Автомобильные дороги

7-98

Выставка «Дорога-98»

Дорожник СНГ

Путеводитель по Челябинской области

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Николай ПРОКАЗОВ,
Александр АЛЕКСАНДРОВ (фото)

ОТ НЕОБХОДИМОСТИ – К ВОЗМОЖНОСТИ

Такой переход происходит в вопросах строительства автомобильных дорог

Очередное заседание коллегии Федеральной дорожной службы России, состоявшееся в конце июля, несмотря на заявленные вопросы, которые, как обычно, соответствовали самым назревшим проблемам отрасли, было не совсем обычным и по форме, и по содержанию. Участие в работе коллегии приняли депутаты Государственной Думы, представители Совета Федерации, коллеги из смежных министерств и ведомств. Поэтому целью коллегии стало не только рассмотрение конкретных вопросов, но и демонстрация широкому кругу специалистов новых возможностей Федеральной дорожной службы, связанных с созданием ряда специализированных центров, способных оперативно решать самые разнообразные задачи.

Заседания коллегии продолжались два дня. Первый день был посвящен заслушиванию докладов «Об итогах работы отрасли за 1-е полугодие 1998 г.», «О целевом и эффективном использовании средств Федерального дорожного фонда», «О мерах по выполнению Указов Президента РФ «О придорожных полосах федеральных автомобильных дорог общего пользования» от 27.06.98 № 727 и «О дополнительных мерах по развитию сети автомобильных дорог общего пользования в Российской Федерации» от 27.06.98 № 728.

На следующий день участники коллегии, разбившись по секциям детально рассматривали специальные вопросы. Ими стали «Задачи органов управления дорожным хозяйством по завершению программы работ 1998 года и принятие дополнительных мер по обеспечению безопасности дорожного движения», «Организация работы по привлечению частных инвестиций в строительство платных автомобильных дорог. Использование средств займов МБРР. Экономическая целесообразность и практическое применение» и «Состояние правового обеспечения дорожного хозяйства».

Практически в каждом докладе на коллегии отмечался безусловный подъем отрасли. Это видно и по цифрам финансирования работ, и по вводу объектов, и по собираемости дорожных денег. Но успокаиваться нельзя, и потому главное было не в том, чтобы радоваться успехам и чествовать отличившихся, а в том, чтобы указать на недостатки и подумать вместе над их устранением. Поэтому критический тон, заданный выступлением руководителя ФДС В.Артюхова, сохранился до конца совещания.

Вступительное слово В.Артюхов начал с личных впечатлений о своей поездке по России, во время которой ему, почти инкогнито, довелось осмотреть полторы тысячи километров дорог. Руководитель ФДС отметил, что чем дальше от Москвы, тем меньше рабочих на дорогах. Это безлюдье в разгар рабочего сезона свидетельствует не о недостатке средств, как это было в прошлые годы, а о потребительских настроениях низового звена, о неумении организовать работу. Это заметно и по структуре ДРСУ, и по их производственной деятельности. Как показал проведенный анализ, из 200 работников среднестатистического ДРСУ 62 человека – водители, 35 – начальники, более 30 – сторожа, уборщики, слесари, кочегары. На содержании федеральных дорог, которое должно быть основной задачей ДРСУ, работают не более 30 человек. Здесь есть над чем поразмыслить.

Другой вопрос – само отношение к содержанию. Многие ДРСУ просто «забы-

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

вают» о своих прямых обязанностях. Все они в прошлые годы стремились обзавестись мощной строительной техникой и с успехом сделали это. Сегодня ее в избытке. В то же время для содержания техники нет, и вдоль дорог, как заметил руководитель ФДС, «женщины с косами стоят».

Сегодняшняя задача, по определению В.Артюхова, — избавиться от избытка людей в непроизводственной сфере, от избытка площадей и строительной техники, вплоть до ликвидации в названии ДРСУ буквы «С». Также необходимо приблизить базы предприятий вплотную к обслуживаемым участкам дорог. При этом надо вернуть прежний профессионализм в вопросах содержания. Это будет достигаться жесткой аттестацией руководителей, выработкой строгих норм, уставов, регламентов на работы по эксплуатации и содержанию, которые должны стать главными задачами ДРСУ.

Особое внимание уделил В.Артюхов в своем выступлении распределению средств. Напрасно думают некоторые, сказал он, что могут получать деньги за звание федеральных предприятий. Средства будут выделяться только за конкретно выполненную работу. Причем исключительно после ввода объекта и при условии качественного выполнения работ. Эту форму расчетов диктует сама жизнь. Как показал опыт первого полугодия, некоторые предприятия, получив значительные денежные, а не суррогатные, как прежде, средства, не смогли освоить объемы работ за полугодие. По результатам тщательных проверок финансирование таких предприятий будет прекращено. Неиспользованные финансы изъяты. Объекты строительства и содержания по результатам торгов будут переданы тем предприятиям, которые смогут обеспечить эффективное использование выделяемых средств.

В речи В.Артюхова содержались и обобщались общие направления дорожной политики в целом. Более детально и применительно к первой половине 1998 года о работе отрасли рассказал в своем докладе первый заместитель руководителя ФДС Н.Серегин. Его доклад был насыщен любопытными цифрами и фактами. Так, программой работ в этом году предусмотрено ввести в эксплуатацию 5100 км дорог общего пользования, в том числе 630 км федеральных и 6100 м мостов и путепроводов. И судя по всему эта программа выполняется успешно.

Впервые за последние два года наблюдается рост объемов ввода дорог в эксплуатацию. По сравнению с первым полугодием 1996 года общий объем ввода дорог вырос на 3,6 процента (федеральных — в 3,6 раз), а с 1997 годом — на 36 процентов (федеральных — в 8 раз, территориальных — на 23 процента).

Основная причина значительного ввода федеральных дорог в эксплуатацию — двукратное увеличение финансирования работ. Удельный вес затрат на реконструкцию и строительство федеральных дорог в общем объеме расходов Федерального дорожного фонда Российской Федерации в 1998 году составит 31 процент, а в 1997 году он был всего 13,8 процента. Общая сумма средств по статье «Реконструкция и строительство дорог» в расходной части бюджета Федерального дорожного фонда на 1998 год составляет 6683,0 млн рублей. Еще 3422,9 млн руб. предусмотрено по инвестиционным субвенциям на строительство территориальных дорог.

Всего на текущий год принято к строительству и реконструкции 492 объекта, из них по федеральному строительству — 276 объектов, по территориальному строительству (субвенции) — 216 объектов.

Не менее насыщена и программа по ремонтно-эксплуатационным работам. Всего в 1998 году на их финансирование предусмотрено направить 6777 млн рублей.

За первое полугодие 1998 года объем выполненных работ по ремонту и содержанию федеральных дорог и сооружений на них в денежном выражении составил 2216,3 млн рублей (в том числе содержание — 1533,1 млн рублей, или 69,2 процента), из них затраты на магистральные дороги — 1436,8 млн рублей (содержание — 940,7 млн рублей, или 65,5 процента). В целом на финансирование работ по ремонту и содержанию дорог общего пользования направлено 10318 млн рублей (содержание — 6132,2 млн рублей, или 59,4 процента). Средства в первоочередном порядке выделялись на эксплуатационные нужды как наиболее действенный метод сохранения существующего транспортно-эксплуатационного состояния дорог в условиях дефицита финансовых ресурсов. Удельный вес затрат на содержание и ремонт действующей сети федеральных дорог в общем объеме расходов Федерального дорожного фонда Российской Федерации в 1998 году составит 32 процента.

На сети автомобильных дорог общего пользования за шесть месяцев текущего года уже отремонтировано 4713 км дорог и 4410 м мостов и путепроводов, в том числе на дорогах федерального значения соответственно — 669 км дорог и 672 м мостов и путепроводов.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru
Вологодская областная научная библиотека им. И. В. Бабушкина

В 1977 году
награжден орденом
«Знак почета»

Ежемесячный иллюстрированный, производственно-массовый журнал

Автомобильные дороги

Издается с 1927 г.

Журнал зарегистрирован Комитетом Российской Федерации по печати. Регистрационный номер 014213.

Учредители: Федеральная дорожная служба России, ЗАО «Издательство «Дороги».
Издатель: ЗАО «Издательство «Дороги»
Генеральный директор Поляков В.Ф.

И. О. главного редактора
АСТАШИН В.В.

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ :
ПОЛЯКОВ В.Ф. *(генеральный директор издательства),*
ИЛЬИНА Р.П. *(первый заместитель генерального директора издательства),*
КРАШОНКИН А.А. *(заместитель генерального директора издательства),*
КУВИТАНОВ О.Г. *(ответственный секретарь),*
СТАРОСТИН В.И. *(заместитель главного редактора)*

РЕДАКТОРЫ:
ЗАГУМЕННОВ В.А.,
КОВАЛЕНКО Л.И.,
КОЗЛОВ И.Т.,
КУШНИРЕНКО Н.В.,
ПОПОВ В.С.,
ПРОКАЗОВ Н.В.

Компьютерная верстка:
МОРОЗОВ Д.А.,
САФОНОВ С.В.

Фото:
ЗАГУМЕННОВ В.А.
АЛЕКСАНДРОВ А.Л.

Адрес редакции:
123480, г.Москва,
ул. Героев Панфиловцев, 24.
Тел.: (095) 496-67-66, 496-85-70 (факс).
E-mail: trans@editrans.ru
Телетайп 11153 «ПИКЕТ». Телекс 911531.
Прием рекламы: (095) 316-48-69
Тираж — 30 000 экз. Формат 210 х 297.
Вывод пленок — ООО «АА-ПРЕСС».
Отпечатано UPC Consulting Ltd., Vaasa, Finland.
ISSN 0005-2353
© «Издательство «Дороги», 1998

В Н О

1
С места события
От необходимости - к возможности

5
Строительство
И солнце светило...

6
Из первых рук
Не заплатишь - не проедешь

8
Внимание: опыт
Зеленый свет зеленому цвету

10
Проблемы и решения
Битум преткновения

12
Проверено практикой
Об опыте применения битумов, модифицированных полимерами

13
Выставки
"Дорога-98"

14
Проекты
Кольцо для любимого. Города

16
Возвращаемся к напечатанному
Еще раз о сюрпризах Деда Мороза

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

18

Новые технологии

Гофрированные металлические трубы на водотоках и для пропуска транспорта и пешеходов

20

Ремонт и содержание

Гравийка на распутье

22

Контроль качества

Жесткое основание

23

Дорожник СНГ

53

© ПУТЕВОДИТЕЛЬ Федеральные и территориальные дороги Челябинской области

61

Реклама

64

Вниманию иностранных граждан

В редакцию журнала "Автомобильные дороги"

В № 5 журнала опубликована статья Н.Шипицыной "Транспортной дискриминацией пренебречь нельзя", в которой без ссылок на "Географом" представлены новые показатели "Интегральная транспортная доступность" и "Транспортная дискриминация", которые впервые были введены фирмой "Географом" в "Белых книгах автодорог".

Надеюсь, что этот досадный случай не является умышленным, что позволит без труда исправить ошибку.

Директор фирмы "Географом"
В.Н.БУГРОМЕНКО

В редакцию журнала "Автомобильные дороги"

В журнале "Автомобильные дороги" № 5 в статье "Транспортной дискриминацией пренебречь нельзя" использованы термины "интегральная транспортная доступность" и "транспортная дискриминация" по недосмотру без ссылки на авторов этих понятий.

Приносим извинения на отсутствие ссылки на фирму "Географом", впервые применившую эти показатели в "Белых книгах автомобильных дорог".

Главный специалист
Н.А.ШИПИЦЫНА

Точка зрения редакции может не совпадать с мнением автора.

Авторы опубликованных материалов несут ответственность за точность фактических и цифровых данных.

Материалы, отмеченные знаком, публикуются на правах рекламы.

За содержание рекламных материалов редакция ответственности не несет.

© Издательство «Дороги»

Перепечатка материалов журнала «Автомобильные дороги» разрешается с согласия издательства «Дороги».

При использовании информации ссылка на журнал обязательна.

По рекламе звонить: **316-48-69**

На первой странице обложки: «ДОРОГА - 98» — так называлась 1-я Московская международная выставка, проходившая с 1 по 4 июля в Манеже. На открытии выступил руководитель Федеральной дорожной службы России Виталий Григорьевич Артюхов.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

К концу года вся обширная производственная программа будет выполнена, если, конечно, средства для ее реализации будут использованы по прямому назначению. А это происходит не всегда.

Как сообщил в своем докладе первый заместитель руководителя ФДС России В.Евстигнеев, в 1998 году было проведено 35 комплексных проверок целевого и эффективного использования средств Федерального дорожного фонда Российской Федерации. Результаты проверок показали, что в деятельности органов управления автомобильными дорогами продолжают встречаться нарушения Закона РФ «О дорожных фондах в Российской Федерации» и «Порядка образования и использования средств ФДФ РФ».

Основными нарушениями, выявленными при проверках, стало отвлечение средств фонда на цели, не связанные с производством дорожных работ; использование средств фонда на ремонт и содержание территориальных и муниципальных дорог; затраты, вызванные привлечением посреднических организаций при погашении задолженности в ФДФ РФ по налогу на реализацию ГСМ товарным возмещением; компенсация подрядчикам расходов за пользование кредитами; непроведение подрядных торгов; нарушение правил производства дорожных работ.

Основными причинами нецелевого использования средств дорожных фондов было несоблюдение требований действующего законодательства, приказов и распоряжений ФДС России руководителями и главными бухгалтерами органов управления автомобильных дорог. Все они были поименно названы с трибуны, причем к должности некоторых руководителей уже было добавлено слово «бывший».

Среди нарушителей оказались Б.Бондарев и Н.Филатова из Управления автомобильных дорог администрации Липецкой области; В.Вылегжанин, Т.Байбародова из Кировского государственного областного управления автомобильных дорог; А.Екшов, Н.Каляскина из Управления капитального строительства и дорожного хозяйства Республики Мордовия; А.Есипов, Е.Шедрик из Комитета транспорта, связи и дорог администрации Смоленской области; М.Амальчиев, Л.Иванова из проектного ремонтно-строительного предприятия «Каббалкавтодор»; В.Прокопенко, Т.Колесниченко из федеральной дирекции Азово-Черноморской автомобильной дороги. Был отмечен и недостаточный контроль за использованием выделенных средств со стороны ФДС России.

Последний вопрос повестки коллегии осветил директор дирекции платных дорог В.Прохоров. В своем докладе он развил тему эксплуатации платных дорог, которой было посвящено заседание выездной коллегии ФДС в Воронеже. И хотя долгожданным Указам Президента РФ «О придорожных полосах федеральных автомобильных дорог общего пользования» и «О дополнительных мерах по развитию сети автомобильных дорог общего пользования в Российской Федерации» можно только порадоваться, предстоит немало сделать, чтобы они стали работать на деле.

Повестка коллегии не была исчерпана основными докладами. На трибуну поднимались представители смежных министерств и ведомств, директора не так давно созданных в ФДС центров, руководители ДРСУ и заводов. Еще более тесное и детальное общение по широкому кругу вопросов проходило на секциях и в кулуарах. После анализа всех выступлений сам собой напрашивался вывод о том, что даже в нынешнее экономически нестабильное время есть не только необходимость, но и возможность строить дороги.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Владимир ИВАНОВ,
Виктор ЗАГУМЕННОВ (фото)

И СОЛНЦЕ СВЕТИЛО...

24 июля сдана в эксплуатацию первая очередь мостового перехода через канал имени Москвы на автомобильной дороге Москва – Дубна

А день выдался как по заказу: солнечный, тихий, теплый, звучала музыка, улыбались люди, вспыхивали аплодисменты...

На торжества по случаю открытия нового мостового перехода длиной более семи километров собрались строители ОАО "Автодорстрой" и мостоотряда № 90 АО "Мостотраст", дорожники, жители окрестных сел, представители духовенства, руководители ФДС и Московской области, журналисты.

– Новый мостовой переход, – сказал, приветствуя участников торжества, первый заместитель руководителя ФДС В.Д.Евстигнеев, – большое событие для жителей подмосковных городов Дмитров, Дубна, Яхрома, для строителей и дорожников. Он решает массу проблем, связанных с транспортными потоками на севере области, навсегда избавляет жителей Дмитрова от транзитных машин, сокращает расстояние и время при поездке между городами, повышает безопасность движения.

Особенно много добрых слов звучало в этот день в адрес строителей и заказчика – региональной дирекции "Дороги Центральной России", сумевших в это непростое для экономики страны время довести дело до конца, быстро, качественно и слаженно решить все проблемы. А они были, поскольку новый объект относится к категории "крупных". Его технические характеристики следующие: длина перехода – 7026 п.м; длина моста через канал – 297 п.м; длина моста через реку Яхрому – 59 п.м; категория дороги – первая.

Среди трех крупнейших строек мостовых объектов в Подмосковье – Кашире, под Калугой и в Дмитрове – это первый сдаточный объект. Его особенность, по общему мнению, состоит в том, что он прекрасно вписался в пейзаж Северного Подмосковья. Обратите внимание и на категорию дороги – первая. А это значит, что у пользователей не должно быть и не будет на этом участке дороги никаких проблем.

Уже в нынешнем году Федеральная дорожная служба России планирует ввести около тысячи километров федеральных дорог и более трехсот мостов по всей России. А значит, торжественным церемониям по случаю сдачи новых объектов – быть!

На снимках: торжественный момент открытия мостового перехода – первый заместитель руководителя ФДС В.Евстигнеев (в центре) перерезает красную ленточку; первая колонна машин; "парад" строительной техники; освящение объекта.

Московская обл.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

НЕ ЗАПЛАТИШЬ — НЕ ПРОЕДЕШЬ

Платные автомобильные дороги широко распространены в мировой практике. В России же до недавнего времени проводились лишь эксперименты по внедрению оплаты проезда. Во многих регионах пытались в той или иной форме брать деньги за проезд, но при отсутствии нормативной базы и должного контроля это превратилось в обдирание пользователей дорог и дискредитировало саму идею платных дорог с обязательным альтернативным проездом и с обязательным привлечением средств не только на содержание платного и альтернативного проезда, но и на строительство новых дорог. О будущем таких дорог и о том, что делается для их создания, рассказывает директор Дирекции платных дорог Вячеслав ПРОХОРОВ.

Необходимость создания в России системы платных дорог возникла не от хорошей жизни. По исследованиям специалистов, через 15 лет более 40 процентов перевозок грузов будет осуществляться автомобильным транспортом. Если, конечно, сеть наших дорог это позволит сделать. К тому времени она должна составлять 1,5 млн км. Возможно ли это, если сейчас она насчитывает всего 956 тыс. км, из которых более 200 тыс. км — грунтовые?

Задачка явно не для школьного учебника. Слишком много неизвестных, среди которых самое неизвестное — где в условиях нынешней экономической ситуации взять деньги для достижения предусмотренной Президентской программой "Дороги России" остро необходимой для страны плотности автодорог? Инвестиционные возможности дорожных фондов ограничены. Более того, наблюдается снижение их финансовых ресурсов из-за изъятия из доходной части акцизов на приобретение легковых автомобилей в личное пользование граждан, из-за введения дополнительных льгот, сокращения налогооблагаемой базы, из-за уменьшения в некоторых регионах процентной ставки отчислений в территориальные дорожные фонды. Единственным условием удовлетворения потребностей пользователей дорог, повышения безопасности движения, улучшения экологии и выполнения минимума намеченных работ стал поиск нетрадиционных источников финансирования. Как показывают исследования специалистов и зарубежный опыт, одним из таких источников может стать создание платных автомобильных дорог. Для внедрения механизма платности и решения множества организационных вопросов в этом новом для России деле в марте была зарегистрирована Дирекция платных дорог. Пока что в ее составе три ведущие структуры: отдел придорожного сервиса, финансово-экономический и отдел инвестиций.

— Конечно, еще рано говорить о результатах работы, но все-таки что сделано за это время?

