



ИННОВАЦИИ БЕЗОПАСНОСТИ



Общегосударственная задача обеспечения безопасности дорожного движения сегодня поставлена в нашей стране на качественно иной уровень. Словно предвосхищая тренд, столичная компания «АИР Магистраль» еще несколько лет назад выбрала путь разработки и внедрения инновационных инженерных решений для дорожно-транспортной инфраструктуры. О достижениях компании и деятельности в данном направлении рассказывает генеральный директор ООО «АИР Магистраль» Александр Шабанов.



г. Москва,
Старопетровский проезд, д. 7А, стр.4
<http://airmagistral.ru/>

Беседовала Полина БОГДАНОВА

— Александр Евгеньевич, почему вы называете «АИР Магистраль» инновационно-внедренческой компанией?

— Наша компания занимается разработкой, внедрением и производством технических средств по обеспечению безопасности дорожного движения с 2009 года. С самого начала мы выбрали путь инноваций, используя композитные материалы. Применяем их в производстве большинства наших дорожных устройств.

— Как возникла идея создать такую организацию, в чем особенности ее деятельности?

— А началось все с запросов о возможности разработки дорожных столбиков и более долговечных знаков на основе полимеров. Экспериментальное решение оказалось слишком дорогим и не особо востребованным, но это подстегнуло в нас здоровый интерес к дорожному рынку. Первым нашим продуктом, нашедшим уже практическое применение, стали столбики КД-6, изготовленные на основе полимера со стеклопластиковым и ПВХ-композитом, что улучшило их эксплуатационные свойства. Это и послужило отправной точкой.

— Философия компании предполагает переход на новые, более эффективные методы обеспечения безопасности дорожного движения?

— «АИР» расшифровывается как «альтернативные инженерные решения». А насчет философии подчеркну, что мы не считаем себя просто коммерческой организацией. Основатели фирмы — в первую очередь, автолюбители. Мы ездим, в том числе, по Европе — и видим разницу между российскими и западными дорогами. Захотелось внедрить что-то новое и полезное в родной стране. Вначале мы заимствовали решения на Западе, но скоро перешли на собственные разработки и открыли свое производство в Подмоскowie. Все, что выпускается нами, согласовано с МВД РФ в плане безопасности дорожного движения и уже применяется на российской дорожно-уличной сети, а также на федеральных трассах.

— Назовите самые яркие примеры инновационных решений.

— Пример, яркий даже в буквальном смысле, — это стандартный импульсный индикатор «КОМПО-СИГНАЛ». Около пяти лет назад мы предложили такое решение в комплексе по оперативной модернизации пешеходных переходов. Индикатор, который работает на солнечной энергии, устанавливается на дорожный знак всего за 15 минут. Это действительно было наше ноу-хау. Позже у нас нашлись последователи, и подобные решения уже фактически растиражированы от Калининграда до Южно-Сахалинска. Причем аварийность в местах установки такой системы с применением импульсных индикаторов снижалась подчас в 5–6 раз, а сокращение числа аварий в 2–3 раза уже стало нормой, что подтверждено устойчивыми статистическими данными.

Еще одна инновация связана с табло скорости, работающим в одном диапазоне с дорожными радарными фото- и видеофиксацией. Если в машине установлен подобный антирадар, он поймает радиосигнал, и водитель интуитивно снизит скорость. Поэтому такие табло рекомендовано устанавливать на особо опасных участках, при приближении к пешеходным переходам, а также в местах производства дорожных работ. Это способствует снижению скорости на 20–25%.

Есть и другие решения. Так, наши делинаторы — столбики с направляющими устройствами — тоже рекомендуется применять в местах производства работ и на особо опасных участках. Вот пример для Петербурга. Мы установили 32 столбика на одной из развилок Пулковского шоссе на выезде из города, где случалось 6–7 ДТП в месяц, и аварийность практически упала до нуля. Это простое и недорогое решение тоже уже растиражировано и применяется на всей территории РФ — хотя, на мой взгляд, является еще недостаточно оцененным.

— На выставке «Транспорт России» вы представили главе Минтранса совместный проект с Союзмультфильмом...

— На одной из международных выставок мы обратили внимание, что японцы в местах концентрации ДТП устанавливают фигуры героев своих мультфильмов. Причем с различными системами световой индикации, что отлично привлекает внимание. Это помогает не только регулировать движение, но и повысить настроение автомобилисту, например застрявшему в

пробке в местах производства работ. Мы решили выйти на дороги с отечественными персонажами, получили в Союзмультфильме право на их использование — и вот продемонстрировали такую систему в ноябре 2016 года. Она всем понравилась. Сейчас ее в качестве эксперимента пытаются применить в местах так называемой детской безопасности — около школ, детских садов и т. п. В местах производства работ она тоже апробируется.

— На отчетной конференции ФДА заместитель министра транспорта Евгений Дитрих упомянул о возможном введении уголовной ответственности для дорожно-строительных компаний за несоблюдение мер безопасности при проведении работ. Предлагаете ли вы какие-либо решения в этой области?

— Пожалуй, сейчас для нас это один из основных векторов деятельности. На безопасность дорожного движения в целом выделяют колоссальные деньги, но при этом места проведения дорожных работ как бы стоят особняком. Хотя там всегда фиксируется большое количество ДТП, особенно в начале производства, когда водители еще не привыкли к измененной схеме движения. Допустим, реконструкция трассы — это временный процесс, однако он может растянуться на месяцы, а то и годы, а с точки зрения безопасности такие участки, как правило, практически не обустроены.

Мы предложили свои разработки Росавтодору и ГК «Автодор». Федеральные дорожники быстро подхватили идею. В качестве эксперимента мы уже обустроили некоторые участки дорог с учетом таких инновационных систем, которые уже нашли отражение в отраслевых документах (например, ОДМ 218.6.019-2016). Эффект просто ошеломительный. Так, благодаря делинаторам удается вообще устранить пробки. Концентрации ДТП тоже не зафиксировано, а аварийность снизилась вдвое. Но, к сожалению, подрядчики по-прежнему стараются экономить на безопасности. Этого в любом случае делать нельзя. Мы даже обратились в Минтранс и Росавтодор с идеей, чтобы отдельно заключались контракты на поставку, установку и дальнейшее содержание именно мест производства дорожных работ с фирмами и строительными компаниями, профессионально занимающимися системами обеспечения безопасности движения. В этом направлении нам и видится одна из главных перспектив развития.■

