



**Интервью с Андреем Викторовичем Кочетковым,**  
доктором технических наук, профессором, членом Президиума  
Российской академии транспорта, председателем Поволжского отделения РАТ

**Interview with Andrey Viktorovich Kochetkov,**  
D.Sc. in engineering, professor, member of general committee in Russian Academy  
of Transport, chairman of Povolzhskiy branch in Russian Academy of Transport

## Нормативное и технологическое развитие дорожного хозяйства России

### Normative and technological public roads development in Russia

Дорожное хозяйство имеет стратегическое значение для обеспечения транспортной безопасности Российской Федерации. Связывая обширную территорию страны, оно определяет возможность развития отдельных регионов, обеспечивает доступ к материальным ресурсам и рынкам сбыта, позволяет увеличить мобильность населения, поскольку большая доля перевозки грузов и пассажиров в нашей стране приходится на автомобильные дороги. О роли, развитии и инновационной деятельности дорожной отрасли Российской Федерации нам рассказал главный научный эксперт ФГУП «РОСДОРНИИ» А. В. Кочетков.

— *Андрей Викторович, что, по Вашему мнению, будет являться основной движущей силой в развитии дорожного хозяйства нашей страны?*

— Эффективность развития дорожного хозяйства в значительной степени определяется научно-техническим прогрессом. Основой его является научно-техническая и инновационная деятельность, направленная на получение, распространение и использование новых знаний и технологий для решения экономических, технологических, социальных и иных проблем в дорожном хозяйстве.

Опыт развитых стран показывает, что в последние годы там целенаправленно создавалась специальная ин-

фраструктура, нормативно-правовая база для стимулирования и обеспечения взаимодействия науки и бизнеса. В области автомобильных дорог эта работа велась особенно активно и предусматривала в качестве основных приоритетов внедрение разработок, направленных на сокращение затрат, ремонт и содержание дорог, на повышение безопасности дорожного движения и совершенствование методов управления. С целью широкого применения результатов научных исследований во всех развитых странах при органах управления автомобильными дорогами были созданы государственные научные центры, занимающиеся внедрением новых технологий.

Специфика сложившейся в нашей стране ситуации заключается в том, что в России имеются технологические заделы, научно-производственная база и квалифицированные кадры, но в то же время слаба ориентация инновационного потенциала на практическую реализацию.

— *Почему нельзя просто использовать уже имеющиеся у развитых стран технологии дорожного строительства?*

— Во-первых, не все зарубежные технологии и дорожные машины пригодны к использованию в российских условиях и приспособлены к реализации отечественных технологий с применением отечественных

дорожных материалов. Во-вторых, в современных рыночных условиях нашей стране необходимо развивать внутреннее производство, особенно если производимые продукты необходимы для собственного развития. В связи с этим самой подходящей в настоящее время является интенсивная модель развития транспортной системы на основе инновационных технологий.

**— Какой должна быть структура, позволяющая реализовывать научный потенциал в виде готового к хозяйственному применению инновационного продукта?**

— В инновационной деятельности дорожного хозяйства необходимо повысить эффективность технологической цепочки, связывающей научные исследования и реализацию их результатов: разработка — проверка на практике и опытное внедрение — мониторинг и закрепление в нормативно-технических документах — широкая реализация с научным сопровождением.

Требует совершенствования инфраструктура инновационной деятельности. Она должна быть ориентирована на организационное, ресурсное, информационное обеспечение научной деятельности на всех ее уровнях. С точки зрения создания инновационной инфраструктуры дорожного хозяйства наиболее подходящей функциональной единицей является инжиниринговая компания или компания, совмещающая в себе производство и инжиниринг.

В условиях рыночной экономики важнейшей задачей является поиск как можно большего числа потребителей инноваций. Необходимым условием для этого выступает создание посреднических, доводящих, поддерживающих и распределяющих организационно-правовых структур, получающих экономическую выгоду от возможно большего распределения инноваций.

**— Каким образом государство участвует в формировании единой системы инновационного развития дорожного хозяйства?**

— Инновационная политика государства представляет собой совокупность методов воздействия государства на производство с целью выпуска новых видов про-



дукции и технологий, а также расширения рынков сбыта отечественных товаров. Целью государственной политики в области развития науки и технологий является переход к инновационному пути развития страны на основе избранных приоритетов. К основным направлениям государственной инновационной политики относятся:

- разработка и совершенствование нормативно-правового обеспечения инновационной деятельности, механизмов ее стимулирования;
- создание системы поддержки инновационной деятельности, развития производства, повышения конкурентоспособности и экспорта наукоемкой продукции;
- развитие инфраструктуры инновационного процесса, включая систему информационного обеспечения, систему экспертизы, финансово-экономическую систему, систему сертификации и продвижения разработок и т. д.;
- развитие малого инновационного предпринимательства путем формирования благоприятных условий для функционирования малых организаций и оказания им государственной поддержки на начальном этапе деятельности;
- совершенствование конкурсной системы отбора инновационных проектов и программ;
- реализация приоритетных направлений, способных преобразовывать отрасли экономики страны и ее регионов;
- использование технологий двойного назначения, которые применяются для производства военной техники и для продукции гражданского назначения.