— Пока перед нами две задачи. Одна — по формированию самой дирекции. Начинали с нуля, и, естественно, не было ни помещения, ни оборудования, ни подготовленных специалистов.

Вторая задача — создание системы платных автомобильных дорог. Сюда входит разработка первоочередных нормативно-правовых документов. Так, нами разработана и внесена на рассмотрение правительства концепция создания платных дорог, уже есть проект закона о платных дорогах, который разослан для согласования министерствам и ведомствам, подготовленны типовой договор и временный порядок передачи дорог в платную эксплуатацию, порядок расчета и взимания платы за проезд. Еще около десятка документов находятся в стадии разработки.

Среди институтов мы провели тендер по созданию программы развития платных дорог. Она будет готова к сентябрю. А вообще уже в этом году будет введено 4 платных участка дополнительно к трем существующим. Еще на 80 участках разрабатываются технические задания, бизнес-планы, проводятся социологические исследования. Очень важно сформировать положительное общественное мнение. Надо объяснить всем, что такое платная дорога, для чего она нужна и что с собой несет.

— В некоторых регионах России установлен платный проезд по дорогам для транзитного транспорта. Это соответствует разработанной концепции?

— Ни в коей мере. Скорее это дискредитирует идею платных дорог. Например, в Татарии абсолютно искаженный подход к этому вопросу. Там берут деньги не за проезд, а за въезд на территорию. Об альтернативном проезде и речи нет. Мы, конечно, отслеживаем подобные ситуации, но вмешиваться не можем из-за отсутствия полномочий. Субъекты Федерации принимают свои законы на объектах, находящихся в их собственности. Думаю, что все изменится, когда будет введено понятие о том, что такое платные дороги, когда будут введены нормативы.

— Что было самым сложным при разработке концепции платных автодорог?

— Ключевой вопрос, с которым мы столкнулись и поначалу недооценили, — это вопрос управления. Принципы управления дорогами общего пользования неприемлемы для платных дорог. Ведь если обычно дорога финансируется за счет бюджета и определенных силовых воздействий, то здесь все должно строиться на экономических взаимоотношениях, и нужно думать о том, как заработать деньги на содержание, ремонт, реконструкцию и зарплату. Нужно именно управлять дорогой как менеджеру, поэтому в структуру управления должен быть включен и придорожный сервис как механизм получения средств. Этим вопросом мы только начинаем заниматься, и потому здесь тоже не все урегулировано. Особенно в земельных отношениях.

— Вы будете организовывать придорожный сервис только на платных объектах?

— Нет, мы рассчитываем распространять влияние на все дороги. Конечно, на платных объектах свои особенности, но, в принципе, нормативная база одна. Мы уже разработали пакет доку-

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

ментов и в ближайшее время внесем его на рассмотрение руководства ФДС. Вопрос очень важный, и я считаю необходимым и обращаюсь к руководству ФДС с просьбой провести коллегию о развитии придорожного сервиса.

— Штат дирекции сформировался?

— Не совсем. По штату предусмотрено 50 человек. Пока — 21. Специалистов не хватает. Ведь сюда нужны не технари-дорожники, а экономисты и финансисты, люди, знающие принципы управления собственностью, акционерными обществами. Поэтому мы заняты не только поиском, но и подготовкой необходимых кадров. На это нужно время.

— Откуда поступают средства на содержание дирекции?

— Пока из Федерального дорожного фонда. Но поставлена задача в ближайшее время перейти на самофинансирование. Будет работать система платных дорог и система придорожного сервиса на федеральных дорогах, тогда мы перейдем на коммерческую основу и будем финансироваться за счет прибыли.

— Действующие участки платных дорог в Воронеже находились на дотации. Пришлось поднять плату, чтобы сделать их окупаемыми. Для содержания дирекции придется еще раз увеличить сбор?

— Не думаю. Плату там устанавливает Воронежская Дума в соответствии с областным законом. И вообще, дирекция будет существовать не за счет действующих участков. Наша задача — искать и привлекать средства частных инвесторов в строительство новых дорог. Будут создаваться концессии с использованием средств Федерального, территориальных дорожных фондов и частного капитала. Затем организуется акционерное общество. Оно строит и в дальнейшем эксплуатирует эту дорогу до окупаемости инвестиций. А действующие объекты — это пока лишь отработка механизма платных дорог.

— Вы можете назвать объекты, которые будут отвечать всем требованиям платных автодорог?

— Прежде всего это обход Выборга. Большие средства привлекаются по линии мирового займа под реконструкцию дороги Москва — Минск. Более 200 км на участке Вязьма — Смоленск станут платными. В стадии готовности участок трассы Москва — Кашира. Вскоре начнется строительство обхода села Чалтырь в Ростовской области.

— Ситуация с обходом Чалтыря неоднозначная. Возможность и инвестор для строительства платного обхода есть. Но в таком случае бесплатная альтернатива — это проезд по селу. То есть обход не выполнит той задачи, для которой строится, — не снимет движения через село. Знак, запрещающий транзитный проезд, не поставишь — альтернативы не будет. С другой стороны, есть уже прецеденты, когда в подобных случаях администрация населенных пунктов заявляет: сделаете платный обход — сделаем платный проезд по селу.

— Да, ситуация в Чалтыре нестандартная. Но администрация заинтересована в строительстве обхода и на такие меры не пойдет. С другой стороны, проезд по селу затруднен, и водители сами предпочтут заплатить за скорость и собственную безопасность. Это подтверждают данные социологических опросов. За комфорт люди готовы платить, если эта плата разумна. Поэтому я уверен, что будущее у российских платных дорог есть.

Беседу вел
Николай ПРОКАЗОВ

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Анатолий САДИКОВ,
заместитель директора
Федеральной дирекции Волжской автомобильной дороги

ЗЕЛЕНЫЙ СВЕТ ЗЕЛЕНОМУ ЦВЕТУ

Федеральная дирекция Волжской автомобильной дороги разработала долгосрочную программу совершенствования и развития снегозадерживающих лесополос

УХОД ОТ ПАССИВНОЙ ЗАЩИТЫ

То, что лесонасаждения вдоль автомобильных дорог представляют собой вид защиты от снежных заносов, известно давно. И на Западе, и у нас в стране они появились не вчера. К примеру, на территории волжского региона технологически грамотные посадки потянулись вдоль трасс уже в предвоенные тридцатые годы, с тех пор верой и правдой служили дорожникам, водителям, а значит, и народному хозяйству. В целом же по России о создании снегозащитных лесных полос можно было говорить как о системе: Министерству лесного хозяйства доводились планы по посадкам, в дорожных организациях существовали должности озеленителей...

Ситуация стала меняться к концу шестидесятых, когда появилась мощная снегоуборочная техника. Ну, казалось бы, можно ли сравнивать коэффициент полезного действия роторной машины с шеренгами тонкоствольной березы да кустарником? Вот и не сравнивали, заранее отдав лавры первенства железному монстру. Техника как активный вид защиты дорог вырастала рядами на площадках автопарков, деревья как пассивные защитники старились раньше времени без надлежащего ухода, посадки зарастали бурьяном, «лысели» плешинами...

Казалось, лесополосы стали архаикой, отголоском времен нашей технической несостоятельности, и уже никогда не раздастся голос в их защиту. А если и раздастся, то это будет продиктовано опять-таки соображениями несостоятельности, на сей раз экономической. Мол, нет денег на машины, горючее, давайте вновь возвращаться к старым технологиям. Так на селе возвращаются к лошадям, не имея возможности приобрести трактор.

Но голос в защиту лесных насаждений вдоль дорог прозвучал вовсе не с оттенком ностальгии и безысходности. Волжане, оперируя фактами, конкретными цифрами, не умаляя при этом достоинств «Троек» и иных мощных машин, доказывают, что мы в этом плане очень даже недооценили КПД дерева.

МНОГОТОННЫЙ УДАР

Основным принципом действия снегозащитных лесных полос является, как хорошо известно, уменьшение скорости снеговетрового потока за счет той естественной преграды, какой значатся кроны деревьев и кустарники.

Прошедшей зимой на некоторых участках вдоль федеральной дороги, идущей по Ульяновской области, снегопринос составил 250 кубометров на один погонный метр! Эту массу осадков, этот удар, который пришелся бы на дорожное полотно, приняла на себя снегозащитная лесная полоса.

Если данная цифра кому-то из читателей ни о чем не говорит, то приведем другие факты.

Волжская дорога, как уже упоминалось выше, была зелена и раньше, за исключением опять-таки отрезка, проходящего по Ульяновской области (кстати, тут вырубались даже полезащитные, так называемые «сталинские» лесополосы). И многие зимы здесь были такие заносы, что дорожники не справлялись с ними, трассу приходилось расчищать даже танками! В сходной же по рельефу, по климатическим условиям, скоростным ветровым характеристикам местности, но отличающейся наличием лесополос, снег особой беды не представлял, и уборка его активными средствами проводилась без проблем.

Поговорим еще о некоторых плюсах снегозащитных полос. Насаждения подсказывают водителю о направлении пути за пределами

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

фактической видимости проезжей части, подчеркивают ее подъемы, спуски, обеспечивая таким образом пространственное восприятие дороги. На переломах продольного профиля (выпуклые вертикальные кривые) аллейного типа посадки могут служить ориентирами, сигнализирующими о перспективном направлении движения. Насаждения на примыканиях и пересечениях дорог позволяют водителям, даже впервые проезжающим по данной трассе, легко различать места расположения съездов. Зеленый щит крон выполняет и фильтрационные функции, улучшает экологию.

Отдельно надо сказать об их экономической эффективности. Сокращаются потери от перерывов движения и снижения скорости транспортных средств, сокращаются эксплуатационные затраты пользователей дорог, а значит, бюджетные средства. Расчеты показывают: капитальные затраты, вложенные на создание снегозащитных полос, окупятся через восемь-девять лет после начала их «работы» — то есть после формирования у деревьев кроны. Для дерева это не возраст. Значит, дальше оно будет приносить прибыль.

ПРИВЯЗКА К МЕСТНОСТИ

Федеральная дирекция Волжской автомобильной дороги обслуживает 675 км автодорог. Проходят они по Приволжской возвышенности. Здесь большое количество оврагов, ручьев, рек, рельеф водоразделов осложняется холмами, грядами, сложенными верхнемеловыми мергелями и мелом. Кроме того, пересекают трассу три района, разнящихся по скоростным напорам ветра, и два — по весу снегового покрова. Все это крайне осложняет уход за дорогой, и тут первый помощник дорожникам — снегозащитные лесные полосы.

Чтобы на первых порах уменьшить, а в дальнейшем вовсе исключить активную защиту дорог от снега, дирекция и разработала долгосрочную программу совершенствования и развития снегозадерживающих лесополос вдоль федеральных автомобильных дорог. Согласно ей, до 2000 года предусмотрено посадить 164 км лесонасаждений. План этого года успешно выполняется.

В уходе и восстановлении нуждаются уже существующие посадки. Так, от Нижнего Новгорода до Казани имеются насаждения протяженностью 177,55 км слева и 226,95 км справа по ходу километража. Они создавались в 30 — 50-е годы, расстояние от них до бровки земляного полотна составляло 10 — 20 м. Для тех лет благодаря большей залесенности регионов, по которым проходит автомобильная дорога, скорость ветра гасилась и снегопринос к трассе был небольшим. Но со временем в результате нашей активной хозяйственной, а вернее, бесхозяйственной деятельности леса уменьшились (в Чувашии — на 50 процентов!), и ветры стали гулять над асфальтом со скоростью до 20 м/сек. Вот потому на этих участках приходится высаживать вторые полевые кулисы на расстоянии 50 — 60 м от бровки земляного полотна.

В этом же плане сложна и местность, по которой проходит автодорога Цивильск — Ульяновск. Климат здесь умеренно континентальный, лето теплое, зима холодная. Лесов мало, снега много, зимние осадки выпадают чаще всего при сильных и продолжительных юго-западных ветрах. На данном участке перед нами стоят большие задачи, поскольку снегозащитные насаждения по обе стороны дороги составляют в сумме лишь немногим более 84 км. Силами дорожно-эксплуатационных организаций, Федеральной дирекции, Шемуршинского лесхоза Чувашской Республики и Ульяновским лесхозом уже ведется посадка лесополос. Администрация Дрожжановского района Республики Татарстан и администрации районов Ульяновской области бесплатно выделили земельные площади под насаждения. Это говорит о том, что значимость проблемы создания снегозащитных лесных полос обсуждается, понимается и решается на самых различных уровнях.

Уход за вновь посаженными полосами до определенного момента (смыкания крон деревьев) ведут согласно заключенным договорам Шемуршинский и Ульяновский лесхозы. Они пополняют лесные насаждения, следят за состоянием почвы в междурядьях и краевых полосах, производят их осеннюю перепашку. Рубки ухода производят государственные унитарные предприятия. Там, где из-за промывов, протравы скотом, «диких» съездов образовались прогалы, восстановительные работы ведут ДЭУ и ДРСУ.

Как вы знаете, посадить дерево — один из глубинных смыслов существования человека. Дерево много значит в нашей жизни. Оно дает нам пищу, жилье, воздух. Оно же спасает наши дороги.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Николай МЕДВЕДЕВ,
начальник отдела контроля качества дирекции «Дороги России»;
Анатолий АНКУДИНОВ,
заместитель директора Астраханского центра по испытаниям, внедрению, стандартизации, сертификату продукции и метрологии

БИТУМ ПРЕТКНОВЕНИЯ

О проблемах производства модифицированных битумов

Об авторах.

Николай Сергеевич МЕДВЕДЕВ после окончания Харьковского автомобильно-дорожного института занимался строительством и проектированием автомобильных дорог и сооружений на них. С 1978 г. специализируется в области контроля качества. Автор большого числа ведомственных нормативных документов, в том числе «Правил приемки в эксплуатацию законченных строительством автомобильных дорог», «Пособия оператору АБЗ» и др.

Анатолий Георгиевич АНКУДИНОВ — инженер-технолог по строительным и дорожным материалам. Закончил Казахский химико-технологический институт, автор четырех изобретений и ряда публикаций. Органическими вяжущими занимается с 1994 г.

ЧТО ПОКАЗАЛИ ОБСЛЕДОВАНИЯ?

На сегодняшний день мнение ученых, производственников, руководителей дорожной отрасли однозначное: модифицированные полимерами битумы являются лучшим видом органических вяжущих для увеличения сроков службы асфальтобетонных покрытий автомобильных дорог. Это мнение, а также круг проблем, связанных с разработкой теоретических основ, производством и применением модифицированных битумов, в частности изложены в статьях Л.М.Гохмана, Е.М.Гурарий, Н.В.Быстрова, опубликованных в журнале «Наука и техника в дорожной отрасли».

В 1996 — 1997 гг. специалисты Астраханского центра по испытаниям обследовали ряд производств модифицированного битума в Нижегородской, Тульской, Московской, Тверской, Ростовской, Волгоградской областях, Краснодарском крае, а также производство модификатора ДСТ в АО «Воронежсинтезкаучук». Учитывая, что систематизированная информация о положении дел с выпуском модифицированного битума в России отсутствует, в настоящей статье предпринята попытка обобщить состояние и проблемы его производства.

Все эксплуатируемые и обследованные установки по производству модифицированного битума снабжены смесителями циклического действия, имеют значительные конструктивные отличия, различную производительность, степень механизации и автоматизации, технологические режимы; они отличаются по применяемым исходным компонентам и лабораторному обеспечению. В числе обследованных имеются установки, изготовленные фирмами Италии (г. Кстово Нижегородской области), Германии (г. Богородицк), Испании (г. Ногинск), отечественного производства — НПО «Космос», ГП ЦНКБ завода № 354 и приспособленные установки собственного изготовления. Производительность установок колеблется от 20 до 200 тонн в смену.

Как известно, технологический процесс модификации битума представляет собой высокотемпературное (160 — 180 С) перемешивание исходного битума, модификатора и пластификатора до получения однородной массы. Технологический процесс подачи, подогрева исходного битума и пластификатора, перемешивания и выдачи готового продукта на всех специализированных установках механизирован и частично автоматизирован.

Общей проблемой всех производств является низкое качество поступающего для модификации дорожного битума. При оценке технологии мы исходили из того, что модификация есть процесс дальнейшего улучшения эксплуатационных свойств дорожного битума. К сожалению, действовавшие ранее ТУ 35— 1669— 88 «Вяжущие полимерно-битумные ПБВ на основе ДСТ», полимерасфальтобетон с изм. № 1— 5 (5) позволял широко использовать для модификации нефтяные битумы марок БН, чем при повсеместном дефиците дорожных битумов активно пользовались производители.

Ситуация стала меняться к лучшему лишь после принятия в мае 1996 г. Федеральной дорожной службой «Порядка согласования рецептов производимого ПБВ» с Федеральной дирекцией лабораторного контроля и обследования автомобильных дорог. Введение указанного порядка позволило также выявить случаи формальной модификации, то есть использования полимеров, например НПС, для улучшения отдельных свойств (как правило, растяжимости) обычных нефтяных битумов до уровня, предъявляемого нормативными документами к дорожным битумам.

В этой связи вопрос о разработке и утверждении нормативного документа, определяющего общий уровень требований к модифицированным битумам, стоит достаточно остро. Частично решает эту проблему новый отраслевой стандарт на полимерно-битумное вяжущее ОСТ 218— 010— 98 (3), в котором в качестве исходного сырья обозначены дорожные битумы. В этом документе также четко определен объем партии (и, соответственно, объем испытаний) и приемки готовой продукции, что важно как для производителя, так и для потребителя ПБВ.

На обследованных установках для модификации битумов применяются различные модификаторы: ДСТ АО «Воронежсинтезкаучук», зарубежные — «Кратон», «Вектор», а также НПС, блоксополимерный раствор по ТУ 5718007011393б— 98. Отличительной чертой применения модификаторов повсеместно является полная неспособность потребителей оценить качество при входном контроле, даже органолептическими методами (по виду, цвету) и его гранулометрический состав путем рассева на стандартных ситах. В результате для модификации в отдельных случаях использовались гранулы ДСТ производства АО «Воронежсинтезкаучук» до 20 мм в диаметре и до 50 мм длиной — «лапша». Кроме того, для оценки качества используемого модификатора у производителя модифицированного битума, как правило, отсутствуют ТУ, а нормативный документ на широко применяемый модификатор «Кратон» англо- голландской фирмы «Шелл» вообще отсутствует. Все это создает дополнительные трудности в получении однородности модифицированного битума.

ЛАБОРАТОРНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ

Наиболее слабым звеном производства модифицированного битума повсеместно является лабораторное обеспечение. Большинство лабораторий, обслуживаю-

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

щих установки по модификации битумов, не укомплектовано необходимыми для испытаний средствами измерений и лабораторным оборудованием, а имеющиеся приборы не всегда прошли проверку и аттестацию. В связи с высокой трудоемкостью и слабой технической оснащенностью на всех производствах не соблюдается регулярность определения температуры хрупкости и растяжимости при 0 С, а в ряде случаев большинство показателей производимого продукта проверяется эпизодически.

Технологические регламенты и схемы контроля производства на обследованных установках, как правило, отсутствуют. На всех производствах имеются свои индивидуальные проблемы, связанные с отработкой технологии, качеством сырья, соблюдением оптимальных режимов, решение которых позволило бы улучшить качество выпускаемого модифицированного битума. Эти проблемы решаются исходя из собственных научных и технических знаний и очень редко с привлечением специалистов со стороны.

На большинстве предприятий нарушается утвержденный Федеральной дорожной службой порядок по отбору и хранению арбитражных проб выпущенного продукта, установленный с целью повышения ответственности производителей и разбора конфликтных ситуаций.

