i>Греция</i>	0,46	0,42	0,39	0,35	0,32	0,30	0,28	0,26	0,24	0,23
<i>Швеция</i>	0,46	0,45	0,42	0,40	0,37	0,35	0,33	0,32	0,30	-
<i>США</i>	0,40	0,38	0,35	0,33	0,31	0,30	0,30	0,29	0,28	0,28

В наших нормах минимальное расстояние видимости определялось при значении этого коэффициента, равного 0,3.

Но дело не только в различии значений коэффициентов, входящих в приведенные выше формулы. В России и за рубежом применяются различные методы измерений коэффициентов сцепления. Поэтому даже при равных значениях они будут не сопоставимы.

Не отстают от отечественных энтузиастов и наши зарубежные коллеги, которые строят у нас преимущественно для частного сектора по своим или европейским нормам.

Уже сегодня бездумное применение европейских норм в России без адаптации к национальной нормативно-технической базе и без учета различий климатических и иных особенностей нашей страны стали причинами целого ряда крупных аварий зданий и сооружений:

- обрушение верхнего покрытия резервуаров для хранения нефти в Киришах;
- полное обрушение металлоконструкций складского высотного (36-ти метрового) комплекса в Домодедово;
- обрушение несущих стоек на крытой автостоянке сети «Метро» на Дмитровском шоссе и ещё ряда зданий магазинов «Метро»;
- разрушение резервуаров для хранения нефти вблизи г. Санкт-Петербург.

Потери российских подрядчиков при реализации проекта «Сахалин-II» на базе прямого применения иностранных стандартов составили, по экспертным оценкам, 5-7 млрд. долл. США.

Планируя переход на европейские нормы, мы не должны игнорировать опыт наших зарубежных коллег, в том числе и опыт европей-



ского сообщества, которое занимается созданием новой системы стандартизации с 1985 г. и планировал завершить её разработку и внедрение к 2010 г. Эта дата уже второй раз переносится, и сейчас эту работу намечено завершить в 2015 г.

Как показывает практика внедрения евростандартов в сфере проектирования и строительства автомобильных дорог, в разных странах этот процесс занял от 7 до 15 лет. Данный процесс включает изучение и исследования всех требований евростандартов. Например, практика введения евростандартов в Германии, стране с наиболее развитой системой стандартизации, нормы которой адаптируются в качестве национальных другими европейскими странами, показала, что этот процесс не такой простой. Даже с учетом достаточно схожих с другими Европейскими странами климатических условий Германии, по словам немецких специалистов, если результаты исследований не дают положительных результатов, то эти стандарты не вводятся в качестве национальных.

Мы же немецкой точности и аккуратности противопоставляем российский “блицкриг”, пытаюсь, переведя иностранный стандарт через месяц, как это установлено законом, сделать его документом национальной системы стандартизации.

Не менее важен опыт наших Белорусских коллег, где этот процесс начался раньше, чем у нас. В Беларуси, переход на европейские нормы в кратчайшие сроки, установленные директивным путем, также не удался. По оценкам специалистов, процесс гармонизации европейских норм в дорожном хозяйстве Республики займет не менее 5 лет [7].

Если провести сопоставительный анализ отечественных и зарубежных норм, то нетрудно установить, что в европейских нормах термины, методики и подходы, как правило, значительно отличаются от принятых у нас в стране.

Например, в нормах геометрического проектирования автомобильных дорог в России и за рубежом понятия расчетной скорости, на основании которой, нормируются параметры всех геометрических элементов, различны. У нас под расчетной скоростью понимают наибольшую возможную (по условиям устойчивости и безопасности) скорость движения одиночных автомобилей, за рубежом – скорость транспортного потока 85-ой % обеспеченности.

