

ДО РЕОРГАНІЗАЦІЇ ДОРОЖНЬОЇ ГАЛУЗІ

Більченко А.В.

Кіслов О.Г.

Бадаєва О.А.

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

В наш час мостові споруди на всіх автомобільних дорогах кинуті на самовиживання.

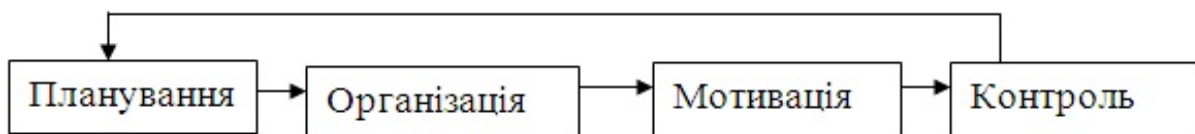
Які ж фактори найбільше впливають на зменшення довговічності залізобетонних мостів? На нашу думку, це недосконала система експлуатації мостових споруд та недбале відношення до елементів мостового полотна.

За останні роки внаслідок погіршення умов експлуатації і виходу із ладу гідроізоляції процес руйнування залізобетонних мостів прискорився. За даними обласних експлуатаційних організацій кількість мостів, стан яких не відповідає нормальним умовам експлуатації та які потребують капітального ремонту чи реконструкції, у 1996 р. становила 220 споруд. За станом на 1.1.2001 р. кількість таких мостів збільшилась до 330 і на 01.01.2004р. вже становила 428. Це при тому, що за останні 5 років відремонтовано і реконструйовано 800 мостів загальною протяжністю більш ніж 18 км [1, 2].

Існуюча структура управління в дорожній галузі з точки зору менеджменту відноситься до ієрархічної та лінійно-функціональної.

Аналіз показує, що ієрархічна лінійно-функціональна структура ефективна в тих організаціях, які мають обмежену номенклатуру послуг, постійно повторюваних одних і тих же робіт. Стабільність зовнішнього середовища для забезпечення свого функціонування вимагає стандартних управлінських задач. Тому, якщо дорожній організації збільшити номенклатуру послуг у вигляді експлуатації мостів, тим паче за межами професійної підготовки, коли вони виходять за стандартні управлінські задачі по експлуатації доріг, то в даному випадку лінійно-функціональна структура управління не спрацює. Таким чином і в радянські часи експлуатація мостів в структурі дорожнього управління була дуже на низькому рівні в зв'язку з низьким рівнем професіоналізму і відсутності спеціалізованих механізмів.

Якщо виходити із класичного менеджменту, то при експлуатації мостів непрофесіоналами з мостової спеціальності на всіх рівнях не буде нормально організовано і сплановано роботу, тим паче за відсутності механізмів і пристроїв не буде мотивації її виконання.



Тому така система експлуатації мостів і за радянських часів, коли було більш-менш нормальне фінансування, не давала реальних результатів, і нагляд за несними конструкціями був мінімальний, що й спричинило такий їх катастрофічний стан. Моніторинг мостових споруд не виконувався, єдиною інформацією про стан мостових споруд була інформація, яку отримували дорожні організації від спеціалізованих науково-дослідних установ, таких як кафедра мостів,

конструкцій та будівельної механіки ХНАДУ або інших спеціалізованих центрів. Ця робота виконувалась за завданням відділу експлуатації доріг Служби автомобільних доріг по Харківській області, а також Департаменту будівництва та дорожнього господарства по м. Харкову. Якщо інформація не мала висновків про аварійність, то всі інші зауваження залишались без уваги і з роками накопичувались. І все таки, при відсутності спеціалізованих мостових організацій, які б мали декілька завдань: нагляд, діагностика, поточний ремонт і т.п., можна було б роботи з експлуатації мостових споруд в дорожніх організаціях мінімізувати. Для цього в Райавтодорах і ДЕП мала б бути посада майстра по експлуатації мостових споруд, який не повинен бути зайнятий експлуатацією доріг і фінансування не складало би 4% від загального об'єму дорожніх робіт.