В этих условиях наиболее стабильных результатов удалось добиться ЗАО «Техпрогресс» на установке, расположенной в п. Ленинский Тульской области, выпускающей ПБВ для федеральных дорог «Дон», «Крым», «Волга». Предприятие эксплуатирует установку по приготовлению ПБВ конструкции ГП ЦНКБ производительностью до 100 тонн в сутки с двумя смесителями 2,3 тонны каждый. Для производства ПБВ используется битум различных нефтеперегонных заводов, в том числе Ярославского, Рязанского, Ухтинского, Московского НПЗ и АО «НОРСИ». Производство имеет приобъектную лабораторию, позволяющую выполнять комплекс испытательных работ, и лабораторный смеситель для приготовления пробных замесов, технологический регламент и схему контроля.

Следует особо отметить, что наличие в составе лабораторного оборудования лабораторного смесителя позволяет подбирать рецептуру, прогнозировать качество продукта (ПБВ), исходя из конкретного вида сырья (битума), вида модификатора и добавок, избегая при этом получения брака. Для отработки технологии привлекались специалисты трех организаций. Помимо общего обследования производства, нами был сделан анализ стабильности исходного и производимого модифицированного битума, а также произведен ряд контрольных проверок без предварительного уведомления производителя с целью взятия рядовых проб серийно изготавливаемой продукции, в том числе в ночную смену. Сводные графики стабильности исходного битума Московского НПЗ и получаемого на установке ПБВ в июле—августе 1997 г., по данным заводской лаборатории, показывают следующее.

1. Получаемое ЗАО «Технопрогресс» ПБВ марки 60/90 независимо от качества исходного сырья стабильно отвечает требованиям ТУ 35-1669-88 с изм. 1—5. Колебания значений показателей качества продукта находятся в пределах нормы.

2. Показатели, характеризующие качество исходного БНД марки 60/90 Московского НПЗ, в июле — августе 1997 г. в подавляющем большинстве случаев соответствуют нормативным требованиям ГОСТа 22245-90, при этом характеризуются большим размахом и резкими скачками по показателям пенетрации и растяжимости.

3. На графиках хорошо отслеживается зависимость колебаний показателей ПБВ от изменения свойств исходного битума, а также взаимоувязка изменений комплекса показателей, что является подтверждением достоверности получаемой информации.

4. Относительный размах показателей получаемого ПБВ меньше, чем исходного битума, что характеризует процесс позитивно, как хорошо управляемый и достигающий своей цели.

КАК БЫТЬ?

Итак, в настоящее время во многих регионах Российской Федерации имеются установки различных технических характеристик и конструктивного исполнения по выпуску модифицированного битума. На существующих установках возможен стабильный выпуск модифицированного битума, отвечающего всем требованиям нормативных документов, чего смогли добиться, например, в ЗАО «Техпрогресс» (п. Ленинский Тульской области).

Основными проблемами его производства являются: низкое качество исходных битумов; отсутствие входного контроля качества модификатора; слабость лабораторных служб производств; несовершенство нормативной базы и методов испытаний битумов с требуемыми свойствами; отсутствие технологических регламентов, схем контроля производства; отсутствие лабораторных смесителей для приготовления пробных замесов и рецептов подборов составов модифицированных битумов на конкретных компонентах; нарушение установленного порядка согласования рецептов выпускаемого ПБВ и хранения арбитражных проб с Федеральной дирекцией лабораторного контроля.

Для решения проблем производства модифицированных битумов предлагается:

— обеспечить максимальное применение для модификации дорожных битумов, используя для этого договорные отношения с нефтеперегонными заводами, административные и рыночные механизмы;

— запретить применение модификаторов битума, не имеющих нормативных документов, утвержденных в установленном порядке;

— ввести обязательный входной контроль модификаторов по внешнему виду, цвету и гранулометрическому составу;

— предложить производителям модифицированного битума шире использовать возможности специализированных химических лабораторий для выборочного контроля качества модификаторов;

— запретить выпуск и применение модифицированного битума на дорогах федерального значения с установок, не обеспеченных лабораторным контролем по всем необходимым показателям;

— рекомендовать осуществлять предварительные замесы и подбор рецептур модифицированного битума в лабораторных условиях для всех вновь поступивших на производство партий исходных материалов;

— ускорить разработку положения о лабораторной службе в дорожной отрасли и решение других вопросов, связанных с регламентацией деятельности дорожных лабораторий;

— с целью практического обучения специалистов, эксплуатирующих установку по производству модифицированных битумов, провести под эгидой Федеральной дорожной службы ряд обучающих семинаров;

— ужесточить штрафные санкции за выпуск модифицированных битумов по рецептам, не согласованным с Федеральной дирекцией лабораторного контроля и обследования автомобильных дорог и без арбитражных проб;

— ускорить принятие нормативного документа, устанавливающего общие требования к модифицированным битумам;

— по линии отраслевой науки продолжить совершенствование методов испытаний битумов (температуры хрупкости, сцепления с каменным материалом) и разработку приборов для широкого практического применения в дорожных лабораториях на местах.

ЛИТЕРАТУРА

1. Гохман Л.М., Гурарий Е.М. «Есть и стандарты и технологии» («Автомобильные дороги» № 3, 1997 г.).
2. Быстров И.В. «Повышение эффективности применения модифицированных битумов» («Наука и техника в дорожной отрасли» № 2, 1997 г.).
3. ВСТ 218.010-98 «Вяжущие полимерно-битумные дорожные на основе блоксополимеров типа СБС «Техническая химия».
4. ГОСТ 22245-90 «Битумы нефтяные дорожные вязкие». Технические условия.
5. ТУ 35-1999-88 «Вяжущие полимерно-битумные на основе ДСТ и полимерасфальтобетон».

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Михаил ГОЛЬЦ,
главный инженер ДРСУ № 3
ГП "Волгоградавтодор"

ОБ ОПЫТЕ ПРИМЕНЕНИЯ БИТУМОВ, МОДИФИЦИРОВАННЫХ ПОЛИМЕРАМИ

Срок службы асфальтобетонных покрытий на автомобильных дорогах и мостах составляет шесть лет. Однако за последние десятилетия он стал, к сожалению, катастрофически сокращаться, а это в свою очередь приводит к тому, что сейчас более 90 процентов материальных, трудовых, энергетических ресурсов, выделяемых дорожной отрасли, идет на ремонт и реконструкцию. И это несмотря на незавершенность сети автодорог с твердым покрытием!

Почему сокращается срок службы асфальтобетонных покрытий?

В чем же причины такого положения дел? Их несколько, но главная уже ни для кого не является секретом: применяемые нами органические вяжущие материалы - битумы по ГОСТу 22245 — не удовлетворяют всему комплексу требований, предъявляемых к ним.

Одно из таких требований — температурная трещиностойкость. Так, температура хрупкости по Фраасу для наиболее широко применяемых у нас битумов марок БН 40/60, БНД 60/90, БНД 90/130, как правило, ограничивается морозами до 18 градусов. Но ведь на 85 процентах территории России морозы в зимние месяцы опускаются от 20 до 60 градусов. Именно из-за этого после одного-двух лет эксплуатации на покрытиях появляются трещины — очаги интенсивного их разрушения.

Серьезным недостатком битумов является и отсутствие у них способности к упругим деформациям, так как это типично термопластические материалы. А ведь в последние годы интенсивность и величина динамических воздействий на асфальтобетонные покрытия заметно возросла, и вот при высоких плюсовых температурах в битумных пленках образуются остаточные деформации, а при низких — микротрещины, приводящие в конечном счете к разрушению покрытия.

Выход виден один: необходимо совершенствовать битумное вяжущее на основе полимерных добавок.

Покрытие на основе модифицированного битума дороже, но его прочностные характеристики в 2-3 раза выше.

В 1966 году ГП "Волгоградавтодор" совместно с предприятием НПО "Космос" (г. Москва) начал использовать в дорожном строительстве полимернобитумное вяжущее — ПБВ, полученное на основе дивинилстиролтермоэластопласта — ДСТ. В основу этого продукта входит каучуковая крошка, индустриальное масло и битум 60/90, полученный на установке СИ-204. На ней осуществлены автоматизация процессов загрузки вышеперечисленных исходных материалов, точное их дозирование, регулирование температурных режимов на базе разработанной НПО "Космос" системы автоматики "ГАММА-4000", а также датчиков температуры и давления.

ГП «ВОЛГОГРАДАВТОДОР» совместно с НПО «Космос» разработал и использует ПБВ на основе ДСТ...

Все компоненты в определенной пропорции доводят до температуры не более 160 градусов и тщательно перемешивают около 6 часов. Затем 2 — 5 процентов по объему подают в котел с битумом БН 60/90 и снова перемешивают. Оператор отбирает пробу ПБВ на контрольный анализ в лабораторию, где установлено современное итальянское оборудование, ЭВМ. По результатам анализа выдается качественный паспорт. ПБВ подается на завод, где приготавливается асфальтобетонная смесь II марки тип Б. Она отвечает всем показателям по ГОСТу 9228-84 и приобретает марку 90/130. Повышается эластичность битума, трещиностойкость при температуре не ниже минус 25 градусов.

С полученной асфальтобетонной смесью удобно работать, она легко укладывается. Но, конечно, требует строгого соблюдения температурного режима на всех этапах: при изготовлении на заводе, при транспортировке, укладке и укатке. Однако, как показывает практика, все эти условия выполнимы. В дорожностроительном управлении № 3 г.Камышина Волгоградской области на автомобильной дороге республиканского значения Сызрань — Саратов — Волгоград в 1996 году было уложено 2 км асфальтобетона на основе ПБВ. С тех пор, как за этим участком ведется наблюдение, здесь в последние два сезона, ни колейности, ни раковинообразования не наблюдается. Правда, на отдельных участках появились микротрещины, причины образования которых сейчас изучаются.

Покрытие на основе модифицированного битума дороже традиционного на 50 процентов. Прочностные же показатели его превышают традиционные в два-три раза. Это позволяет прогнозировать получение экономии денежных средств за счет снижения затрат в сфере эксплуатации, в частности уменьшения объема ремонтных работ.

г.Волгоград

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Владимир ИВАНОВ,
Виктор АРКАДЬЕВ (фото),
наши корр.

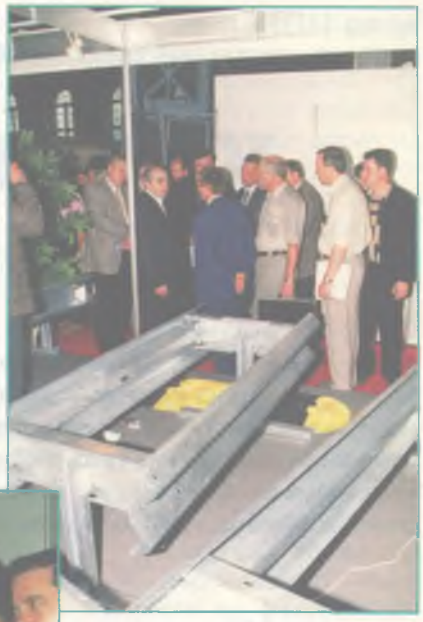
"ДОРОГА-98"

В Манеже состоялась 1-я Московская международная выставка дорожного хозяйства

Самый престижный выставочный комплекс столицы — Манеж нынешним летом принимал дорожников. Более 100 различных фирм и организаций из 12 стран, специализирующихся в дорожной технике, приборах и оборудовании, представили на суд посетителей и специалистов лучшие образцы своей продукции.

— Сам факт проведения выставки в Манеже и ее статус международной, — сказал, выступая на церемонии открытия руководитель Федеральной дорожной службы России В.Г.Артюхов, — свидетельствуют о повышении внимания общества, Президента и Правительства России к дорожной проблематике.

И это естественно. Дорожное строительство — катализатор экономики. Россия переживает сегодня настоящий автомобильный бум, прирост автотранспортных средств составляет у нас 10 — 15 процентов в год. Москва уже вышла на рубеж "насыщения": 51 автомобиль на 100 человек населения. И для того чтобы справиться с возрастающим потоком машин, быстро и качественно реконструировать дорожную сеть страны, нужна современная высокопроизводительная техника. Такая, которую изготавливают ведущие мировые фирмы — "Бернарди", "Вермеер", "Веста", "Бителли", "Вольво" и некоторые российские машиностроительные заводы. Последние, кстати, как показала выставка, заметно подтянулись, а по ряду параметров российская дорожная техника и приборы даже превосходят аналогичные западные образцы.



На церемонии открытия присутствовали представители целого ряда министерств и ведомств, оказавших поддержку выставке, — Минтранса, Госстроя, АО "Стройдормаш", ГИБДД, Доринвеста. Активное участие в ее подготовке и проведении принимало столичное правительство. Выставку посетил мэр Москвы Ю.М.Лужков. Он отметил высокий уровень ряда разработок отечественной дорожной техники.

Параллельно с выставкой в Манеже прошла презентация ряда инвестиционных проектов, в том числе строительства платных дорог. Эта тема и сегодня одна из самых острых и дискуссионных в стране, хотя платные дороги уже существуют и являются заметным подспорьем в финансировании дорожной отрасли.

ДИПЛОМ
DIPLOMA

УЧАСТНИКА ВЫСТАВКИ
OF THE EXHIBITION PARTICIPANT

НАГРАЖДАЕТСЯ ФИРМА
THE FIRM

Журнал "Автомобильные дороги"

ЗА АКТИВНОЕ УЧАСТИЕ В ПЕРВОЙ МОСКОВСКОЙ МЕЖДУНАРОДНОЙ ВЫСТАВКЕ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА «ДОРОГА'98»
TO REWARDED FOR ACTIVE PARTICIPATION IN THE FIRST MOSCOW INTERNATIONAL ROAD EXHIBITION «DOROGA'98»

Виталий Артюхов
Vitaly Artyukhov
Руководитель
Федеральной дорожной службы России
Federal Highway Administration of Russian Federation
Director

Юрий Лужков
Yuri Luzhkov
Мэр Москвы
Mayor of Moscow

Владимир Федоров
Vladimir Fedorov
Начальник ГУ ГИБДД МВД РФ
Main Department of Traffic Control of Russian Federation
Chief

Тамара Катаева
Tamara Kataeva
Президент М-ЭКСПО
M-EXPO President

На снимках: у стендов выставки руководитель ФДС России В.Г.Артюхов; образцы дорожной техники и оборудования; мэр Москвы Ю.М.Лужков во время осмотра выставки.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Виктор БАТУРИН,
профессор, заслуженный строитель РФ

КОЛЬЦО ДЛЯ ЛЮБИМОГО. ГОРОДА

Характеристика нынешнего состояния Воронежа крайне противоречива. Конечно же, этот город — жемчужина Дона. Кроме такого сугубо общего, эмоционального заключения, можно еще добавить, что он — один из крупнейших промышленных, торговых, культурных центров России. Воронеж занимает выгодное географическое положение, и как следствие этого — здесь сосредоточение магистралей транспортных сетей. Транспортное пространство представлено железнодорожным, воздушным, речным видами. Особо надо сказать об автомобильных дорогах. Помимо территориальных, город пересечен и федеральными трассами Курск — Воронеж — Борисоглебск, Воронеж — Тамбов, "Дон".

1.

Однако благо это или беда? Посмотрим на ситуацию с такой точки зрения. Сочетание городского и транзитного транспорта не только создает дополнительную нагрузку на улицы Воронежа, не только снижает безопасность движения, но и резко ухудшает экологическое состояние. На основе выполненных местным ГипродорНИИ расчетов выявлено, что через город проходит около 4,5 тысячи транзитных автомобилей, в том числе 2 — 2,5 тысячи грузовых. Суммарная эмиссия вредных выбросов в атмосферу при этом достигает 2,4 тысячи условных тонн в год! Это означает, что ежедневно горожане "потребляют" более 6 тонн окисей углерода, азота, соединений свинца... Каждого воронежца ныне транзитный транспорт одаривает 3 килограммами вредных выбросов. А перспективы еще более плачевны: через двадцать лет этот показатель может увеличиться почти в два раза, поскольку интенсивность движения к тому времени здесь прогнозируется в пределах 9 тысяч автомобилей в сутки.

И ведь происходит не только загрязнение атмосферы: отравляются почва, поверхностные стоки, увеличивается уровень шума.

Какой выход виден из создавшегося положения?

В 1996 году институтом "Воронежпроект" была разработана концепция территориально-градостроительного развития Воронежа, в соответствии с которой предусматривается перспективное расширение границ города. В проекте по предложениям Воронежского ГипродорНИИ представлены перспективы развития внутренних и внешних транспортных связей, без которых, естественно, невозможно само развитие города. При этом ключевым моментом является создание вокруг Воронежа внешнего автодорожного кольца.

Перспективная трасса северо-восточного обхода предусматривает использование существующего обхода Воронежа на участке от пересечения с магистралью "Дон" до левого берега реки Воронеж, а далее она прокладывается восточнее населенных пунктов Боровое, Сомово, Новая Усмань с выходом на магистраль "Дон" севернее села Рогачевка.

Трасса южного обхода совмещена с концом северо-восточного и прокладывается в 4 — 8 км южнее существующей границы Воронежа, пересекая реку Дон севернее села Гремячье с выходом на автодорогу Воронеж — Луганск (Р-194), с которой трасса обхода совмещается на участке до пересечения с автодорогой Курск — Воронеж (А-144).

Северо-западный обход города начинается от автодороги Курск — Воронеж (западнее поселка Латная) и прокладывается в обход населенных пунктов Лосево, Губарево, Русская Гвоздевка, Хвощеватка с выходом на магистраль "Дон" у села Новоживотинное.

Вот основные показатели перспективных обходов:

Един. измер.	Перспект. обходы		
	северо-восточ.	южный	северо-запад.
1. Строительная длина, км	41	52	46
2. Перспективная интенсивность движения, тыс. на 2018 г. авт./сут.	8,1+10	6,5	3,8
3. Техническая категория по СНиП-2. 05.02-85	1-б	II	III

Строительство внешнего автодорожного кольца позволит решить не только проблему проезда транзитных автомобилей по городским улицам. Существующая территориальная организация Воронежа определяет большие расстояния при движении между различными частями города, например, между Северо-Восточным и Юго-Западным микрорайонами, Северным жилым и районом ВАИ... Формирование внешнего кольца позволит вывести и часть внутригородских транспортных потоков за пределы города. И автомашины, следующие, к примеру, из Левобережного района в направлении Курска, Острогожска, из Коминтерновского района в сторону Тамбова, Саратова, Ростова-на-Дону, тоже сократят свой путь по городским улицам.

2.

Актуальность задачи по созданию вокруг Воронежа внешнего автодорожного кольца подкреплена перспективами развития федеральных автодорог, проходящих через город. Так, предполагается интегрировать магистраль "Дон" в общую систему Евро-Азиатских магистралей как составную часть международного маршрута Балтика — Центр — Черное море (БЦЧ). В рамках СНГ при-

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Каждого воронежца транзитный транспорт «одаривает» тремя килограммами вредных веществ

нято решение по формированию перечня международных дорог, в который "Дон" включена как один из основных маршрутов направления Север — Юг, а федеральные автодороги Курск — Воронеж — Борисоглебск до магистрали "Каспий" и Воронеж — Тамбов потенциально могут быть включены в этот перечень как маршуты направления Запад — Восток.

Конечно, большая цель требует и больших средств. Поговорим о них.

Ориентировочный объем инвестиций в строительство перспективных обходов Воронежа в текущих ценах составляет около 3 млрд рублей. В условиях дефицита бюджетов всех уровней такую сумму единовременно изыскать, конечно, практически невозможно. Но надо учесть, что инвестирование строительства обходов может быть раздвинуто во времени. Так, по оценке Воронежского ГипродорНИИ, пропускная способность существующего северо-восточного обхода Воронежа будет исчерпана лишь через 7 — 8 лет, следовательно, здесь к строительству обхода можно приступать не ранее 2005 года. В первую очередь надо строить южный обход, а для этого необходимо поэтапное выделение в течение 5 — 6 лет по 150 — 200 млн рублей ежегодно.