Безопасность движения по автомобильной дороге, как известно, определяется за счет обеспеченности расчетного расстояния видимости и устойчивости автомобиля на кривых. Именно на основании этих критериев и расчетной скорости нормируются значения радиусов, уклонов и других геометрических элементов. В свою очередь минимальное расстояние видимости и минимальный радиус кривых в плане рассчитыва-

ются с учетом коэффициента сцепления колеса с покрытием, которое в России и в Европе не только различны, но и измеряются разными методами и не адекватны по величине при равных условиях.

Вряд ли возможно использовать зарубежные нормы при проектировании земляного полотна. Те, кто более детально ознакомился с ними, знают, что в отечественных и зарубежных нормах имеются существенные различия в номенклатуре грунтов и классификационных показателях грунтов, а также в методах определения их физико-механических свойств. Кроме того, зарубежные нормы проектирования оснований сооружений не содержат исходных данных и особенностей расчета на специфических и слабых грунтах, которые распространены в России, что делает их не применимыми в условиях нашей страны для проектирования фундаментов и насыпей земляного полотна.

Существенно затрудняет применение европейских норм на территории нашей страны различные подходы и методики определения физико-механических свойств дорожно-строительных материалов, методов их испытаний, включая размеры и формы испытываемых образцов.

В европейских нормах расчетные характеристики для бетона определяют по цилиндрической прочности, в России – по призменной прочности. Как известно, для бетонов с одинаковой прочностью результаты таких измерений будут различны.

В России имеются показатели марок бетона по морозостойкости и водонепроницаемости, в европейских нормах эти показатели отсутствуют.

В европейских нормах проектирования стальных конструкций отсутствуют требования к ударной вязкости при отрицательной температуре, что не обеспечивает гарантию хрупкого разрушения пролетных строений мостов при низких температурах в условиях нашей страны.

Кроме того, переход от нормативных значений к расчетным значениям сопротивлений тех или иных материалов производится на основании принятой в России системе коэффициентов безопасности. Эти коэффициенты отличаются от принятых в Еврокодах.

Например, согласно исследованиям, проведенным НИИЖТ, коэффициент перехода от нормативной прочности бетона к расчетной в отечественных нормах равен 1,3, в то время как в европейских нормах - 1,5 [12,13].

Различны и методы расчетов строительных конструкций. Например, расчет прочности железобетонных элементов на действие изгибающих моментов и продольных сил в Еврокоде-2 и в российских нормах основаны на единых предпосылках гипотезы плоских сечений и диаграмм деформирования бетона и арматуры, отличаясь только неко-

торами деталями, но методы расчета прочности на действие поперечных сил и крутящих моментов принципиально отличаются друг от друга. В российских нормах эти методы основаны на методике наклонных и пространственных сечений, в Еврокоде-2 — на стержневых моделях [13].

Существенные отличия имеются в расчете устойчивости сжатых железобетонных элементов, а также в расчете плоских плит на продавливание и на совместное действие изгибающих и крутящих моментов в двух взаимно перпендикулярных направлениях.

Исследования, проведенные НИИЖБ, показали, что, несмотря на то, что основные принципы назначения характеристик бетона и арматуры в Еврокоде-2 и в российских нормах близки друг к другу, численные значения характеристик бетона и арматуры отличаются друг от друга. Различаются и методы оценки соответствия [14].

Весьма обстоятельный анализ различий отечественных и зарубежных норм был сделан на состоявшейся в прошлом году коллегии Минрегион России, в решении которой отмечалось, что «сближение систем нормирования разных стран следует осуществлять планомерно и поэтапно. Работа по гармонизации отечественных нормативных документов с международными и европейскими нормами не может начинаться без актуализации российских документов». Однако пока не все следуют этому решению [15].

Кроме технических трудностей, возникающих при переходе на иностранные нормы, возникают и проблемы экономического характера.

Нужно себе четко представлять, что переход на европейские нормы потребует значительных затрат, связанных с переоснащением Заказчиков и Подрядчиков импортным испытательным оборудованием, обучением персонала, а также затрат, непосредственно связанных с гармонизацией норм [7].