**— По каким критериям будет оцениваться достижение дорожным хозяйством поставленных целей?**

— Главными целевыми ориентирами инновационной деятельности дорожного хозяйства являются: повышение технологического уровня проектирования, строительства и эксплуатации дорог и инженерных сооружений, обеспечение конкурентоспособности и выхода инновационной продукции нового поколения на внутренний и внешний рынки дорожных работ и услуг, за-



мещение импортной инновационной продукции на внутреннем рынке, снижение на этой основе затрат на дорожные работы, повышение сроков службы дорог и инженерных сооружений.

— *В качестве заключения опишите, пожалуйста, будущее нашей дорожной отрасли. Что нас ждет в 2030 году?*

— В результате реализации инновационной деятельности дорожного хозяйства ожидается повышение транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильных дорог, увеличение межремонтных сроков, повышение безопасности дорожного движения, сокращение затрат на строительство, реконструкцию, ремонт и содержание автомобильных дорог и искусственных сооружений за счет использования прогрессивных дорожно-

строительных материалов, ресурсо- и энергосберегающих технологий, применения эффективных средств инженерного оборудования и обустройства дорог, современных информационных технологий и систем связи, обеспечения требований дорожной экологии.

Реализация этих мероприятий принесет не только экономический эффект, она положительно скажется на формировании новой инфраструктуры в системе научных, технологических, проектных и учебных организаций дорожного хозяйства с развитыми финансово-экономическими, маркетинговыми и коммерческими механизмами, а также позволит создать централизованные и региональные центры передачи технологий с обширной базой данных о новых технологиях, конструкциях и материалах. **ИТ**

*Беседовала Елена Чечулина*

## Биографическая справка

**Андрей Викторович Кочетков**

Доктор технических наук, профессор, академик, член президиума Российской академии транспорта.

В 2001–2004 гг. — заместитель директора по научной работе ФГУП «Саратовский научно-производственный центр «РОСДОРТЕХ» Министерства транспорта РФ. С 2004 г. — заведующий саратовским комплексным дорожным отделом, с 2012 г. — главный научный эксперт ФГУП «РОСДОРНИИ». Стаж работы в дорожной отрасли 14 лет.

Подготовил 13 кандидатов технических наук, 8 докторов транспорта РАТ. В настоящее время является научным руководителем трех аспирантов из числа сотрудников ФГУП «РОСДОРНИИ».

В 2010 г. А. В. Кочеткову было присвоено ученое звание профессора по кафедре «Мосты и транспортные сооружения».

Профессор Кочетков активно ведет переподготовку специалистов ФГУП «РОСДОРНИИ» по разработанным им программам в области строительного контроля, проектирования зданий и сооружений, проектирования и строительства автомобильных дорог, строительно-технических экспертиз. Им подготовлено более 1500 работников дорожного хозяйства по различным направлениям. Является автором Концепции развития дорожной науки Российской Федерации на период до 2010 г. и дальнейшую перспективу, автором проекта Стратегии развития инноваци-

онной деятельности Федерального дорожного агентства и Перечня критических технологий дорожного хозяйства, разработанных в рамках государственного контракта с Федеральным дорожным агентством

Кочетковым А. В. успешно выполнен государственный контракт с Федеральным дорожным агентством на тему разработки инженерно-технического сопровождения размещения объектов дорожной инфраструктуры, примыканий и пересечений в полосе отвода и в придорожной полосе автомобильных дорог. Выполнение этой работы сняло претензии со стороны правоохранительных органов к федеральным органам управления дорожным хозяйством в части согласования размещения объектов дорожной инфраструктуры и средств наружной рекламы.

Участвовал в разработке ГОСТов, в выполнении научно-исследовательских тем в области применения спирально-винтовых водопропускных труб, защитных пластиковых панелей барьерных ограждений, программы технологического развития дорожного хозяйства, разработки ускоренных методов диагностики дорожных цементобетонных. Руководил разработкой пяти отраслевых дорожных методических документов по строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог и мостовых сооружений. Является популяризатором применения литого асфальтобетона на основе полимерно-битумных вяжущих при устройстве ездового полотна мостового сооружения.

В период с 2005 по 2012 г. — эксперт Межгосударственного совета до-

рожников стран СНГ. Ведет активную работу по развитию международных связей в Республике Казахстан с Казахской академией дорожно-автомобильной академией, Казахской академией транспорта и коммуникаций, Научно-исследовательским институтом транспорта и коммуникаций, Казахским национальным техническим университетом имени К. И. Сатпаева, в качестве приглашенного ведущего ученого читает курсы лекций в академии транспорта и коммуникаций и Карагандинском государственном индустриальном университете.

Автор 500 публикаций, из них 10 в изданиях Scopus, более 150 изданий перечня ВАК, 10 патентов России и Казахстана, 10 монографий.

Является академиком Российской академии транспорта, имеет диплом и награды разных уровней. Член редакционного совета журналов «Науковедение», «Дороги. Инновации в строительстве», «Вестник Пермского национального исследовательского политехнического университета», заместитель главного редактора журнала «Техническое регулирование в транспортном строительстве».

Член президиума РАТ, руководитель Поволжского отделения РАТ, член московского отделения Российского общества инженеров строительства, эксперт Минюста России, профессор кафедры «Транспортное строительство» Саратовского государственного технического университета имени Гагарина Ю. А. и «Автомобили и технологические машины» Пермского национального исследовательского политехнического университета.