Это уже реальные суммы. К тому же, поскольку в создании внешнего транспортного кольца есть прямая заинтересованность города и области, для строительства перспективных обходов могут быть привлечены, кроме средств Федерального дорожного фонда, средства городского и областного бюджетов. Кроме этого, дополнительные средства для строительства обходов могут быть получены за счет привлечения частных инвестиций, которые могут быть выделены коммерческими организациями в счет будущего размещения рекламы, аренды полосы отвода для строительства торговых пунктов, АЗС, других объектов дорожного сервиса.

Проблема финансирования — серьезная, но не единственная. Таким же важным является резервирование земель для создания внешнего автодорожного кольца. Вероятность риска, связанного с застройкой перспективного коридора, несмотря на глубину отходов (удаление от города), все-таки остается. Для решения этой задачи необходимо разработать и законодательно утвердить, хотя бы на областном уровне, механизм резервирования земель и принудительного изъятия и выкупа земельных участков для строительства объектов общего пользования.

3.

Затраты обязательно окупятся. Только повышение скорости значительно сократит долю транспортной работы в цене перевозимых грузов и товаров (в целом в России она в 4 — 7 раз выше, чем в таких развитых странах, как США, Канада).

Однако прямые экономические выгоды, улучшение экологической ситуации и безопасности движения не исчерпывают полностью тех преимуществ и выгод, получение которых возможно. Упомянем здесь хотя бы косвенный социальный эффект. Если для финансирования проекта, как мы уже упоминали выше, необходимо выделение 3 млрд рублей, то в трудовых затратах это составит около 2 млн человеко-дней, что позволит обеспечить прямую занятость на строительстве до полутора тысяч человек. Фактическая же занятость с учетом загрузки вспомогательных предприятий стройиндустрии, автотранспортных и добывающих дорожно-строительные материалы организаций увеличится, по самым скромным подсчетам, в два раза. Для горожан, среди которых растет число безработных из-за большого числа бездействующих предприятий, строительство транспортного кольца — это шанс получить работу.

Реализация предложений Воронежского ГипродорНИИ по строительству обходов Воронежа пока сдерживается дефицитом финансовых средств. Но учитывая, что только на подготовку исходных данных и полного комплекта проектно-сметной документации, проведение экспертизы потребуется не менее 3 лет, к разработке этого проекта все же необходимо приступать уже сейчас, чтобы начало XXI века не омрачили смоговый туман над Воронежем, разбитые городские дороги и бесчисленные аварии. Ведь нам надо думать не столько о деньгах, сколько о людях.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Александр КУЛИЖНИКОВ,
кандидат технических наук,
Архангельский государственный технический университет

ЕЩЕ РАЗ О СЮРПРИЗАХ ДЕДА МОРОЗА

О них надо вспоминать задолго до зимы, как это делает в своей публикации В.И.Рувинский («Автомобильные дороги» № 3 за 1998 год)

Доктор технических наук В.И.Рувинский поднял важные вопросы нормирования величины морозного пучения грунтов земляного полотна в дорожных конструкциях. Он прав, когда утверждает, что существующие нормы на этот счет завышены и соответствующие исследования позволят научно обосновать требуемые нормативы. Результаты такой работы дадут возможность повысить несущую способность и морозоустойчивость дорожных конструкций.

В связи с вопросами, поднятыми в статье, представляется целесообразным остановиться на некоторых рекомендациях, полученных в АГТУ на основе исследований на автомобильных дорогах севера России в условиях глубокого сезонного промерзания грунтов.

1. В нормативах при назначении руководящей отметки насыпи и толщины слоев из стабильных материалов необходимо учитывать тип грунта, подстилающего земляное полотно. Так, для районов с высоким уровнем грунтовых вод при глубине промерзания, достигающей 3 м, морозному пучению подвергаются слои, залегающие на критической глубине 2,25...2,50 м. В этом случае при руководящей отметке насыпей 1,2...1,5 м морозное пучение только промерзшего основания насыпи (мощность около 1 м) превысит допускаемую величину для всей дорожной конструкции.

Однако при назначении руководящей отметки насыпи по табл.21 СНиП 2.05.02-85 тип подстилающего грунта не учитывается, так же как и тип покрытия дорожной одежды и многослойность грунта земляного полотна.

Исследования, выполненные на кафедре автомобильных дорог АГТУ, позволили разработать новую методику расчета, которая показала, что в зависимости от: а) типа пучинистого подстилающего грунта руководящая отметка должна быть увеличена в 1,3...1,79 раза; б) материала покрытия дорожной одежды руководящая отметка может быть уменьшена в 0,55...1,00 раза соответственно при изменении типа покрытия от переходного к усовершенствованному капитальному; в) многослойности грунтов земляного полотна — например, непучинистые грунты в верхней части, а пучинистые в нижней — существенно изменяется руководящая отметка насыпей, подсчитываемая в настоящее время чаще всего по одному из самых неблагоприятных грунтов многослойной конструкции.

Не учитывается и тип подстилающего грунта земляного полотна при расчете толщины слоев из стабильных материалов по методике ВСН 46-83 при различном отношении глубин промерзания и залегания грунтовых вод. Так, если грунты земляного полотна и подстилающего основания не совпадают, то при непучинистых подстилающих слоях толщина слоев из стабильных материалов может быть существенно снижена, в то время как при пучинистых грунтах, наоборот, увеличена. Неучет данного фактора приводит либо к недостаточной, либо завышенной материалоемкости дорожной одежды.

2. Необходимо отметить, что В.И.Рувинский поднимает очень важную проблему, которой до сих пор не уделялось должного внимания.

Нужно решать вопросы обеспечения морозоустойчивости дорожной одежды уже на стадии экономического обоснования проекта. К сожалению, при существующей технологии проектно-изыскательских работ автомобильные дороги прокладываются чаще всего не по самым благоприятным грунтово-гидрогеологическим условиям местности. Трасса определяется на основе вариантного проектирования в камеральных условиях, при этом оцениваются преимущественно рельеф и ситуация. Грунтово-гидрогеологические условия принимаются во внимание лишь по косвенным характеристикам. В результате по назначенному варианту в камеральных условиях на основе полевых изысканий в узкой полосе местности происходят лишь локальные изменения на небольших по протяженности участках автомобильной дороги.

По выбранной трассе строится автомобильная дорога, как правило, с завышенной материалоемкостью, но даже в этом случае трудно обеспечить ее несущую способность, так как грунтовые воды оказываются близкими к поверхности земли, а пространственное расположение подстилающих грунтов способствует консервации воды под земляным полотном. Такие участки бывает очень трудно реконструировать, и даже большие затраты подчас не обеспечивают необходимой несущей способности и морозоус-

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

тойчивости дорожных сооружений.

Решить данные вопросы можно лишь в том случае, если при проектировании иметь следующую картину: размещение подстилающих грунтов в полосе варьирования трассы, пространственное расположение подошвы подстилающего грунта, а также направление фильтрации и сезонные колебания грунтовых вод в подстилающих слоях. Автомобильная дорога, проложенная по благоприятным грунтово-гидрогеологическим условиям, будет подвергаться минимальным пучинным деформациям, являться наименее материалоемкой и выдерживать требуемые сроки службы. Да и затраты на содержание и последующие ремонтные работы будут ничтожны.

Для решения данной проблемы на кафедре автомобильных дорог АГТУ разработана новая технология проектно-изыскательских работ на основе пространственной модели рельефа, элементов геологии и гидрогеологии местности. Модель позволяет в любой точке аналитически обоснованной полосы варьирования трассы рассчитать отметки поверхности земли, подошвы геологических слоев и спрогнозировать положение расчетного уровня грунтовых вод. На основе этой информации и может быть выбран лучший вариант трассы, который будет характеризоваться наименьшей средней руководящей отметкой, наибольшей протяженностью по благоприятным подстилающим грунтам, наибольшим средним модулем упругости подстилающего грунта, максимальным средним расстоянием от бровки земляного полотна до уровня грунтовых вод и, наконец, стремиться к минимальной длине.

3. При высотах насыпей меньше руководящих отметок по грунтово-гидрогеологическим условиям, как пишет В.И.Рувинский, оправдали себя конструкции земляного полотна с высокоэффективными теплоизолирующими (пенопласт стайрофоум марки фломэйт-500) и гидроизолирующими (изол) слоями. Это автор наглядно подтверждает многочисленными примерами. По нашим исследованиям, в условиях европейского севера величина морозного пучения была снижена в конструкциях с изолирующими или гидроизолирующими слоями только на 20...45 процентов. В связи с чем нами были даны следующие рекомендации: существенное повышение эффективности дорожных конструкций путем обеспечения требуемых морозоустойчивости и несущей способности достигается лишь в том случае, если устраивать не какую-то одну, а комплекс регулирующих слоев и прослоек, функционально дополняющих друг друга.

Так, при применении теплоизолирующих слоев, снижающих глубину промерзания грунтов земляного полотна до допускаемых размеров по пучинным деформациям, установлено, что скорость промерзания грунта значительно понижается, тем самым увеличивается количество мигрирующей воды в зону промерзания. В результате этого влажность грунта под теплоизолирующим слоем увеличивается и уменьшается несущая способность грунта земляного полотна. Применение же непосредственно под теплоизолирующим дренирующего слоя толщиной 20...25 см существенно уменьшает влажность грунта земляного полотна, тем самым значительно повышает эффективность работы улучшенной дорожной конструкции.

Оправдали себя на практике дорожные конструкции с гидроизолированными обоймами в теле земляного полотна. Здесь законсервированный гидроизолированный грунт не подвергается увлажнению и имеет малое морозное пучение. Однако опять-таки под нижним гидроизолирующим слоем скапливается большее количество промерзающей влаги, чем в конструкции без гидроизоляции. И в этом случае ниже гидроизолирующего слоя должен быть уложен дренирующий слой, который будет осуществлять отвод воды в поперечном направлении. Другим эффективным решением может быть устройство теплоизолирующего слоя. Тем самым уменьшаются скорость и глубина промерзания изолированной части и как результат снижается величина зимнего влагонакопления грунта под нижним слоем гидроизоляции.

4. Согласно требованиям СНиП 2.05.02-85 верхняя часть земляного полотна должна быть выполнена на глубину 0,8...1,2 м из непучинистого грунта. Однако этого недостаточно. Например, во II дорожно-климатической зоне увлажнение грунтов активной зоны земляного полотна происходит преимущественно от уровня грунтовых вод, а высота капиллярного поднятия в пылеватых грунтах достигает 1,5...3,0 м. Здесь необходима замена при пучинистых грунтах земляного полотна не только верхней его части, но и нижней — непучинистыми грунтами. В этом случае укладка в нижней части земляного полотна непучинистых грунтов толщиной 0,3...0,4 м или устройство капилляропрерывающих слоев предотвратит капиллярное и пленочное увлажнение грунтов активной зоны земляного полотна (парообразное увлажнение ничтожно мало), тем самым ограничит увлажнение от грунтовых вод и обеспечит несущую способность и морозоустойчивость грунтов активной зоны.

5. Заслуживает внимания и исследование вопросов дифференцированного нормирования наряду с допускаемым морозным пучением и соответствующего ему значения допускаемого коэффициента неравномерности морозного пучения. В этом случае при большом коэффициенте неравномерности морозного пучения будет маленькая допускаемая величина морозного пучения, а при равномерном морозном пучении допускаемая величина его может быть несколько повышена. Кроме того, равномерность морозного пучения покрытий из различных материалов будет также разной.

Детальные исследования неравномерности морозного пучения были выполнены в конце 70-х годов В.Н.Ефименко для условий Сибири. Для европейской части их анализировали А.Я.Тулаев, Н.А.Пузаков, М.Б.Корсунский, В.Н.Гайворонский, В.А.Лукина, Т.А.Гурьев и многие другие. Однако они не были систематизированы. Практические рекомендации как таковые в настоящее время отсутствуют.

Указанные рекомендации, по нашему мнению, позволят значительно уменьшить неприятности на автомобильных дорогах, вызванные «сюрпризами Деда Мороза».

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

П.МАРЬЕМАЯ, инженер ЗАО "Геотерра"

ГОФРИРОВАННЫЕ МЕТАЛЛИЧЕСКИЕ ТРУБЫ НА ВОДОТОКАХ И ДЛЯ ПРОПУСКА ТРАНСПОРТА И ПЕШЕХОДОВ

Шведско-финско-российская компания "Геотерра" представляет на российском рынке несколько европейских компаний – производителей геотехнических материалов и предлагает большой выбор такой продукции, как геотекстиль Terram и Bidim, дренажные компоненты для горизонтального и вертикального дренажа, геомембраны для защиты грунта и грунтовых вод (Naue Fasertechnik, Carbofol), текстиль и решетки для укрепления асфальта (Polyfelt, Tensare), георешетки и габионы для защиты склонов (Terracell, Maccaferri), дренажные трубы (ViaPipe), легкие сборные металлические гофрированные трубы ViaCon.

Металлические гофрированные трубы длительное время и широко применяются в скандинавских странах. Эти трубы можно использовать как водопропускные и пешеходные, а также для проезда транспорта. Возможна укладка гофрированных труб повышенной высоты на маршрутах верховой езды и на лыжных трассах. Форма поперечного сечения таких труб (окружность или эллипс) подбирается исходя из обеспечения возможности пропуска значительного водного потока. При этом достигается высокая конструктивная прочность.

На пересечении с железными дорогами чаще всего используется эллиптическое сечение с вертикальной большой осью.

Гофрированные трубы особенно эффективны при сборке непосредственно на строительной площадке с последующим перемещением к месту укладки кранами. После засыпки пересечение сразу же готово для пропуска движения.

Также трубы можно эффективно использовать на участках скального и другого достаточно прочного грунта, а также взамен арочных пролетных строений на мостовых опорах.

В местах с ограниченными высотами насыпей целесообразно использовать эллиптические гофрированные металлические трубы с горизонтальной большой осью, при этом давление грунта вокруг трубы равномерное. В зависимости от расчетного срока службы трубы подбирают толщину металла и способ поверхностной его обработки.

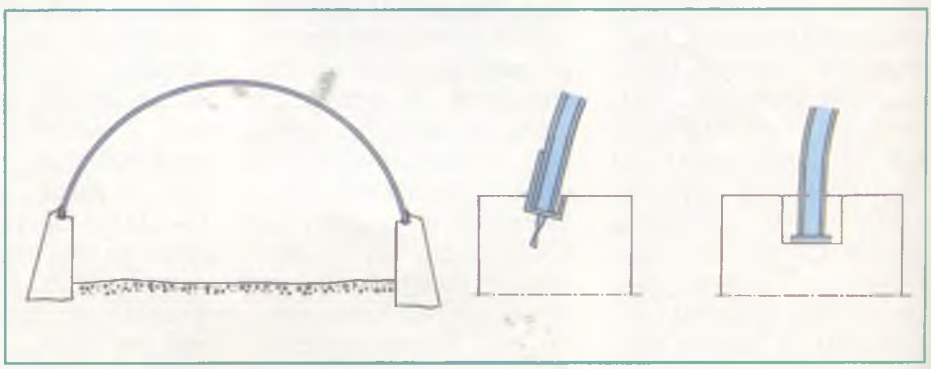
Расчет гофрированных металлических труб ведется по схеме единой геотехнической конструкции, работающей совместно с грунтом после ее засыпки. Эта конструкция работает как упругая, с равномерным распределением нагрузки по контуру. Действуют только нормальные нагрузки. Изгибающие моменты отсутствуют. Благодаря стабилизирующему действию грунта форма трубы не меняется. В то же время поперечные гофры допускают ее продольные деформации.

Специфика формы и материала обеспечивает безопасную работу трубы даже при появлении достаточно больших продольных вмятин, что крайне опасно для жестких бетонных конструкций.

Гофрированные трубы изготавливают из стали с нижним пределом текучести 235 или 275 Н/мм^2.

Длина выпускаемой трубы кратна 1,067 м при волнистости 152,4 X 50,8 мм, кратна 0,891 м при волнистости 100 X 20 мм и кратна 0,610 м при волнистости 67,7 X 12,7 мм.

Толщина засыпки над трубой должна быть не меньше 1/8 от высоты и во всяком случае не меньше 40 см, без учета высоты верхнего строения железнодорожного пути или дорожной одежды. Соединение листов между собой – на болтах типа М20. При толщине листа 5,5 мм и размере волны 200 X 55 мм прочность соединения на болтах составляет 1,190 кН/м, а при волне 150 X 50 мм – 1,670 кН/м, то есть на 40 % больше. Соответствующие моменты инерции 2,500 мм^4/мм и 2,205 мм^4/мм. В расчетах болтовых соединений коэффициент надежности принят на уровне 2,3 а если определяющим является момент инерции, то для прогиба – на уровне 2,0. Следовательно, оптимальным считается размер гофр 150 X 50 мм.



Гофрированная полуарка

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

При устройстве пешеходных переходов используют болты с круглыми шляпками, располагаемыми с внутренней стороны трубы.

Труба при необходимости может иметь дополнительное эпоксидное и (или) утепляющее (в местах размещения светильников) покрытие.

Антикоррозионное покрытие трубы выбирают в зависимости от характера агрессивности среды. Возможны три типа покрытий: 1 – горячая оцинковка толщиной 85 μ, 2 – то же с покрытием эпоксидной смолой типа ЕН с толщиной 200 μ, 3 – то же с покрытием эпоксидной смолой типа ЕН толщиной 400 μ.

Более чем 40-летний опыт использования гофрированных труб в суровых условиях Скандинавии свидетельствует, что при первом типе расчетный срок службы горячеоцинкованных труб независимо от агрессивности воды составляет не менее 20 лет. Этот срок превышает 40 лет, если pH>6,5, жесткость воды по содержанию кальция больше 20 мг/л, щелочность больше 1 мольЧэкв./л, электропроводность меньше 100 ms/м, средняя скорость потока меньше 0,5 м/с. Если эти условия не соблюдаются, рекомендуется применять покрытие типа 2 и 3. Тип 3 является стойким к износу плотнопористым покрытием. Наиболее толстое покрытие применяют в тех случаях, когда труба подвергается истиранию песчаным грунтом, а при высокой агрессивности окружающей среды предпочитают плотнопористое. В трубах диаметром не более 1 м внутреннюю поверхность обрабатывают полностью. На пересечениях дорог, посыпаемых солью, устраивают покрытие также и наружной поверхности трубы на протяжении 1,0 м в глубь откоса. В трубах, находящихся в соленых или кислых водах, покрытие устраивают как снаружи, так и внутри не меньше 0,5 м над средним уровнем воды.

Гофрированные металлические трубы предпочтительно располагать на уклонах не круче 0,08 – 0,10. Основание должно быть не ниже уровня водотока во избежание заиливания. Если грунты основания увлажненные, нужно их осушить на расстоянии порядка 3-кратного отверстия трубы. Неблагоприятные по несущей способности грунты подлежат замене с соответствующим уплотнением. В основание должна быть уложена подсыпка из мелкозернистого дренирующего материала. Возможные осадки основания следует компенсировать соответствующим строительным подъемом трубы во время ее укладки.

Для упрощения сборки труб, выполняемой обычно заказчиком под руководством мастера с завода-изготовителя, предусмотрены:

овальные отверстия в поперечных швах, в результате чего болты легко становятся на место;

точная подгонка листов за счет выдерживания радиуса закругления до самого края листа;

двухрадиусный изгиб листов труб пониженной строительной высоты;

пробная сборка трубы на заводе.

Каждый заказ сопровождается монтажной инструкцией с чертежами, обеспечивающей сборку ручным инструментом. Возможна поставка труб в собранном виде или сборка поставщиками.

Время сборки можно определить из расчета установки 18 болтов в час на 1 работника. В случае если материал имеет толщину более 6 мм, время сборки увеличивается на 10 %. Опытные рабочие выполняют работу быстрее. Кроме того, время сборки сокращается, если работы выполняются в помещении.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Владимир ОЛЬХВВИКОВ,
кандидат технических наук

ГРАВИЙКА НА РАСПУТЬЕ

Ремонт и содержание гравийно-щебеночных дорог всегда считались притчей во языцех. В РосдорНИИ, похоже, знают, как решать эту нелегкую проблему

В России протяженность гравийных и щебеночных дорог общего пользования более 150 тыс. км, это 30 процентов из всех существующих с твердым покрытием. Нормативные документы предусматривают возможность их нормальной эксплуатации при интенсивности движения не более 500 автомобилей в сутки, однако во многих случаях она превышает указанную в 2 — 5 раз. Выборочный анализ показал, что доля большегрузных автомобилей типа КамАЗ, колесных тракторов и специальной техники составляет более 50 процентов транспортного потока. Особенно характерна такая нагрузка для сельской местности.