Только эти затраты в масштабах нашей страны будут исчисляться десятками миллиардов рублей. Пока у нас нет оценки затрат, связанных с переходом на европейские нормы.

Первые экспертные оценки специалистов, сделанные на основе сопоставительного анализа, показывают, что переход на евростандарты приведет к удорожанию железобетонных конструкций на стадии проектирования на 10-15% за счет увеличения материалоемкости, а также увеличит стоимость сооружений в сейсмических районах на 20-40% [14], стоимость строительства самых массовых мостов малых пролетов - на 15-20 %. Насколько такие затраты будут оправданы, если принять во внимание, что существующая нормативная база России полностью

обеспечивает надежность и безопасность строящихся и эксплуатируемых дорожных объектов.

При принятии решения о переходе на Еврокоды нельзя не учитывать, что наша страна перешла на методы расчета мостов по предельным состояниям в 1955 г., строительных конструкций - в 1972 г., а Европа - только в 90-е годы XX века. Несомненно, при таком накопленном отечественном полувековом опыте проектирования и эксплуатации данных конструкций требуется тщательный анализ преимуществ и обоснованности всех положений европейских норм.

Европейская директива, касающаяся строительной продукции, распространяется только на строительную продукцию, обращаемую на рынке, т.е. строительные конструкции, изделия и материалы. Российским законом «О техническом регулировании» охватывается более широкая область. Его действие распространяется на строительные объекты - объекты недвижимости. При этом авторами закона, не являющимися техническими специалистами, не было учтено, что процедуры технического регулирования, принятые в отношении серийно выпускаемой промышленной продукции, не применимы к объектам недвижимости или применимы ограниченно.

Из-за различных условий строительства каждое дорожное сооружение индивидуально. Конкретные нормы и правила проектирования, строительства и эксплуатации автомобильных дорог и сооружений на них государством-членом ЕС устанавливаются самостоятельно исходя из того, что обеспечение безопасности автомобильных дорог является суверенным правом каждой страны [16].

Опыт региональной интеграции и гармонизации показывает, что техническое регулирование в области строительства продолжает оставаться в огромной степени национальным явлением.

Отсутствие универсальных международных строительных норм и правил, которые применялись бы с одинаковым успехом как в масштабах отдельно взятой страны, так и региона или всей планеты, является ярким свидетельством того, что техническое регулирование строительства не является международной системой [17].

Европейские нормы, разработанные в рамках ЕС, аккумулируют в себе инженерный опыт передовых стран Европы, который нужно использовать у нас в стране, но использовать разумно. Несомненно, без гармонизации российских строительных норм невозможно обеспечить продвижение отечественной продукции строительных материалов и строительной индустрии на европейский рынок.

Очевидно, прежде чем принять решение о переходе на европейские нормы следует оценить возможные последствия, преимущества и

недостатки такого перехода, выявить те области, где такой переход будет наиболее целесообразен.

В настоящее время Россия действительно отстает в части, касающейся нормирования в сфере автомобильных дорог лет на 20-30 по сравнению с развитыми странами, что обусловлено необдуманном принятием 8 лет назад Федерального закона «О техническом регулировании», которым введен запрет на утверждение норм до принятия соответствующего технического регламента, что обусловило стагнацию системы нормирования в дорожном строительстве и строительстве в целом.

Этот закон, в который за эти годы 8 раз вносились поправки, изменившие его первоначальные концептуальные основы до сих пор далеки от совершенства [18]. Принятие такого закона вопреки мнению инженерной общественности было непростительной ошибкой.

Сейчас существует опасность повторения такой ошибки. Было бы иллюзорно считать, что если завтра мы перейдем на европейские нормы, то наши дороги по качеству станут такими же, как в Европе. Нет, этого, конечно, не произойдет, а, скорее, наоборот, бездумное фрагментарное копирование иностранных норм обернется убытками для государства и бременем для налогоплательщиков.