Таким чином, в існуючій системі управління експлуатацією мостовими спорудами [3] спостерігається недостатнє врахування рівня спеціалізації і концентрації по експлуатації мостів на автомобільних дорогах, складність конструктивного рішення мостових споруд і складність експлуатації, яка виходить за рамки фахової підготовки дорожніх спеціалістів, структури і кваліфікаційного складу кадрів, територіальних особливостей, екологічних впливів, що приводить до значного зниження ефективності організації управління і погіршення технічного стану мостових споруд.

Крім того, в існуючій структурі управління є місце відставання теорії формування організаційних структур, тобто в основному велись наукові дослідження по розробці методичних питань теорії управління, а методам побудови організаційних структур приділялось недостатньо уваги. Це не завжди забезпечувало отримання ефективних організаційних рішень. Труднощі структур менеджменту обумовлено ще й тим, що на практиці не завжди забезпечувався нормальний зв'язок процесу та організаційної структури управління, їх синтез на різних рівнях ієрархії [4].

На кафедрі мостів конструкцій, будівельної механіки на протязі великої кількості років проводилися обстеження і випробування мостових споруд. Достатньо докладну інформацію має кафедра про стан мостів м. Харкова і Харківської області. На підставі наукового аналізу робіт, фактичного стану мостових споруд і банку даних багаторічних обстежень кафедра розробила Концепцію збереження і розвитку мостових споруд м. Харкова до 2012 р. з прогнозом до 2014 р. Крім того, за завданням Міністерства освіти і науки України кафедрою розроблено Заходи по збільшенню надійності і довговічності мостових споруд.

Вже доведено, що довговічність мостів залежить в основному від довговічності мостового полотна як найуразливішого елементу мостових споруд. Будівельними Нормами встановлено, що асфальтобетонне покриття на мостах має строк служби 7 років. Проте фактично його ремонтують в ході ремонту доріг. При значних полях пошкоджень дорожнього одягу під час ремонту зверху накладаються нові шари покриття, які збільшують власну вагу споруди, а гідроізоляція не відновлюється. Але по своїм властивостям і умовам роботи і складу асфальтобетонне покриття на мосту і на дорозі повинно бути різними. На кафедрі ДСМ і кафедрі будівництва і експлуатації автомобільних доріг це питання вже відпрацьовано, але практично воно не затребуване, оскільки експлуатацією мостів займаються дорожні організації, і ремонт виконується дорожнім асфальтом. Тому назріло питання про створення спеціалізованих мостових управлінь при Облавтодорах, які повинні експлуатувати і ремонтувати мостові споруди.

Для цього необхідно використовувати плановану реорганізацію дорожньої галузі і не випускати з виду одне з найбільш вузьких місць елементу дороги – мостові споруди.

Отже на підставі вищевикладеного – для збереження мостових споруд необхідно в процесі реорганізації дорожньої галузі передбачити створення спеціалізованих мостових управлінь, які займатимуться експлуатацією і ремонтом мостових споруд.

Література

1. Лантух-Лященко А.І. Технічний стан мостів і транспортних споруд України. Аналітична довідка Міжвідомчої комісії з питань науково технологічної безпеки. Київ. 2004. – 120 с.
2. Коваль П.М. Характеристика технічного стану існуючих мостів України. Дороги і мости. Збірник наукових праць ДерждорНДІ, випуск 1. Київ. 2003. – С. 15-22.
3. Бадаева Е.А., Бильченко А.В. Характеристика существующей системы эксплуатации мостовых сооружений. Материалы научно-технической конференции 80 лет Белорусской дорожной отрасли. Минск, 2008г.
4. Смирнов В.Н., Чижов С.В. Менеджмент в мостостроении. Из-во ДНК, С.Петербург, 2008г.