При эксплуатации подобных дорог быстро ухудшается ровность покрытия и возрастет его износ, что вызывает необходимость в ремонте ранее установленных нормативами сроков. Результаты анкетного опроса свидетельствуют, что количество профилировок гравийного покрытия в год достигает 24, а физический износ — 5 см.

Существующие методы ремонта, заключающиеся в основном в профилировке покрытия или подсыпке нового слоя, малоэффективны, поскольку через непродолжительный промежуток времени вновь образуются деформации в виде колей, волн, выкрашиваний. Поэтому для существенного увеличения межремонтных сроков и улучшения эксплуатационных характеристик таких покрытий необходимы качественные изменения их свойств.

Добиться этого можно путем киркования покрытия и последующего укрепления взрыхленной гравийной или щебеночной смеси. Для этого, особенно если вскиркованный материал относится к категории крупнообломочных грунтов, пригодны практически любые органические и минеральные вяжущие или композиции, составленные на их основе. Для удешевления работ целесообразно максимально использовать местные материалы.

К каждой дороге должен быть индивидуальный подход. Суть его заключается в том, чтобы при разработке проекта реконструкции или ремонта дороги учитывалось ее конкретное состояние, интенсивность и состав движения, предыдущие затраты на ремонт и эксплуатацию. В итоге весь комплекс назначенных мероприятий должен привести в соответствие технико-эксплуатационные характеристики дороги и перспективную интенсивность движения.

ГП "РосдорНИИ" в течение 15 лет проводит большую работу в этом направлении. В зависимости от состояния дороги, перспективной интенсивности и состава движения рекомендуется применение одного из трех "наборов" работ, обеспечивающих:

— повышение эксплуатационных характеристик гравийных и щебеночных покрытий, уменьшение их износа и увеличение межремонтных сроков путем применения несложных технологических приемов;

— повышение прочности, сдвигоустойчивости покрытий путем использования вяжущих, придающих обработанному слою способность к регенерации и способствующих образованию коагуляционной структуры;

— значительное повышение расчетных характеристик, сдвигоустойчивости и прочности покрытий путем использования вяжущих, способствующих образованию кристаллизационной или бинарной кристаллизационно-коагуляционной структуры.

Первое направление работ. На дорогах с невысокой интенсивностью движения можно уменьшить износ, исключить пыление и увеличить межремонтный срок за счет обработки верхнего слоя покрытия на глубину до 5 см жидким органическим вяжущим, техническими лигносульфонатами (ЛСТ), в том числе модифицированными, лигнодором, гигроскопическими солями. После кирковки покрытия работы можно вести методами смешения или пропитки. Устраивать защитные слои на таких покрытиях нецелесообразно.

Работы по второму направлению связаны с использованием вяжущих, обеспечивающих укрепленному материалу тиксотропные свойства, то есть возможность восстанавливать утраченные технико-эксплуатационные характеристики путем многократного киркования покрытия, при необходимости внесения реагентов, перемешивания и уплотнения.

Указанный способ обработки предусматривается использовать при ремонте дорог с интенсивностью движения до 1500 автомобилей в сутки, а также при движении большегрузных автомобилей, характеризующихся очень большими удельными нагрузками на покрытие. Ремонтные работы с использованием таких вяжущих рентабельны в случаях, когда для обеспечения нормированных упругих прогибов требуется строительство очень мощной дорожной одежды, что характерно для сельскохозяйственных, карьерных, лесовозных дорог. Используя специальные вяжущие, можно значительно повысить прочность покрытия, его водостойкость, увеличить межремонтный срок. В то же время возникающие деформации в виде колей, волн, выкрашиваний легко ликвидируются в процессе ремонта, причем дополнительных минеральных материалов при этом не требуется.

Нами предложены три типа дорожных конструкций, применяемых при интенсивности движения 1000, 1500 автомобилей в сутки, а также при пропуске транспорта с осевыми нагрузками более 10 т.

При обработке гравийных и щебеночных смесей рекомендуется использовать вяжущие, характерной особенностью которых является наличие в них воды, выполняющей здесь важную роль структурирующей добавки и показателя степени регенерируемости смеси. Таковыми являются битумные эмульсии, битумные пасты прямого и обратного типа, комплексные вяжущие, состоящие из ЛСТ в сочетании с жидкими органическими вяжущими. Они обеспечивают коагуляционный характер связей в укрепленном материале. Варьируя составы вяжущих, можно регулировать адгезию пленок вяжущего к поверхности минеральных зерен и получать укрепленный материал с различной степенью тиксотропности (регенерируемости).

Разработаны расчетные характеристики и требования к гравийным и щебеночным смесям. Эти рекомендации включены в руководства по строительству и ремонту регенерируемых покрытий дорог низких категорий, которые находятся в стадии издания.

Критериями для установления момента регенерации дорожных одежд служат глубина колеи и ровность покрытия. Для разных типов конструкции допускаемая глубина ко-

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

леи находится в интервале 1,5 – 3,0 см, а ровность – 170 – 240 см/км.

Прочность всех минеральных смесей, обработанных предлагаемыми вяжущими, увеличивается во времени за счет испарения жидкой фазы и старения органических вяжущих. Установлено, что прочность 2,5 – 3,0 МПа является критической для возможности киркования слоя и обеспечения требуемого агрегатного состава вскиркованной смеси. Наиболее сложны для регенерации по этой причине слои, устроенные с применением карбонатных минеральных материалов и вязких битумов с пенетрацией меньше 90. Поэтому при строительстве или ремонте такие покрытия желательно закрывать поверхностной обработкой или защитным слоем.

При моделировании в лаборатории процессов формирования минеральных смесей, обработанных различными вяжущими, было установлено, что достижение вышеуказанной критической прочности происходит уже после 2 – 4 кирковок, что соответствует 1 – 1,5 годам службы покрытия. Многократно увеличить количество кирковок можно за счет внесения в смесь 1,5 – 4,0 процента жидкой фазы, состав которой зависит от типа вяжущего, применяемого при строительстве покрытия. При использовании в качестве вяжущих жидких битумов (гудронов), битумных эмульсий, битумных паст прямого типа добавляют воду. В случае использования битумных паст обратного типа – 3 – 5-процентный раствор поваренной соли, а комплексного вяжущего – 50-процентный раствор ЛСТ.

Работа по третьему направлению связана со значительным повышением расчетных характеристик покрытия и поэтому предусматривает использование для укрепления смесей вяжущих, обеспечивающих высокие прочностные характеристики. Проводить такие работы целесообразно на дорогах с интенсивностью движения свыше 1000 автомобилей в сутки при осевой нагрузке не более 10 т. Толщина укрепляемого слоя (более 10 см) определяется расчетом и зависит от реальной (перспективной) интенсивности движения.

Наиболее типичными вяжущими в этом случае являются цементы, известь, золы-уноса, молотые шлаки. Однако исследования последних лет показали, что при укреплении смесей одним минеральным вяжущим они оказываются чрезмерно жесткими и неморозостойкими. Поэтому предпочтительнее использовать два вяжущих (органическое и минеральное) или композицию на их основе. Формирующаяся в этом случае пространственная бинарная структура характеризуется разными свойствами, взаимно дополняющими друг друга и компенсирующими недостатки каждой из моноструктур.

Лучшие результаты проведенных в середине 80-х годов исследований были получены при использовании способа укрепления минеральных смесей цементом в сочетании с органическим вяжущим. Для этого метода характерны высокая морозостойкость, приемлемая деформативность и хорошие прочностные характеристики получаемого материала, а также возможность использования очень жидких органических вяжущих.

Существенным недостатком этого метода является сложная технология производства работ. Необходимость поочередного введения в смесь органического, минерального вяжущего, воды и после этого тщательное перемешивание смеси усложняет и удлиняет технологический процесс, что существенно снижает темпы строительства покрытия и вынуждает ограничиваться сменной захваткой в 80 – 100 м. Поэтому была предпринята попытка упростить технологию путем использования пасты на цементе.

Паста на цементе – это дисперсная система, состоящая из дисперсионной среды (воды) и диспергированного в ней органического вяжущего. Эмульгатор – портландцемент. Таким образом, все три необходимых компонента (органическое вяжущее, цемент и вода) для укрепления минерального материала имеются в одной системе (пасте). Технология приготовления такой пасты очень проста и ничем не отличается от производства паст на других тонкодисперсных твердых продуктах. Состав пасты, в том числе содержание цемента и органического вяжущего, можно менять в очень широких пределах, что обеспечивает в смеси нужное количество того и другого вяжущего. Необходимость содержания примерно равного количества органического и минерального вяжущего в смеси требует такого же их соотношения и в пасте.

Такое благоприятное сочетание вяжущих в пасте способствует при приготовлении очень высокой дисперсности частиц органического вяжущего, что приводит в свою очередь к увеличению стабильности и уменьшению расхода пасты при укреплении минеральных материалов. Высокая стабильность пасты на цементе позволяет перевозить ее на значительные расстояния без риска расслоения в транспортных средствах, не оборудованных средствами перемешивания.

В качестве органической составляющей пасты с наилучшей стороны зарекомендовали себя вязкие битумы и отработанное моторное масло марки ММО.

Сравнительные испытания показали, что образцы из минеральных смесей, укрепленных пастой на цементе, имеют лучшие показатели. Их прочность на 10 – 25 процентов выше при сравнении со смесями, укрепленными цементом и тем же органическим вяжущим, внесенными порознь. Для смесей, обработанных пастой на цементе, характерна и более высокая морозостойкость.

Высокие показатели в этом случае получаются за счет проявления двух эффектов. Прежде всего экранирующего эффекта битумной пленки, препятствующей взаимодействию частиц цементного клинкера с поверхностью грунтовых частиц при укреплении ПГС или щебеночной смеси двумя вяжущими, а также второго эффекта – эффекта домола цементного клинкера при перемешивании (в мешалке) смеси с внесенной в нее пастой на цементе. Пасту на цементе готовят при температуре 60 – 90 °С. В дальнейшем до смешивания с минеральной смесью частицы цементного клинкера находятся в воде. Температурное побуждение и длительное пребывание в воде интенсифицируют процессы гидратации и гидролиза цементного клинкера, в результате чего через несколько часов после приготовления пасты внешние оболочки частиц цементного клинкера разрыхляются. Поэтому в мешалке при смешивании смеси с пастой разрыхленные частицы цементного клинкера домалываются, увеличивая суммарную поверхность минерального вяжущего и прочностные показатели укрепляемого материала.

Специально проведенные исследования для определения безопасного технологического разрыва между изготовлением пасты на цементе и уплотнением смеси, укрепляемой этой пастой, показали, что хранить пасту на цементе и проводить необходимые технологические операции допустимо в течение 6 – 8 часов с момента ее приготовления.

Предлагаемые методы реконструкции дорог разработаны применительно к имеющемуся в настоящее время парку дорожных машин. Типичной техникой для реализации такой технологии являются: кирковщики, отечественные дорожные фрезы с максимальной глубиной обработки 22 см, автогрейдеры.

Появление на российском рынке в последние годы зарубежных холодных фрез с глубиной обработки до 50 см (типа Wirtgen, Haam, Bomag) открывает заманчивые возможности реконструкции существующих дорог с гравийными и щебеночными покрытиями под любую подвижную нагрузку. Указанные фрезы обеспечивают качественное перемешивание материала с любым минеральным или органическим вяжущим, в том числе вспененным вязким битумом, многокомпонентными композициями за 1 – 2 прохода по одному следу.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

ЖЕСТКОЕ ОСНОВАНИЕ

Впервые в Самарской области устройство жестких цементобетонных оснований было применено на строительстве дороги I технической категории на обходе Самары. В ходе работ, после доработки и усовершенствования технологии, было принято решение распространить опыт и на строительство дорог других категорий.

Обеспечение ровности бетонного основания при достаточно высокой скорости укладки с помощью скользящей опалубки дает возможность легко обеспечить необходимые параметры верхних, асфальтобетонных слоев дорожной одежды. Выгоды очевидны, а недостатки устраняются мерами, о которых рассказывает начальник лаборатории управления автомобильных дорог общего пользования Самарской области В.ТУМАЕВ.

В результате исследований мы выяснили, что при устройстве бетонных оснований для дорог I технической категории необходимо использовать бетон М-150. При этом, чтобы избежать недопустимые деформации кромок и боковых граней покрытий, после прохода бетоноукладчика со скользящей опалубкой применяются бетонные смеси с осадкой конуса не более 4 см.

Через каждые 6 м в свежеуложенном бетоне необходимо устраивать швы сжатия. Они представляют собой прокладки из досок, из изола или полиэтилена высотой 0,25 толщины бетона, шириной до 2 см.

Через 40 – 60 м следует устраивать швы расширения по типу рабочих швов. Прокладки в этом случае изготавливаются из чистообрезных досок мягких пород толщиной 28 – 25 мм.

Швы в затвердевшем бетоне заполняются немедленно после их нарезки, промывки и просушки до начала движения построечного транспорта по бетону. В свежеуложенном бетоне швы надо заполнять не ранее семи суток после укладки бетонной смеси.

Все работы по герметизации швов должны производиться в сухую погоду при температуре окружающего воздуха не ниже +5°С. Материалы для герметизации должны обеспечивать водонепроницаемость температурных швов и предохранять их от засорения песком, щебнем и прочими фракциями. Заполнитель должен обладать способностью деформироваться в интервалах температур от −30 до +60°С без нарушения сцепления с бетоном боковых граней плит.

Как правило, для этого применяются резинобитумные и битумнобутилкаучуковые мастики. При их отсутствии допускается готовить мастику на строительном объекте. В котле нагревают битум БНД 60/90 или БНД 90/130 до температуры 150°С, добавляют 15-процентный раствор ДСТ и тщательно перемешивают. В подготовленную таким образом смесь добавляют минеральный порошок до получения однородной по составу мастики.

Сразу после отделки поверхности и до набора проектной прочности за свежеуложенным бетоном необходим тщательный уход. Его основной этап составляет применение пленкообразующих материалов (этиноль, ПМ-86, ПМ-100А).

Момент нанесения пленкообразующего материала разрешается определять по отсутствию влаги на ладони при прикосновении к бетону, когда блестящая влажная поверхность бетона становится матовой.

Расход всех пленкообразующих при температуре воздуха ниже 25°С должен быть не менее 400 г/м², при температуре воздуха 25°С – не менее 600 г/м². Наносится пленкообразующий материал механизированным способом. Если работы производятся при температуре воздуха более 25°С, допустимо использовать влажную мешковину, паронепроницаемые пленки и другие рулонные материалы.

В том случае, когда для ухода за бетоном используется влажный песок, поверхность бетона после отделки укрывается полиэтиленовой пленкой. Через 12 часов поверхность бетона засыпают слоем песка 5 – 6 см и увлажняют в течение 7 дней.

Строгое следование этим рекомендациям позволяет добиться высокого качества бетонного основания и открывает путь к устройству их не только на дорогах I технической категории, но и на всех других дорогах.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

ДОРОЖНИК СНГ

ДОРОГИ НЕ ЗНАЮТ ГРАНИЦ

И это не просто поэтический образ. Международные автомагистрали действительно связывают страны и народы, благотворно влияя на развитие экономики и культуры сопредельных государств. Ровно через год после распада СССР дорожники бывших союзных республик решили объединиться. В декабре 1992 года в Минске родилась новая организация — Межгосударственный Совет дорожников.

В МСД сейчас входят двенадцать стран Содружества Независимых Государств. У каждой участницы своя дорожная история, начинавшаяся много веков назад. Но все государства строили современную дорожную сеть в последние десятилетия, в рамках "одной шестой земли".

Совместное прошлое — это фундамент нынешнего сотрудничества. Все заседания МСД, все встречи рабочих групп проходят в атмосфере дорожного братства, настоящей человеческой дружбы. И в этом главный залог жизнестойкости и перспективности межгосударственной дорожной политики.

У каждой страны свои успехи и свои проблемы в дорожной отрасли. У каждой свои планы внутреннего развития и международного сотрудничества. Первый выпуск журнала в журнале "Дорожник СНГ" рассказывает о состоянии дорожных дел в странах, входящих в МСД, представляет руководителей дорожных отраслей.

В дальнейшем "Дорожник СНГ" расскажет о каждой стране Содружества, настоящем и будущем ее автомобильных дорог и замечательных людях, посвятивших свои жизни их строительству.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Бури КАРИМОВ,
заместитель председателя — руководитель Секретариата МСД

НА РАВНОПРАВНОЙ ОСНОВЕ

Об авторе.

Бури Бачабекович КАРИМОВ родился в Таджикистане в 1957 г. Закончил политехнический институт и государственный университет с отличием. Работал в системе Минавтодора, пройдя путь от мастера и прораба до министра строительства и эксплуатации автомобильных дорог республики. В 1988 г. был назначен председателем Госплана и заместителем председателя Совета Министров Таджикистана.

Автор более 100 научных трудов и 10 книг. Соавтор нормативно-технических документов в дорожной отрасли. Доктор технических наук, профессор, академик Академии транспорта России. Член Международной конфедерации журналистов.

Б.Каримов — почетный дорожник России, а также почетный работник транспорта Российской Федерации.

ВМЕСТЕ ЛУЧШЕ

Принцип разделения СССР привел к тому, что накопившиеся проблемы в дорожном хозяйстве республикам пришлось решать в одиночку. Хотя известно, что транспортная политика многих государств направлена на объединение всех инфраструктур в скоординированную систему, причем не только на национальном, но и на международном уровне.

Проанализировав ситуацию, руководители дорожной отрасли бывших союзных республик пришли к выводу, что необходимо консолидировать усилия всех дорожников Содружества Независимых Государств.

11 декабря 1992 года в Минске для обеспечения широкого сотрудничества и организации совместных действий дорожных организаций стран Содружества Независимых Государств создан Межгосударственный Совет дорожников. Соглашение о сотрудничестве подписали руководители восьми дорожных администраций (Армения, Белоруссия, Казахстан, Молдавия, Россия, Таджикистан, Туркмения, Украина). На пятом заседании присоединились еще 4 республики (Азербайджан, Грузия, Киргизия, Узбекистан).

Создание Межгосударственного Совета дорожников (МСД) имеет большое значение в формировании и укреплении экономических, политических и культурных связей стран СНГ в интересах развития промышленного потенциала и повышения жизненного уровня населения.

В настоящее время резко возросла роль автомобильных дорог в развитии торгового и гуманитарного обмена между нашими странами. Начиная с 1992 г. отмечается быстрый стабильный рост интенсивности движения транспортных потоков и автомобильных перевозок грузов в международном сообщении.

Во всех странах постсоветского пространства имеет место ускоренный рост автомобилизации населения и бизнеса. В ряде стран реализованы или реализуются масштабные проекты развития национального автомобилестроения.

Вместе с тем сеть автомобильных дорог, по которым обеспечиваются международные автомобильные перевозки, по своему техническому уровню и обустройству объектов дорожного сервиса, в первую очередь — пограничных переходов, во многом не соответствует современным требованиям. Это является одним из препятствий, сдерживающих дальнейшее развитие перевозок между странами СНГ и сопредельными государствами, поэтому работы в этом направлении предстоит еще много.