Нам действительно требуется гигантский рывок для того, чтобы в кратчайший срок преодолеть это отставание. Взяв курс на полный переход на иностранные нормы, путем перевода их на русский язык мы должны сознавать, что окажемся в постоянной роли догоняющего и будем постоянно отставать от наших зарубежных коллег и не иметь возможности влиять на процесс совершенствования норм.

Такой путь для страны, которая еще совсем недавно была одним из мировых лидеров в вопросах стандартизации не приемлем.

Интеграция в систему европейской стандартизации должна означать не бездумное копирование зарубежных норм, а полноправное участие в этом процессе. Если этого не произойдет, то Россия никогда не сможет быть лидером научно-технического прогресса, о котором в последнее время так много говорится главой Государства.

## *ЛИТЕРАТУРА*

1. *TEM Standards and Recommended Practice. – 3rd Edition. – 2002. – February.*
2. *Highway Capacity Manual. – 3rd Edition. – TRB. – US. – 1985.*
3. *Федеральный закон от 27 декабря 2002 г. N 184-ФЗ «О техническом регулировании». – Ст.16.1.*

4. Воронин Г. П. Техническое регулирование спустя семь лет: больше вопросов, чем ответов / Г. П. Воронин //Стандарты и качество. – 31.05.2010.
5. Руководство L «Внедрение и использование Еврокодов», применяемого в рамках Директивы ЕС по строительной продукции 89/106/ЕЕС.
6. EN 13108-1:2006 Bituminous mixtures. Material specifications Part 1: Asphalt Concrete.
7. Сергеева Т.М. О введении европейских норм (стандартов) в республике Беларусь / Т.М. Сергеева //Автомобильные дороги и мосты. – 2010. – №2(6). – С.
8. RDO Asphalt 09. – FGSV Verlag GmbH, Köln.
9. RStO 01 . – FGSV Verlag GmbH, Köln.
10. Krammes R.A. Worldwide Review of Alignment Design Policies / International Symposium on Highway Geometric Design Practices, – Boston, Massachusetts, 1995.
11. Harwood D. W., Fambro D. B. International Sight Distance Design Practices. – International Symposium on Highway Geometric Design Practices, Boston, Massachusetts, 1995.
12. СНиП 2.03.01-84\*. Бетонные и железобетонные конструкции.
13. Eurocode 2: Design of concrete structures – Part 1: General rules and rules for buildings.
14. Нормирование по бетону и железобетонным конструкциям // Строительный эксперт. – 2008. №23 (282). – 12.12.2008.
15. Доклад Министерства регионального развития РФ по вопросу «Гармонизация российской и европейской систем нормативных документов в строительстве». – 02.12.2010 г.
16. Директива Совета 89/106/ЕЕС от 21 декабря 1988 года о сближении законов, правил и административных положений государств-членов, касающиеся строительной продукции (89/106/ЕЕС) (OJ L 40, 11.2.1989, п. 12).
17. Техническое регулирование в строительстве. Аналитический обзор мирового опыта. – Snip Innovative Technologies. – Чикаго: SNIP, – 2010.
18. Скворцов О. Суперакция в пользу конкурентов / О.В. Скворцов // Автомобильные дороги. – 2011. – № 4. – С. 30-38.

---

*President,  
Association of Road Design and Survey Organizations,  
«RODOS» **O.V. Skvortsov**  
Contact information: [info@rodosnpp.ru](mailto:info@rodosnpp.ru)*

*The article deals with current issues related to the use of international standards for roads design and construction in Russia. The Russian normative base peculiarities are revealed. The need for a comprehensive study of foreign (including European) standards and their adaptation to national conditions is noted.*

**Key words:** *norms harmonization, standard, European standard, European norms, foreign norms.*

---

Рецензент: д-р техн. наук А.М. Кулижников (ФГУП «РОСДОРНИИ»).  
Статья поступила в редакцию 01.09.2011.