

О проблемах развития Единой транспортной системы России и задачах научного обеспечения транспортного строительства

Переселенков Г.С., д-р техн. наук, проф., Москва

Современные тенденции глобализации хозяйственного развития ведут к росту объемов потребления и обмена ресурсами и продуктами производства, кооперированию поставщиков и потребителей с расширением межгосударственных связей. Роль России при этом как основного транзитера между странами трех материков в обозримом будущем будет нарастать. Внутри страны будет расти создание и наращивание технологических связей территорий Севера, Западной и Восточной Сибири, Дальнего Востока. Все это требует опережающего наращивания мощности существующей сети дорог и строительства новых магистралей на направлениях транзита. Транспортное строительство в России гораздо более затратно, чем в западных странах, и требует постоянного привлечения новых достижений науки, техники и технологий.

Внимание к развитию и совершенствованию транспортного строительства, созданию и наращиванию его научной, проектной и производственной базы, а также собственной нормативной базы, тесно связанной с наукой и требованиями обороны, позволило успешно пройти все периоды исторических этапов развития государства. Необходимость соответствовать уровню научно-технического прогресса требовала объединения научных и инженерных исследований с концентрацией усилий на основных направлениях транспортного строительства. Для реализации этой задачи в 1935 г. создан научно-исследовательский институт транспортного строительства, ныне — АО ЦНИИС. Такое решение позволило выйти на передовые позиции в мире в таких областях как электрификация железных дорог, строительство железобетонных мостов, земляного полотна на мерзлоте разных типов, построить уникальные по протяженности и сложным природным условиям магистрали.

Впервые в мировой практике научно обоснован ряд уникальных технических решений с использованием разработанного в ЦНИИСе программно-целевого метода организации и проведения научных исследований. Накопленный при этом опыт и комплекс научных знаний является золотым фондом, позволяющим рассчитывать на успешное решение задач развития транспортной сети, возможностей увеличения международного транзита на направлениях Восток — Запад и Юг — Север.

Процесс изменения системы хозяйствования в стране в течение последних десятилетий проходил с резкими изменениями и перепадами требований к количеству транспортных связей, видам и объемам транспортного строительства. При недостаточном развитии Единой транспортной сети (ЕТС) это привело к негативным последствиям:

- практически полному отсутствию востребованности научных исследований, рассчитанных на перспективу, трансформации их в решение затруднений и аварийных ситуаций;
- исключению тематики комплексного взаимодействия видов транспорта;
- отсутствию пионерных исследований инфраструктуры перспективных видов транспорта;
- замене отечественной нормативной базы строительства малопродуктивным приспособлением к отечественным условиям кодов и норм западных стран и США;
- общему сокращению научно-исследовательских работ с ликвидацией целых научных направлений;
- практическому отсутствию научного сопровождения проектирования и строительства.

Указанные последствия в связи с постепенным ростом приоритетов качественных показателей транспортных услуг — скорости доставки грузов, комфортности пассажирских перевозок, сокращения исполнителей транспортного процесса на маршрутах от места отправления

до точки прибытия («от двери до двери») на-
мечено преодолеть согласно «Транспортной стра-
тегии Российской Федерации до 2030 года»,
утвержденной в 2014 г. В ней детально про-
работаны направления научных исследований
для совершенствования перевозочного про-
цесса с егд ресурсным и кадровым обеспе-
чением.

К недостаткам Стратегии относится то, что
из 80 позиций проблемы транспортного строи-
тельства представлены только в одной — «Проведение
исследований, адаптации и освоения, разработки
и внедрения инновационных технологий строи-
тельства и реконструкции транспортной инфра-
структуры». Было бы полезным использовать отечественный
опыт выполнения научно-технических разработок
по государственным программам по научному со-
провождению строительства БАМа и других видов
транспорта. В частности для транспортного стро-
ительства остаются наиболее острыми проблемы:

- проектирования и строительства на мерзлоте
и на участках активных опасных геологических

процессов, на пересечении водных и рельефных
преград;

- проектирования и строительства надежных,
устойчивых к динамике и воздействиям природ-
ных процессов пути и сооружений высокоско-
ростных дорог;
- проектирования и строительства с минималь-
ными затратами универсально приспособленных
для грузовых и пассажирских перевозок транс-
портных коммуникаций;
- поиска инновационных решений по механиза-
ции, ресурсообеспечению и снижению капиталоем-
кости развития и модернизации объектов ЕТС
страны.

Весь накопленный арсенал научных знаний
ЦНИИСа, экспериментальной апробации и науч-
ного сопровождения транспортного строительства
и модернизации ЕТС может служить надежной базой
для успешного и активного решения этих проблем.

Для связи с авторами:

Георгий Сергеевич Переселенков, 8 (499) 189-09-73,
pltkemail@mail.ru

ЮБИЛЕЙ



**ПОЗДРАВЛЯЕМ с 90-летним юбилеем
Георгия Сергеевича Переселенкова**

Вся трудовая деятельность За-
служенного деятеля науки РФ,
Заслуженного строителя РФ,
доктора технических наук,
профессора, академика РАТ
неразрывно связана с транс-
портным строительством.

Родился 29 августа 1926 г.
в Ленинграде. Окончил ТашИИТ и Всесоюзный за-
очный энергетический институт. Работал мастером,
прорабом, инженером Горем-18. В 1950–1968 гг. —
в проектных институтах «Сибтранспроект», «Сибги-
протранс», «Дальгипротранс» занимал должности
до зам. начальника института. Участвовал в проекти-
ровании строительства и реконструкции крупных ж.-д.
объектов в Сибири, на Алтае, Сахалине, БАМе, Даль-
нем Востоке. С 1968 г. — зам. нач. Главтехуправления
Минтрансстроя СССР, с 1978 г. — зам. нач. Главстрой-
науки Госстроя СССР, с 1987 г. — гл. науч. сотрудник,
зав. лабораторией ЦНИИС.

Георгий Сеергеевич внес большой вклад в разви-
тие транспортной науки. Один из основоположников

комплексных научных исследований по проблемам
функциональной надежности ж.-д. транспорта и на-
учного обеспечения инженерной защиты дорог и тер-
риторий. Участвовал в разработке и реализации
научно-технических программ «Мировой уровень»
и «Транспорт России», являлся научным руководи-
телем Государственной НТП по проблемам БАМа, боль-
шого числа проектов и технических решений.

Автор более двухсот научных трудов и норматив-
ных документов, один из основных составителей энци-
клопедии «Транспортное строительство». Член многих
правительственных, межведомственных и междуна-
родных комиссий и советов.

Г.С. Переселенков — лауреат Премии Совмина
СССР, Почетный транспортный строитель, Почетный ра-
ботник транспорта. Награжден орденом «Знак Почета»,
многими ведомственными и юбилейными наградами.

Коллектив Международной гильдии транспортных
строителей и Редсовет журнала желают Георгию Серге-
евичу крепкого здоровья, активного долголетия и уюта
в кругу семьи.