ЗАДАЧИ МСД

Основными задачами деятельности Межгосударственного Совета дорожников являются:

— разработка согласованных предложений и программ по развитию и совершенствованию сети дорог международного значения; сохранение и унификация основных параметров автомобильных дорог, определяющих их технический уровень; определение совместных требований к конструкциям автомобилей в части нагрузки на ось и габаритов;

— разработка скоординированной системы нормативных и методических документов для дорожного комплекса стран — участниц МСД. Проведение согласованной политики в дорожном комплексе в вопросах стандартизации, метрологии и сертификации; разработка модельных документов по дорожному законодательству;

— разработка и реализация согласованной концепции развития межгосударственной системы научно-технической информации в дорожном хозяйстве;

— содействие в углублении интеграционных процессов в вопросах освоения и производства современных специальных материалов для ремонта и содержания автомобильных дорог, развития и повышения уровня дорожного сервиса;

— координация усилий дорожных администраций стран — членов МСД в вопросах подготовки инженерно-технических и научных кадров для отрасли;

— разработка целевых межгосударственных научно-технических программ в области автомобильных дорог для совместной реализации странами — членами МСД, консолидация финансовых ресурсов для их реализации;

— вопросы обеспечения безопасности дорожного движения и охраны окружающей среды;

— координация усилий дорожных администраций по реализации соглашений о сотрудничестве, принятых на межгосударственном и межправительственном уровне, и многое другое.

Проведено двенадцать заседаний Межгосударственного Совета дорожников и одно внеочередное совещание.

ОБЩИЕ ПРОЕКТЫ

В результате дискуссий на ряде встреч члены МСД пришли к выводу о необходимости проведения единой технической политики в области стандартизации и метрологии. Подготовлены предложения по совершенствованию стандартов на методы испытаний дорожно-строительных материалов, выявлена потребность каждой республики в приборах и лабораторном оборудовании.

Рассмотрено соглашение по сотрудничеству в области совершенствования и развития международных автомобильных дорог СНГ, согласована схема автодорожных коридоров для международных перевозок в страны ближнего и дальнего зарубежья. Обсуждены технические условия, которым должны соответствовать межгосударственные дороги, принято решение о необходимости соответствия как Европейскому, так и Азиат-

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

скому соглашениям о международных магистралях.

На специально организованном совещании в Москве 19 июля 1996 г. на уровне руководителей дорожных отраслей подписано Соглашение о международных автомобильных дорогах стран Содружества Независимых Государств. Пакет документов представлен для рассмотрения и дальнейшего подписания уже на уровне глав правительств СНГ. На этом же совещании подписано соглашение Межгосударственного Совета дорожников по созданию скоординированной системы нормативных и методических документов и входных параметров государств — членов МСД для проектирования, строительства, ремонта и содержания автомобильных дорог и сооружений на них.

Принято решение о создании межгосударственной системы научно-технической информации, утверждены соответствующая концепция и схема финансирования проекта на паритетной основе.

Наш и зарубежный опыт автомобильных перевозок свидетельствует о том, что повышение производительности автотранспортных средств приводит к увеличению их грузоподъемности, сопровождается ростом их полных масс и осевых нагрузок. Поэтому разрабатывается единая система пропуска по автомобильным дорогам крупногабаритных и тяжеловесных транспортных средств, предусматривающая проведение скоординированной политики дорожных органов стран — участниц МСД с учетом общепризнанных межгосударственных принципов, норм и правил.

ЗА РУБЕЖАМИ СНГ

Заканчивается вторая фаза десятилетия развития транспорта и связи в азиатско-тихоокеанском регионе, проводимого по проекту АЛТИД.

МСД уделяет большое внимание работе в рамках проекта АЛТИД, так как большинство стран — членов МСД расположено в евроазиатском пространстве и через них проходят транспортные коридоры, связывающие Европу с Азией. Этот вопрос был рассмотрен на VII заседании Совета в г.Суздале (Россия) в декабре 1995 г. и на VIII заседании Совета в г.Душанбе (Таджикистан) в рамках разработки транспортного коридора Европа — Азия, проходящего через территории стран — членов МСД, а также на последних заседаниях МСД. Приняты соответствующие решения.

Практически завершена огромная работа в рамках АЛТИД по формированию сети азиатских дорог на территории стран — участниц МСД — Азербайджана, Армении, Казахстана, Кыргызстана, Таджикистана, Туркмении и Узбекистана. Эта сеть была одобрена на совещании национальных экспертов этих стран в октябре — ноябре 1995 г. в г.Бангкоке (Таиланд). В результате этой работы ожидается активизация строительства и реконструкции наиболее важных магистральных дорог этих стран и их присоединения к международной сети дорог.

В настоящее время продолжается работа по подготовке совместных согласованных предложений в Европейскую транспортную комиссию ООН по расширению сети дорог категории Е за счет международных автомобильных дорог стран СНГ и согласованию с сетью дорог азиатско-тихоокеанского региона в рамках программы АЛТИД и ЭСКАТО ООН.

ПО ПУТИ ИНТЕГРАЦИИ

Подготовка инженерных кадров сегодня связана с финансовыми трудностями, существенно осложняющими подготовку специалистов-дорожников, издание учебников для студентов, организацию для них производственной практики. В связи с этим членам МСД было предложено в своих республиках рассмотреть вопросы финансирования подготовки инженерных кадров, издания учебников, подготавливаемых в рамках Международной ассоциации автомобильного и дорожного образования (МААДО), организации студенческих производственных практик. Отмечена необходимость объединения усилий в целях создания нового поколения учебных пособий. Через Совет изданы два учебника.

Постоянно действующим рабочим органом МСД является его Секретариат. Секретариат организован во второй половине 1995 г. и зарегистрирован Департаментом общественных и межрегиональных связей правительства г.Москвы.

Секретариат и Межгосударственный Совет дорожников осуществляют сотрудничество с коллегией Межгосударственного экономического комитета (МЭК) СНГ и его Департаментом по сотрудничеству в области транспорта и связи. Были направлены предложения в перспективный план интеграционного развития Содружества Независимых Государств за последние годы, перечень специалистов, работающих в автодорожной отрасли, которые могли бы быть привлечены для разработки вопросов перспективного плана.

Члены Межгосударственного Совета и сотрудники Секретариата принимали участие в работе Всероссийского совещания дорожников, Академии транспорта России, семинаров Всемирного банка, Федеральной автомобильно-дорожной службы России и ряда других совещаний дорожного профиля как в странах СНГ, так и за рубежом.

При МСД создан и функционирует Экспертно-научный совет, принята общая концепция организации работы этого совета в части научно-исследовательской деятельности, которая направлена на обеспечение внедрения результатов важнейших отраслевых научных исследований.

В рамках МСД организуются выставки новых приборов, оборудования, машин и механизмов, рассматриваются вопросы углубления интеграции при их производстве, осуществляется большая целенаправленная работа по обмену достижениями научно-технического прогресса.

При МСД действуют несколько рабочих групп по основным направлениям деятельности Совета. Рабочими группами проводятся работы по созданию скоординированной системы нормативных и методических документов, межгосударственных стандартов, по координации усилий по подготовке кадров и др.

Цели и задачи Межгосударственного Совета дорожников СНГ направлены на решение насущных проблем интеграции и экономического сотрудничества дорожных администраций стран СНГ, созданию благоприятных условий взаимодействия. Возрастающая роль МСД в этом вопросе нашла отражение в недавнем решении Совета глав правительств Содружества о делегировании полномочий на принятие окончательного решения от имени СГП СНГ президиуму МЭКа в вопросе придания Совету дорожников статуса межправительственного органа — Межправительственного Совета дорожников СНГ. Если такое решение будет принято президиумом коллегии МЭКа (намечена на сентябрь 1998 г.), то это потребует переоценки деятельности МСД уже как межправительственного органа.

Мы ратуем за сохранение сложившейся структуры нашего Совета и СНГ в целом, а также за развитие деловых взаимоотношений государств Содружества на равноправной основе.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

АЗЕРБАЙДЖАН

С востока территорию Азербайджана (86600 кв.км) омывает Каспийское море. С трех других сторон страну как бы замыкают мощные горные системы — Большой Кавказ, Малый Кавказ и другие хребты. Горы занимают больше половины площади республики. Между гор и по берегам Каспийского моря расположены равнины и низменности, по которым проходят основные автомобильные дороги страны.

Дорожная сеть

Автодорожная сеть Азербайджана связывает столицу республики Баку с крупными городами и другими населенными пунктами. Общая протяженность автомобильных дорог — более 24 тысяч км. Плотность сети автодорог — 280,6 км на тысячу кв.км территории.

Автомобильные дороги общего пользования делятся на две категории: государственные и местные. Протяженность первых — порядка 6500 км, местных — почти в три раза больше.

В числе автомагистралей республики три основные: **Баку — Куба — граница с Дагестаном** протяженностью 208 км;

Баку — Алят — Самбян — Белясувар — Астара — граница с Ираном, протянулась на 313 км;

Баку — Алят — Казы-Магомед — Евлах — Казах — Красный Мост (граница с Грузией), протяженность этой дороги — более 500 км.

Дорожная отрасль Азербайджана переживает сегодня нелегкие времена. Упор переносится со строительства новых дорог на улучшение состояния существующих, повышение капитальности дорожных одежд, реконструкцию дорог и мостов. В сети общественных дорог страны насчитывается 2047 мостов и эстакад общей протяженностью около 43000 м. Примерно половина сооружений приходится на государственные дороги.

Автодорожная сеть Азербайджана с учетом горного рельефа местности развита достаточно хорошо. Практически все города и поселки, расположенные между кавказскими хребтами, связаны удобными трассами с твердым покрытием.

Азербайджан находится в створе транспортных коридоров, соединяющих Центральную Азию с Европой по следующим маршрутам:

- через Каспийское море паромом из портов в Казахстане или Туркменистане до портов в Азербайджане или Российской Федерации;
- вокруг Каспийского моря с юга через Исламскую Республику Иран, через Кавказ и Российскую Федерацию.

На современном этапе развития дорожной отрасли центр усилий постепенно переносится от строительства новых дорог на эксплуатацию существующих трасс. Предпринимаются усилия для улучшения состояния технического уровня, повышения капитальности дорожных одежд. Много внимания уделяется реконструкции отдельных участков и мостов.

Сегодня приоритет начинают приобретать показатели повышения скорости, удобства и безопасности движения, архитектурно-эстетическое оформление и другие составляющие комплекса эксплуатационного содержания дороги.

Главная задача дня — приблизить состояние дорог республики к международным требованиям. В свете ее решения особое внимание уделяется удобству и безопасности движения, повышению скорости грузоперевозок, совершенствованию обустройства и архитектурно-эстетического оформления и другим компонентам, составляющим комплекс эксплуатационного содержания дороги.

Решение стратегических дорожных проблем невозможно без научно-инженерного обеспечения. В настоящее время научные и практические исследования по проблемам дорог и дорожных сооружений занимают приоритетное направление в деятельности дорожного комплекса Азербайджана.

Наука и практика

В результате большой совместной работы ученых и практиков дорожной отрасли намечены перспективные направления исследований, учитывающие региональные особенности отдельных частей государства и всей страны в целом. Вот как они выглядят в общих чертах:

— уточнение дорожно-климатического районирования Азербайджана;

— обоснование межремонтных сроков службы нежестких дорожных одежд;

— разработка каталога типовых конструкций дорожных одежд;

— исследование и разработка устойчивых конструкций земляного полотна из крупнообломочных грунтов в горных районах Азербайджана;

— исследование и разработка асфальтобетонных и черных смесей с использованием местных материалов и отходов промышленности, создание более технологичных и долговечных конструкций и нежестких дорожных одежд в различных природно-климатичес-

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

ких условиях Азербайджана;

— исследования и разработка требований на асфальтобетон для условий Азербайджана с учетом опыта службы асфальтобетонных покрытий;

— разработка технологии получения высокомарочных бетонов для изготовления преднапряженных железобетонных мостовых конструкций на тяжелых и легких заполнителях;

— разработка способов закрепления оползневых участков горных автомобильных дорог в условиях Азербайджана;

— разработка и исследование теплых асфальтобетонов на различных битумах в условиях Азербайджана;

— применение отходов металлургических и химических заводов Азербайджана для дорожного строительства.

Выполнение научно-исследовательских работ по указанным и другим направлениям немыслимо без оснащения дорожных лабораторий современными приборами и оборудованием. В научно-производственном центре при ГК "Азеравтойол" существует неплохо оборудованная лаборатория. Однако в основном ее приборы и оборудование приобретены еще во времена СССР, и многое нуждается в обновлении.

Пожалуй, главное звено, потянув за которое можно совершенствовать весь дорожный комплекс, — это качество дорожного строительства. В республике разработана специальная программа "Качество", и все новые стройки, а также работы по реабилитации и модернизации существующих дорог теперь жестко регламентируются требованиями этой программы.

Сотрудничество

В перечисленных направлениях научно-практических исследований есть много тем и задач, которые свойственны не только Азербайджану, но и другим странам, входящим в Международный Совет дорожников. В этом смысле ученые и специалисты республики всегда готовы поделиться опытом, информацией, результатами исследований с партнерами по МСД. И в свою очередь перенять все лучшее, что возникает в лабораториях и центрах других стран. Собственно, примеры такого сотрудничества отмечены и на общих заседаниях МСД, и в повседневной двусторонней или многосторонней деятельности.

Совместно с Грузией дорожники Азербайджана работают над совершенствованием стратегической автомагистрали Кавказского перешейка, идущей от Поти до Баку.

Через Азербайджан проходят международные маршруты, соединяющие страны Европы с азиатскими государствами. Основной маршрут, разработанный рабочей группой МСД, проходит от границы Словакии через города Украины, Молдавии, России. От границы Дагестана до Баку за его обеспечение отвечают дорожники Азербайджана. Далее он уходит в страны Средней Азии и через Казахстан дотягивается до границы с Китаем.

Осуществление этого маршрута, несомненно, принесет много пользы всем странам — участницам создания стратегической автомагистрали, соединяющей континенты и народы.

Представляем руководителя

В июне 1993 года **Юсиф Исмихан оглы НОВРУЗОВ** назначен вице-президентом, а в ноябре 1994 года он становится президентом Государственного концерна "Азеравтойол".

До руководства дорожной отраслью Юсиф Новрузов занимал различные должности в ряде государственных структур Азербайджана, был партийным работником.

Трудовую деятельность начал в 1958 году семнадцатилетним юношей после средней школы. Затем учеба в Азербайджанском институте народного хозяйства, который будущий президент концерна "Азеравтойол" закончил в 1972 году по специальности "экономист". После успешной защиты диссертации Новрузов в 1989 году становится кандидатом экономических наук.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

АРМЕНИЯ

Армения занимает территорию около тридцати тысяч квадратных километров.

Дорожная сеть

Дороги общего пользования в сегодняшней Армении имеют общую длину порядка 7700 километров. Из них немногим более 1300 километров относятся к магистралям межгосударственного значения, около 1800 километров – республиканского, остальные – дороги местного значения.Почти вся дорожная сеть имеет твердое покрытие, а более трех четвертей – усовершенствованное. На одну тысячу квадратных километров территории страны приходится 248 километров дорог с твердым покрытием.

Гористая местность предполагает наличие большого количества мостов и других сооружений. На дорогах общего пользования Армении имеется 4250 мостов общей длиной свыше 33 километров и 13 тысяч труб разных диаметров общей длиной более 200 километров.

Спецификой любой горной страны являются перевалы. В Армении только на дорогах межгосударственного и республиканского значения насчитывается 19 перевалов высотой над уровнем моря от 1800 до 2535 метров.

Торговые пути древности

Конечно, древние дороги не сохранились до наших дней. Но данные о "царских дорогах" можно найти в многочисленных записях греко-римских и армянских летописцев.

Так, греческий историк Геродот указывал, что "царская дорога" через Индию, Армению, Кападонию, Киликию соединяла Индию и Китай с западными государствами и обеспечивала основные торговые связи. Старые летописи рассказывают о грандиозной дороге, построенной персидским царем Дарием I в шестом веке до нашей эры. Ее длина производит впечатление и сегодня – 2500 километров! В последнее столетие до нашей эры свою крупную дорогу построил армянский царь Тигран II.

Древняя армянская столица Арташат, основанная армянским царем Арташесом II почти за двести лет до нашей эры, была связана с соседними государствами пятью основными торговыми путями. Один из них шел на средиземноморские страны, второй – к южным берегам Черного моря, третий вел на Север, четвертый – на Тавриз, пятый – к долине реки Куры.

В средние века появляется много новых торговых маршрутов. Разрушительным для Армении было сильное землетрясение 1679 года. Пострадали многие церкви, монастыри, караван-сараи, жилые дома и крепости. Не выдержали удара стихии сотни небольших мостов. Однако некоторые сооружения умелых зодчих и древних дорожников уцелели и стоят до сегодняшнего дня. Сохранились, например, мосты через реки Гедар, Раздан и Касах.

Двадцатый век

С 1907 года дорожными вопросами в Армении занимались семь окружных отделений при кавказском наместнике царя. Главные средства вкладывались в основные стратегические направления.

После первой четверти века, к 1926 году, в Армянской Республике имелось 2626 километров дорог, из них около 800 км – с твердым покрытием.

В середине тридцатых годов при строительстве усовершенствованных дорожных покрытий здесь начали применять битум. К концу тридцатых годов сеть автомобильных дорог Армении имела общую длину около 6 тысяч км, из них более 400 км – с твердым покрытием.

В пятидесятые годы в республике появилось много новых дорог, таких как Горис – Капан, Армаш – Урцадзор, Аштарак – Апаран, и других. В следующем десятилетии были реконструированы дороги, связывавшие Ереван с крупными центрами страны, – Ереван – Аштарак, Ереван – Ечмиадзин, Ереван – Ерасх. Самым крупным проектом тех лет стала автомагистраль Ереван – Севан, построенная за пятилетку (1967 – 1972).

Много бед дорожному строительству и другим отраслям промышленного комплекса Армении принесло разрушительное землетрясение 1988 года. Его последствия приходится преодолевать и сегодня.

В последние годы, несмотря на финансовые трудности независимой Армении, дорожное строительство набирает новые обороты. Руководство и специалисты Армавтодора, совместно с зарубежными партнерами осуществляют несколько крупных программ. В их числе реконструкция основной магистрали Батуми – Поти – Ереван – Мегри – граница Ирана, связывающей порты Грузии с Арменией и Ираном. Ее протяженность – около 1000 км.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Продолжается реконструкция четырех существующих и строительство двух новых тоннелей на крупных автомобильных дорогах, связывающих Армению с Грузией и Азербайджаном. Большое внимание дорожники страны уделяют сегодня обследованию и стабилизации оползневых участков на автомобильных и железных дорогах Армении.

В 1994 – 1995 гг. английской фирмой "TECNIKON" совместно с армянскими специалистами была обследована сеть межгосударственных дорог, на основании чего Всемирным банком был выделен кредит в сумме 360 млн долларов США на реабилитацию около 800 км основных межгосударственных магистралей. По этой программе за 1996 – 1997 гг. уже реабилитировано более 320 км покрытия. В рамках этой программы предусматривается также капитальный ремонт пострадавшего от землетрясения автодорожного тоннеля под Пушкинским перевалом длиной 1860 пог.м, а также мероприятия по повышению безопасности дорожного движения.

В настоящее время руководство государственного акционерного общества закрытого типа "Армавтодор" совместно с Европейским сообществом в рамках программ "Tacis" и "Traseca" ведут работы по:

– реконструкции основной магистрали (гр. Ирана – Мегри – Ереван – Поти – Батуми), связывающей черноморские порты Поти и Батуми Грузии с Арменией и Ираном, общей протяженностью 1000 км;

– реконструкции четырех существующих и завершению двух незаконченных тоннелей на магистральных дорогах республики, связывающих Армению с Грузией и Азербайджаном;

– интеграции сети межгосударственных магистральных дорог республики с европейскими, а по программе LTID с азиатскими автомобильными дорогами;

– обследованию и реабилитации автомобильных дорог республиканского значения, обслуживанию дорог на контрактной основе.

После установления независимости и дипломатических отношений с европейскими и ближневосточными странами перед дорожниками Армении встала задача в первоочередном порядке реабилитировать автомагистраль гр. Ирана – Мегре – Ереван – Поти – Батуми, связывающую Армению с черноморскими портами Грузии и Ираном.

За 1996 – 1998 гг. на указанном маршруте уже реконструировано более 130 км покрытия. По договоренности с грузинскими коллегами и в рамках программы ACIS до 2003 г. намечается реконструкция автомагистрали на участке Ереван – Поти протяженностью около 600 км. К этому же времени будет завершена и реконструкция участка от Еревана до границы Ирана.

Государственным акционерным обществом "Армавтодор" разработана программа к 2004 году полностью ликвидировать накопившийся недоремонт межгосударственных, а к 2006 году и республиканских дорог. В программе предусмотрены завершение всех законсервированных объектов, строительство обходов большинства областных центров, реконструкция всех выходов на Грузию.

Представляем руководителя

С мая 1998 года директором Государственного закрытого акционерного общества "Армавтодор" Министерства транспорта Армении назначен **К.А.ГЕВОРКЯН**.

Карен Артавазович родился в 1949 году в Ереване. В 1971 году закончил Ереванский сельскохозяйственный институт, получив квалификацию инженера-механика. Много лет работал в системе Армсельхозтехники, пройдя путь от рядового инженера до директора республиканской базы комплектации.

Имеет опыт партийной работы. Занимал руководящие должности в ряде министерств: был заместителем министра материальных ресурсов республики, первым заместителем министра торговли, обслуживания и туризма, заместителем генерального директора ГП "Армтрансгаз".

На посту директора Армавтодора К.А.Геворкян сменил Рубена Суреновича Крмояна, возглавлявшего дорожную отрасль Армении много лет.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

БЕЛОРУССИЯ

Белоруссия занимает в центре Европы площадь более 200000 кв. км. На западе она граничит с Польшей, на севере — с Литвой и Латвией. Восток и юг соединяют Белоруссию с Россией и Украиной.

Значительная часть на юго-западе страны занята знаменитым Беловежским заповедником. В нем, кстати, проложены во времена Н.С.Хрущева асфальтированные дороги. Одна из них повторяет маршрут «Царской дороги», известной с XIII века.

Практически вся территория Белоруссии простирается по равнинной местности, лишенной сколько-нибудь значительных гор. Это создает хорошие предпосылки для дорожного строительства.

Дорожная сеть

В настоящее время в Белоруссии создана разветвленная сеть автомобильных дорог. Она позволяет обеспечить круглогодичную транспортную связь практически со всеми крупными и небольшими населенными пунктами страны, включая колхозы и совхозы.

Всего автомобильных дорог общего пользования здесь около 52000 км, из них более трети приходится на трассы республиканского значения, остальные две трети — более 36000 км — дороги местного значения. Лишь один процент всех автодорог не имеет твердого покрытия.

В Белоруссии нет хребтов и скал, зато множество рек, озер и других водоемов. Отсюда обилие мостов и других инженерных сооружений. Всего мостов на автомобильных дорогах общего пользования (в дальнейшем — АДОП) насчитывается около 4270, их общая длина в погонных метрах превышает 142 км. Также на АДОП установлено около 50000 железобетонных труб гидротехнического назначения.

Внешнеэкономические и международные связи Республики Беларусь обеспечивают четыре главных направления:

Брест — Минск — граница Российской Федерации;

Калининград — Каунас — Вильнюс — Минск — Гомель;

Санкт-Петербург — Витебск — Гомель — Киев — Одесса;

Минск — Гродно — Гданьск.

Автомобильная дорога М-1/Е-30 Брест — Минск — граница Российской Федерации является продолжением европейской магистрали Е-30 Корк — Лондон — Берлин — Варшава. Отсюда ее стратегическое значение важнейшего транспортного звена, связывающего страны Запада с Россией и государствами Азии. Учитывая важность этой трассы, правительство Республики Беларусь приняло решение о модернизации указанной дороги с доведением ее параметров до полного соответствия европейским требованиям к автомагистралям. Для этой цели выделил кредит Европейский банк реконструкции и развития. Часть средств поступает и от платы за проезд грузовых и легковых автомашин всех стран по этой трассе.

Автомобильная дорога Калининград — Каунас — Вильнюс — Минск — Гомель пересекает территорию республики с северо-запада на юго-восток и обеспечивает перевозку к крупным морским портам. На Балтийском море это Калининград, Клайпеда и другие, на Черном море — Ильичевск, Одесса. Сюда грузы доходят от Гомеля через территорию Украины.

Следующая крупная автомагистраль, протянувшаяся от Санкт-Петербурга до Одессы через Витебск, Оршу, Могилев и Гомель, связывает северо-западный регион России, а через него и скандинавские страны с Украиной и портами Черного моря.

И, наконец, четвертая крупная трасса (Минск — Гродно — Гданьск) обеспечивает кратчайшую связь стран северной части Западной Европы через морской порт Гданьск в Польше с Белоруссией, Россией и Украиной.

По всем четырем главным автомагистралям республики проходит уже сегодня довольно плотный транспортный поток — до 15 тысяч автомобилей в сутки. Ежегодно он увеличивается в среднем на 5 процентов. На границе Белоруссии с Польшей, Литвой и Латвией действуют около 30 таможенных автодорожных переходов.

Трудные годы

Конечно, все государства мира в той или иной мере страдают от войн, землетрясений и других стихийных и социальных бедствий. Республика Беларусь, видимо, могла бы по праву войти по этим показателям в соответствующий раздел Книги Гиннесса. В заканчивающемся двадцатом веке на страну обрушились три катастрофических события: две мировые войны и чернобыльская авария.

В результате боевых действий 1915 — 1921 гг. в Белоруссии пострадали не только населенные пункты и города, но было разрушено практически все дорожное хозяйство. До 1917 года в республике насчитывалось порядка 2040 км дорог с твердым покрытием. В начале 20-х годов началось их восстановление и строительство новых.

К началу Великой Отечественной войны Белоруссия располагала сетью автомобильных дорог с твердым покрытием общей протяженностью 12550 км. Большая часть была разрушена в годы Отечественной войны 1941 — 1945 гг.

И снова трудный ударный труд. За 10 лет проектировщикам, строителям и эксплуатационникам удалось в полной мере восстановить дорожную сеть республики. В 1956 году все дорожные организации Белорусской ССР объединили в одно ведомство — Главное управление шоссейных дорог (Гушосдор) при Совете Министров БССР, что коренным образом улучшило руководство отраслью, использование кадров, материальных и денежных ресурсов. Для проектно-научного руководства дорожными изысканиями в 1957 году на базе Белорусской экспедиции Союздорпроекта был создан Белорусский государственный институт по изысканию и проектированию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них — Белгипродор, который стал впоследствии головным проектным центром республики в области автомобильных дорог.

В 60-е годы растет дорожная сеть. Если на 1 января 1958 года почти половина районов республики не имела автомобильных дорог с твердым покрытием, связывающих глубинку с автомагистралями, то к 1966 году уже 109 районов из 117 имели надежные подъездные пути к общей автомобильной сети республики.

Суровым испытанием для дорожников Белоруссии стала чернобыльская авария.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Ведь более половины всех радиоактивных выбросов осело на территории Гомельской, Могилевской и других областей республики. Практически все дорожные предприятия БССР были мобилизованы на ликвидацию аварии. Наибольшие нагрузки выпали на долю коллективов ДСТ-2 (управляющий К.К.Костенко), ПРСО «Гомельоблдорстрой» (начальник М.А.Немцов). Координацию работ непосредственно в радиационной зоне осуществляли руководители Министерства строительства и эксплуатации автомобильных дорог В.И.Шарапов, В.И.Денисенко, М.Е.Першай и другие.

В короткие сроки была проделана огромная работа по строительству новых и усовершенствованию существующих автомобильных дорог для обеспечения бесперебойного дорожного движения.

День сегодняшний

Как известно, именно в заповеднике Беловежская пуща было принято решение о прекращении существования Советского Союза. Распад огромной страны на пятнадцать независимых государств негативно сказался на состоянии дорожной отрасли. Ведь дороги не заканчиваются на границах государств.

Уже через год, в декабре 92-го, по инициативе белорусских дорожников была организована в Минске встреча полномочных представителей дорожных администраций стран СНГ. На ней был создан Межгосударственный Совет дорожников, успешно функционирующий шестой год.

Первым председателем МСД был избран министр строительства и эксплуатации автомобильных дорог Белоруссии С.П.Яцута, членом МСД от Белоруссии был выдвинут В.И.Денисенко.

Белорусская дорожная администрация приняла активное участие в становлении и организации работы МСД. Ей были разработаны проекты устава и регламента МСД, положение о постоянно действующих рабочих группах, подготовлены материалы второго, третьего и четвертого заседаний МСД.

В 1994 – 1996 гг. активное участие в работе постоянно действующих групп МСД принимают: Г.В.Чепцов – по развитию сети автомобильных дорог; В.Н.Яромко – по научно-технической деятельности и подготовке кадров высшей квалификации; Г.Г.Шарко – по пропуску тяжеловесных и негабаритных грузов. Общее руководство и координацию работ по линии МСД в Республике Белоруссия осуществляет заместитель министра транспорта и коммуникаций, председатель Комитета по автомобильным дорогам А.В.Минин.

Представляем руководителя

В июле 1996 года **Александр Васильевич МИНИН** назначен заместителем министра транспорта и коммуникаций – председателем Комитета по автомобильным дорогам Республики Беларусь.

Александр Васильевич имеет базовое профессиональное образование. В 1978 году он окончил Киевский автомобильно-дорожный институт по специальности «Мосты и тоннели». До института успел потрудиться разнорабочим Кричевского локомотивного депо, куда пришел после средней школы в 1972 году.

После института он направлен в мостостроительное управление № 6 столицы республики. Работал мастером, прорабом. Благодаря незаурядным организаторским способностям, целеустремленности и профессиональным знаниям Минин за три года вырос до главного инженера управления.

В 1986 году Александр Васильевич назначен начальником мостостроительного управления в г.Могилеве. В 90-х годах он руководит строительством дорог в должности главного инженера крупного дорожно-строительного треста. Затем он был назначен техническим директором Белдорцентра – крупнейшего научного подразделения дорожной отрасли республики, осуществляющего диагностику автомобильных дорог и технический надзор за их содержанием.

В 1994 – 1996 гг. А.В.Минин руководит дорожной отраслью в должности заместителя министра архитектуры и строительства. Постоянная забота главного дорожника Белоруссии – изучение и внедрение новых зарубежных и отечественных методов строительства и содержания автомобильных дорог. Многое уже сделано, но главные работы по реконструкции и модернизации автомагистралей и других трасс Белоруссии, по словам Александра Васильевича, еще впереди.

Вологодская областная универсальная научная библиотека

www.booksite.ru

«ВИРБАК» – НАДЕЖНЫЙ ПАРТНЕР ДОРОЖНИКА

ООО «Вирбак» работает на российском рынке с 1995 года. Предприятие зарегистрировано и внесено в реестр Государственной регистрационной палаты при Министерстве экономики. Регистрационный номер – Р.5320.15 от 12 октября 1995 года.

Основные виды деятельности: производство и сбыт дорожно-строительной техники и асфальтосмесительных установок.

Уставный капитал составляет 5 млрд неденоминированных рублей. О солидности и надежности фирмы говорят ее учредители. Среди них пользующийся мировой известностью «Виртген Интернациональ ГмбХ и Ко.КГ». Ему принадлежат 75 процентов уставного капитала.

ООО «Вирбак» имеет все необходимые условия для работы. Производственная площадь составляет почти 10000 кв.м. К этому следует добавить и еще 1000 кв. м. офисных помещений.

Оборудование самое современное, на европейском уровне. Прежде всего обращает на себя внимание **цех раскроя и сварки, а также сборки дорожных фрез**. Его площадь – более 2500 кв. м. Здесь трудятся 33 человека.

В цехе представлены:

1. Плазменная резка с ЧПУ фирмы MESSER GRIESCHEIM для резания металла до 200 мм толщиной.
2. Лазерная резка с ЧПУ фирмы MESSER GRIESCHEIM для резания металла до 12 мм толщиной.
3. Ленточная пила по металлу с программным управлением фирмы Behringer.
4. Дисковая пила по металлу с программным управлением фирмы Kaltenbach.
5. Пресс с ЧПУ для гибки металла до 40 мм.
6. 8 сварочных агрегатов для сварки с защитным газом.
7. Окрасочные и моечные кабины: 3 теплообменника с максимальной температурой 95°. Система для очистки воды фирмы DÜRR – до 800 л/час.
8. 3 монтажных участка.
9. 8 поворотных кранов по 2 тонны.
10. 3 бытовых контейнера на 30 человек.

Цех по производству асфальтосмесительных установок имеет площадь более 2000 кв.м. 7 бригад объединяют 44 человека рабочих. Есть два участка – цилиндрических емкостей и листовых конструкций. Новейшее сварочное оборудование – полуавтомат модели ПДС 451-В – 10 шт.

С 1996 года было произведено 42 дорожные фрезы 1000 СВА, а также 3 асфальтосмесительные установки. Кроме того, к 7 асфальтосмесительным установкам изготовлены компоненты и комплектующие.

За время работы предприятия были осуществлены поставки машин и оборудования во все уголки СНГ.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Адрес фирмы «Вирбак»: 129 343, Москва, ул. Уржумская, 4 (район метро «Свиблово»).
Тел.: 186-11-01, 956-29-65. Факс: 956-29-65, 189-45-17.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

ГРУЗИЯ

Западная граница Грузии от Гагры до Батуми омывается Черным морем. Затем, если двигаться по часовой стрелке, пограничными странами будут Россия, Азербайджан, Армения, Турция. Территория государства — около 70000 квадратных километров.

Через Грузию и ее столицу Тбилиси проходят крупные автомагистрали, соединяющие Север и Юг, Восток и Запад, страны Европы с торговыми партнерами в Азии.

Дорожная сеть

Грузинский государственный дорожный концерн "Сакавтогза" обслуживает сеть автомобильных дорог Грузии общей протяженностью 21000 км. Из них около полутора тысяч километров приходится на автомобильные дороги международного значения, 3330 км — внутригосударственного республиканского значения и более 15000 км — местного значения.

Лишь 2000 км автомобильных дорог республики не имеют твердого покрытия. Около 8000 км покрыты асфальтобетоном и цементобетоном.

На автомобильных дорогах Грузии расположено до 5 тысяч мостовых переходов, тоннелей, галерей, виадуков, селедуков и других искусственных сооружений.

Новые международные связи Грузии после обретения статуса независимого государства и выгодное геополитическое положение страны позволяют осуществлять торговые перевозки через нее между высокоразвитыми европейскими странами и государствами Азии.

Объем перевозок увеличивается с каждым годом. Поэтому на повестку дня встал вопрос о приведении автодорог в состояние, отвечающее международным стандартам.

Кавказский перешеек

С древних времен основные торговые пути между Западом и Востоком проходили от Черного моря до Каспийского через Грузию и Азербайджан. Расстояние от грузинского порта Поти до Баку по прямой — порядка 777 километров. Территория между морями издавна носит название Кавказский перешеек.

Современные исследования подтвердили оптимальность грузопассажирских перевозок между Европой и Азией через удобный и короткий путь по автомобильным дорогам Кавказского перешейка. Несомненными достоинствами этого направления являются мягкие климатические условия и удобный рельеф, что позволяет обеспечивать круглогодичное функционирование автомобильных дорог с практически неизменяющейся пропускной способностью.

Соединение двух паромных переправ через Черное и Каспийское моря Кавказским перешейком создает стратегическую транспортную артерию, соединяющую Европу и Азию. Через весь Кавказский перешеек проходит действующая автомагистраль Новороссийск — Тбилиси — Баку. На севере она имеет выходы на республики Северного Кавказа Российской Федерации, а на юге соединяет Грузию с Турцией, Арменией и Азербайджаном.

Нынешнее состояние автомобильной дороги, соединяющей порт Поти и Баку, позволяет осуществлять транзитные перевозки в объеме до 10 млн тонн грузов в год. Планируемая реконструкция дороги и порта Поти позволит увеличить грузооборот в шесть раз. Разумеется, существенная реконструкция автомагистрали с введением новых участков, отвечающих международным стандартам, потребует значительных финансовых вложений. Но расчеты показывают, что многократное увеличение грузооборота и скоростей грузоперевозок, а также введение платы за проезд создают реальные предпосылки для быстрого возврата капиталовложений.

Президентская программа

В июне 1996 года президент Грузии Эдуард Шеварднадзе издал указ № 388 "О мероприятиях по восстановлению и развитию автомобильных дорог Грузии". Руководствуясь этим указом, специалисты государственного дорожного концерна "Сакавтогза" разработали президентскую программу реабилитации и модернизации автомобильных дорог Грузии.

Программа была одобрена правительством и парламентом страны и 25 декабря 1996 года утверждена президентом Грузии.

Президентская программа предусматривает осуществление работ по двум основным направлениям: полная реабилитация автомобильных дорог и частная модернизация основных маршрутов. Для международных и внутренних перевозок были определены исторически сложившиеся и отвечающие реальным потребностям следующие приоритетные маршруты автодорог, этапы их реабилитации и модернизации.

Поти — Тбилиси — Красный Мост (граница с Азербайджаном)

Этот автомобильный маршрут протяженностью около 400 км связывает черноморские порты Батуми и Поти с портами Каспийского моря, включая Баку. Всемирными и международными организациями указанный маршрут по Кавказскому перешейку признан самым удобным и коротким между Европой и Азией. Первой очередью программы предусмотрено скорейшее проведение реа-

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

билитационных работ, что позволит довести дороги маршрута до международного уровня. Это даст возможность обеспечить удобную и безопасную транспортировку 10 – 15 млн тонн международных грузов. Ориентировочная стоимость реабилитационных работ составляет 52,5 млн долларов США.

Для повышения пропускной способности магистрали необходимо осуществить ее модернизацию, которая предусматривает реконструкцию отдельных участков и строительство обходных дорог. Ориентировочная стоимость модернизации составляет 440 млн долларов США.

Мцхета – Казбеги – Ларси (граница с Россией)

Эта дорога широко известна как Военно-Грузинская дорога. Ее протяженность – 139 километров. В течение уже нескольких столетий она связывает Россию с Грузией. По Военно-Грузинской дороге перевозится значительная часть грузов и для соседних стран – Армении и Азербайджана. Для реабилитации этой дороги президентская программа предполагает финансовые затраты порядка 76,4 млн долларов США. Модернизация этой дороги требует 56,6 млн долларов.

Сарпи – Батуми – Уреки – Самтредиа

Длина этой дороги – 127 километров. Она соединяет Грузию с Турцией. Финальный пункт этого маршрута, город Самтредиа, находится на главной магистрали Поти – Тбилиси. Соответственно грузы, поступающие в Сарпи и Батуми, попадут через Самтредиа в любой район страны и другие государства. Стоимость реабилитационных работ на этой трассе составляет 15,5 млн долларов США, модернизация дороги потребует средств в десять раз больше.

Хашури – Ахалцихе – граница с Турцией

Длина этой дороги – 86 километров. В связи с открытием на границе с Турцией у села Бале Ахалцихского района второго пограничного контрольно-пропускного пункта эта трасса стала приоритетной. Маршрут является частью направления Север – Юг, соединяющего Грузию с Ираном через Армению. Стоимость реабилитационных работ составляет 12 млн долларов США, на модернизацию требуется в семь раз больше.

Тбилиси – Марнеули – Гугути (граница с Арменией)

Последняя трасса президентской программы длиной 97 километров. Главное назначение этой дороги – постоянный грузообмен с Арменией. Стоимость реабилитационных работ здесь составляет 9,3 млн долларов США. На модернизацию требуется около 100 млн долларов.

Президентской программой предусмотрено также строительство обходных дорог вокруг городов Сенаки, Хашури, Зестафони. Будет также осуществляться строительство мостов через реки Хандос-Хеви, Малтаква, Храми и другие. Уделено внимание необходимым транспортным развязкам, строительству новых тоннелей и реконструкции существующих.

Все реабилитационные работы по президентской программе общей стоимостью 166 млн долларов США планируется выполнить в течение пяти лет. Модернизация названных приоритетных дорог потребует затрат в пять раз больше и должна быть закончена к 2010 году.

Представляем руководителя

Четырнадцать лет дорожной отраслью Грузии руководит **Б.Э.САРАЛИДЗЕ**. В 1984 году он был назначен министром автомобильных дорог республики. В последние годы является не только министром, но и председателем Государственного дорожного концерна "Сакавтогза".

Борис Эрастович родился в 1932 году в селе Пути Зестафонского района Грузинской ССР. Закончив в 1955 году Грузинский политехнический институт, работал инженером-конструктором Тбилисского специализированного конструкторского бюро "Главпродмаш", затем главным механиком и руководителем монтажных работ Зестафонского винного завода "Самтрест".

С 1959 года Борис Саралидзе на комсомольской, а с 1963 года – на партийной работе в различных городах Грузии. В начале 80-х годов он первый секретарь Ленинского райкома Компартии Грузии г.Тбилиси. С 1982 по 1984 год Борис Эрастович занимает высокий пост председателя исполкома Тбилисского городского Совета народных депутатов. Вся дальнейшая жизнь Б.Э.Саралидзе связана с автомобильными дорогами сначала в ранге республиканского министра, затем он руководит дорожной отраслью независимой Грузии.

Борис Эрастович – кандидат технических наук. Его трудовая деятельность отмечена двумя орденами Трудового Красного Знамени и другими наградами.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

КАЗАХСТАН

Среди бывших союзных республик Казахстан выделяется прежде всего огромной территорией. Государство занимает площадь 2717 квадратных километров. Это больше, чем все остальные республики, вместе взятые, естественно, без России. Их суммарная территория — около 2500 кв. км.

Площадь Российской Федерации превышает площадь Казахстана лишь в шесть раз. В свою очередь Казахстан превосходит по территории Украину в 4,5 раза.

Порядка 3 тысяч километров занимает граница между Россией и ее южным соседом Казахстаном. С юга степное государство граничит с Китаем. Затем, двигаясь на запад, граница Казахстана соединяет его с Киргизией, Узбекистаном и Туркменией.

Дорожная отрасль

На сегодняшний день в Казахстане существует дорожная сеть общей протяженностью 87000 км. Это, разумеется, небольшая цифра для страны со столь значительной территорией. Несложный подсчет показывает, что плотность автомобильных дорог государства составляет лишь 32 км на квадратный километр. По этому критерию Казахстан почти на порядок отстает от небольших государств, входящих в СНГ и Межгосударственный Совет дорожников.

Органом государственного управления в республике несколько десятилетий было Министерство автомобильных дорог, которому подчинялась вся инфраструктура по содержанию, ремонту и развитию всех автомобильных дорог. Соответствующие управления и отделы министерства занимались и производством дорожно-строительных материалов, и выпуском дорожно-строительной техники, и проектно-научными исследованиями.

С началом приватизации и перехода к рыночной экономике в независимом Казахстане дорожные организации и предприятия в начале девяностых годов были акционированы. Руководящим штабом отрасли стала акционерная компания «Казахстан жолдары», учредили которую бывшие подразделения Минавтодора, в новых условиях — акционерные общества. За компанией «Казахстан жолдары» сохранялось государственное управление автомобильными дорогами, в том числе она выполняла одновременно функции заказчика и подрядчика, занималась сбором средств дорожного фонда и их распределением.

В 1994 году в целях разделения функций заказчика и подрядчика в составе Министерства транспорта и коммуникаций Казахстана был создан Департамент автомобильных дорог. Этому органу и его подразделениям в областях страны — государственным казенным предприятиям автомобильных дорог — была поручена функция заказчика по содержанию, ремонту, реконструкции и строительству автодорог.

Все акционерные общества компании «Казахстан жолдары» стали подрядными организациями, выполняющими работы на конкурсной основе по договорам с государственными казенными предприятиями.

Основным документом, определяющим всю деятельность дорожной отрасли на современном этапе, стало постановление правительства Республики Казахстан от 27 ноября 1995 года № 1598 «Об управлении автомобильными дорогами общего пользования Республики Казахстан». Согласно этому документу новым содержанием наполнились взаимоотношения заказчика — государственных казенных предприятий, входящих в систему Департамента автомобильных дорог, и подрядчика — различных предприятий и организаций государственной, акционерной или частной формы собственности. За Министерством транспорта и коммуникаций остается проведение государственной политики в вопросах дорожного хозяйства, урегулирование проблем между дорожниками и местными органами власти в регионах страны.

Во времена Союза

Дорожное хозяйство на территории Казахстана стало развиваться с 1920 года. В наследство от прошлого осталось всего 127 км дорог с твердым покрытием. На дорожных работах использовался исключительно ручной труд. Единичные экземпляры дорожных механизмов и машин — грейдеры, колесные трактора, прицепные катки — появились на степных просторах республики во второй половине двадцатых годов.

К 1929 году в ведении Казахской областной механизированной станции (КазОМЕС) уже имелось дорог общесоюзного значения 1733 км, в том числе с твердым покрытием — 461,5 км и грунтовым покрытием — 1271,5 км. Дорог местного значения числилось 120787 км, однако из них лишь 252 км имели твердое покрытие. На всей сети дорог имелось 439 труб, 395 мостов общей длиной 5418 пог. м. В это время в КазОМЕСе работали 11 инженеров и 38 техников.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Начиная с 1932 года правительство Казахстана уборку и вывоз зерна нового урожая увязывало с состоянием дорог на основных хлебовозных направлениях. Такая политика обязывала Каздортранс и ДЭУ ежегодно проводить ремонтные работы на дорогах для обеспечения бесперебойного подвоза зерна к хлебоприемным пунктам. На территории республики были созданы два линейных управления дорог: Аягказ – Бахты и Сары-Озек – Хоргос.

В 30 – 40-х гг. дорожники Казахстана получали в основном из России все грузовые автомобили, трактора, мотокатки, прицепные катки, камнедробилки, грейдеры, тягачи, утюги конные и тракторные, скреперы конные и тракторные, а также другую дорожную технику. Братская связь существовала и с дорожниками других республик СССР, помогая подъему дорожного строительства в Казахстане.

В рекордно короткие сроки предвоенного 1940 года была построена методом народной стройки автодорога «Восточное кольцо». Во главе республиканского штаба стройки стоял народный комиссар автомобильного транспорта Казахстана А.К.Кокшигулов. Техническое руководство строительством осуществляли В.И.Панкратов, М.И.Шапко, И.А.Савельев и другие.

В годы Великой Отечественной войны тысячи дорожников Казахстана ушли на защиту Родины. На фронт была отправлена вся основная дорожно-строительная техника. За ратные подвиги многие дорожники удостоены высоких боевых наград, а Н.И.Должанскому, В.С.Кречетову, Н.Н.Силину и Н.З.Горбатенко присвоено звание Героя Советского Союза.

Командиром роты дорожно-эксплуатационного полка в 1941 году начал свой боевой путь Л.Б.Гончаров. Через шесть лет он возглавил УШОСДОР, созданный при МВД КазССР, на который возлагалось строительство, ремонт и содержание дорог союзного значения. В 1968 году Леонид Борисович был назначен министром автомобильных дорог, он возглавлял дорожную отрасль Казахстана до начала 80-х годов.

Продолжателем развития дорожной отрасли в Казахстане является Шамиль Хайруллович Бекбулатов, который на протяжении 12 лет возглавлял Минавтодорог Казахской ССР, Минтрансстрой Казахской ССР, Государственную акционерную компанию «Казахстан жолдары». Сегодня Ш.Бекбулатов президент АК «Казахстан жолдары».

2 сентября 1954 года Совет Министров СССР принял постановление «О строительстве автомобильных дорог в районах освоения целинных и залежных земель Казахской ССР». Тысячи молодых людей с разных сторон огромной страны ехали на целину под звучавшую из всех вагонов песню: «Ой ты, дорога длинная. Здравствуй, земля целинная!»

Строительство дорог велось в те годы ударными темпами. Ежегодно вводилось 800 – 850 км дорог с твердым покрытием, а ремонтировалось в десятки раз больше. Вместо 11 инженеров и 38 техников конца двадцатых годов в дорожные организации пришли тысячи специалистов с высшим и средним образованием. Поставлял квалифицированные кадры в основном Алма-Атинский автомобильно-дорожный институт инженеров транспорта. Есть в республике и сеть средних специальных учебных заведений дорожного профиля.

Представляем руководителя

Первым директором Департамента автомобильных дорог Министерства транспорта и коммуникаций в 1994 году стал **С.Л.ЛАРИЧЕВ**. Несмотря на сравнительно молодой возраст (1952 г.р.), Сергей Леонидович имеет длинный послужной список, трудится более 20 лет в автодорожной отрасли.

В Казахстан молодой специалист был направлен в 1977 г. после окончания Новосибирского института железнодорожного транспорта. Только его призванием сразу стали не стальные рельсы, а дороги для автомобильного транспорта. Ими он занимался, трудясь старшим инженером техотдела Дирекции особо важных объектов Министерства автомобиль-

ных дорог Казахской ССР. Затем более 5 лет рос профессионально, занимая различные должности в тресте «Оргтехдорстрой» Минавтодорог.

Высшую управленческую школу С.Л.Ларичев прошел, работая главным специалистом отдела транспорта и связи Госплана Казахской ССР, заместителем председателя правления Казахского республиканского научно-технического общества автотранспорта и дорожного хозяйства, заместителем начальника Планово-экономического управления Министерства автодорог Казахской ССР.

В 1992 году Сергея Леонидовича назначили заместителем министра транспортного строительства Республики Казахстан. С образованием Государственной акционерной компании «Казахстан жолдары» он становится ее вице-президентом. Вполне логичным и заслуженным этапом служебной карьеры руководителя дорожной отрасли является его назначение директором Департамента автомобильных дорог.

"КАЗАХСТАН ЖОЛДАРЫ" – 5 ЛЕТ!

28 августа акционерная компания "Казахстан жолдары" отметила свой пятилетний юбилей.

В 1993 году 115 предприятий дорожного хозяйства и транспортного строительства Республики Казахстан в целях создания стабильного источника финансирования и развития сети автомобильных дорог учредили новую акционерную компанию "Казахстан Жолдары". Возглавил ее Шамиль Хайруллович БЕКБУЛАТОВ.

За пять лет компанией были проведены крупномасштабные мероприятия по совершенствованию дорожной инфраструктуры, реконструкции и модернизации собственной производственной базы. Именно в этот период были выполнены наибольшие годовые объемы дорожных работ за весь период существования отрасли: прирост автомобильных дорог с твердым покрытием составил 1056 километров, с усовершенствованным (черным) покрытием – 1337 километров, новых железобетонных мостов – 2696 погонных километров, отремонтировано более 17 тысяч километров дорог и 9 тысяч погонных метров мостов. С 1996 года и по настоящее время "Казахстан жолдары" выступила в качестве генерального подрядчика крупных строительных объектов.

Компании исполнилось 5 лет, на ее счету большие дела! Еще больше их в планах на будущее. Коллектив в условиях спада производства и внедрения рыночных отношений сумел сплотиться и выжить в тяжелый период становления.

Остается пожелать акционерной компании "Казахстан жолдары", сохранившей профиль дорожных работ, доброго пути, дальнейших успехов и еще больших свершений в деле строительства, ремонта и содержания автомобильных дорог!

Коллектив Казахстанского дорожного научно-исследовательского института.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

КИРГИЗИЯ

Бывшая Киргизская ССР, получившая после независимости новое наименование — Кыргызская Республика, или Кыргызстан, занимает довольно обширную площадь — около 200 тыс. кв. км. На севере страна граничит с Казахстаном, на юге — с Китаем. Западная граница соединяет Киргизию с Таджикистаном и Узбекистаном.

Большая часть территории покрыта горами. Жемчужиной страны является изумительное по красоте высокогорное озеро Иссык-Куль.

Дорожная сеть

Протяженность автомобильных дорог общего пользования в Киргизии составляет порядка 25 тыс. км. Сложившаяся дорожная сеть включает в себя дороги общегосударственного значения, республиканские маршруты и местные трассы.

Дороги общегосударственного значения составляют примерно десятую часть всей сети, республиканские автомагистрали — около трети, остальные автомобильные дороги соединяют населенные пункты местного значения.

Автомобильному транспорту в Киргизии принадлежит решающая роль в осуществлении грузовых и пассажирских перевозок. В связи со сложным горным рельефом железнодорожная сеть развита слабо. Водный и авиационный транспорт также не составляют значительной конкуренции. Автомобилями в стране осуществляется более 90 процентов грузовых перевозок и более 87 процентов пассажирских.

Немного истории

Сто лет назад Киргизия была краем сплошного бездорожья. Проведение первых грунтовых дорог, установление регулярного сообщения между городами и военно-административными пунктами началось после вхождения в состав России. Дорожное строительство стимулировалось военными целями и экономическими интересами развивающегося капитализма.

За десятилетия советской истории постепенно создавалась сегодняшняя дорожная сеть. Значительными в развитии дорожного хозяйства республики были 80-е годы. В этот период осуществлены строительство, реконструкция и капитальный ремонт участков таких важных для народного хозяйства Киргизии автомагистралей, как Фрунзе — Рыбачье, Нарын — Торугарт, Джамбул — Кировское — Талас — Утмек, Пржевальск — Нововознесеновка — Иныльчек, и других. Продолжалось строительство дороги Фрунзе — Быстровка по новому направлению — в обход городов, поселков и сел наиболее густонаселенной в республике Чуйской долины. Крупным проектом стала в эти годы реконструкция автомобильной дороги Фрунзе — Чалдовар протяженностью около 90 км как части дороги общегосударственного значения Ташкент — Фрунзе — Алма-Ата.

Руководство отраслью

В 90-е годы система управления дорожной отраслью страны претерпела несколько реорганизаций. В 1992 году Государственный комитет по транспорту и автомобильным дорогам Киргизии был реорганизован в Министерство транспорта и автомобильных дорог. Затем в связи с подчинением этому Министерству Киргизского управления железной дороги и национальной авиакомпании «Кыргызстан аба жолдару» оно стало именоваться Министерством транспорта Киргизской Республики, а с 1996 года — Министерством транспорта и связи.

Таким образом вся координация и регулирование деятельности транспортных отраслей и средств связи, а также дорожной отрасли республики сосредоточено в современной Киргизии в едином руководящем органе.

Постановлением Жогорку Кенеша республики в мае 1994 года в стране принят «Закон об автомобильных дорогах». Закон подвел основательную правовую базу, определяющую развитие отрасли на перспективу. Важным разделом закона стала новая классификация авто-

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

мобильных дорог страны взамен устаревшей, не учитывавшей конкретные региональные условия.

Международные проекты

С обретением независимости активизировались многосторонние и двусторонние экономические контакты Киргизии, в том числе и в дорожной отрасли.

Так, в мае 1992 года на Ашхабадской встрече глав государств Ирана, Казахстана, Пакистана, Турции, Туркменистана, Узбекистана было признано необходимым осуществить проектирование, строительство и реконструкцию участков магистральных автомобильных дорог, соединяющих Стамбул, Тегеран, Исламабад, Ашхабад, Ташкент, Бишкек, Алма-Ату. Во исполнение решений этой встречи позднее состоялось несколько совещаний министров автомобильных дорог центральноазиатских республик. На этих встречах с участием специалистов-дорожников уточнялись и конкретизировались проблемы, связанные с осуществлением глобального проекта, принятого в Ашхабаде главами государств.

В частности было проведено обследование автомагистрали Алма-Ата – Бишкек – Ашхабад с выходом на Иран, после которого приняты практические рекомендации по улучшению транспортно-эксплуатационных показателей этой стратегической трассы.

В июле 1995 года соглашением четырех стран (Казахстан, Китай, Киргизия, Пакистан) намечено открыть регулярное автомобильное движение по маршруту Алма-Ата – Бишкек – Нарын – Торугарт – Кашгар – Гильчит – Исламабад.

Всего за 1991 – 1995 годы республикой подписано 12 соглашений по международному сотрудничеству в области развития автомобильных дорог. В последующие годы по ним начались практические проработки, скорость которых определяется финансовым обеспечением.

Так, например, кредит для финансирования реконструкции дороги Бишкек – Ош, серьезно пострадавшей от стихийных явлений природы – землетрясений, селей и оползней, взялся предоставить Азиатский банк. Его специалисты совместно с сотрудниками Минтранспорта и Госкоминвеста Киргизии выработали меморандум взаимопонимания в отношении данного дорожного проекта. Предварительно было подготовлено технико-экономическое обоснование, над которым трудились сотрудники международной фирмы «Хофор и Обергард» и специалисты института «Киргиздортранспроект».

В целом можно сказать, что на современном этапе в стране в основном выработаны стратегические цели развития сети автомобильных дорог общего пользования всех категорий. Определены экономические, организационные и правовые основы управления дорожной отраслью. Начата практическая реализация многих внутренних и международных проектов по совершенствованию целого ряда участков дорог различного назначения.

Представляем руководителя

В марте 1997 года министром транспорта и связи Киргизии назначен **Ж.Ж.САТЫБАЛДИЕВ**.

Жанторо Жолдошевич начал свою трудовую деятельность в 1979 году мастером Алтайского ДСУ треста «Юждортрансстрой» Министерства транспорта Киргизской ССР. В течение десяти лет он прошел все руководящие ступеньки практической дорожной работы, вырос до главного инженера крупнейшего треста «Юждортрансстрой», а в августе 1989 года был назначен его управляющим.

В июне 1992 года Ж.Ж.Сатыбалдиев утвержден первым заместителем министра транспорта Киргизской Республики. В марте 1996 года он был назначен генеральным директором генеральной дирекции по реконструкции автомобильной дороги Бишкек – Ош при правительстве Киргизской Республики.

После успешного завершения этого крупнейшего дорожного проекта Жанторо Жолдошевич указом президента Киргизии был назначен первым руководителем отрасли – министром транспорта и связи Киргизской Республики.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

МОЛДАВИЯ

Современная Республика Молдова — это страна с населением 4,3 млн человек, проживающих на площади 33700 кв. км. На западе государство граничит с Румынией по реке Прут. На севере и востоке соседями являются Черновицкая, Винницкая и Одесская области Украины.

Особенностью Республики Молдова является плотная населенность в сельских районах страны. Это накладывает определенные условия на деятельность транспортного комплекса страны и требует широкого развития местных дорог.

Дорожный комплекс

Вся сеть автомобильных дорог страны общей протяженностью порядка 10000 км является государственной собственностью. Основным документом, регламентирующим деятельность в области дорожного хозяйства, является "Закон об автомобильных дорогах", принятый парламентом Республики Молдова в июне 1995 года.

Руководство дорожным хозяйством страны осуществляет Департамент автомобильных дорог Министерства транспорта и дорожного хозяйства. В систему департамента входят 40 государственных предприятий — дорожно-эксплуатационных управлений. Все ДЭУ рассредоточены по территориальному принципу для оптимального обслуживания национальных и местных автомобильных дорог. ДЭУ выполняют работы по текущему ремонту и содержанию автомобильных дорог своего региона.

Строительством и капитальным ремонтом автомобильных дорог и дорожных сооружений занимаются на контрактной основе акционерные общества — как национальные, так и со смешанным капиталом.

Проектированием дорожно-транспортных сооружений занимается Государственный проектный институт, подведомственный Министерству транспорта и дорожного хозяйства.

В дорожном комплексе Молдавии трудятся около 6000 человек. Более половины дорожников работают в ДЭУ, 2500 — в строительных организациях, около 200 сотрудников насчитывает проектный институт.

Географическое расположение Республики Молдова предопределило ее роль в осуществлении международных транспортных перевозок по направлению Запад — Восток и особенно между балканскими странами и государствами Восточной Европы и Азии.

На границе с Румынией действуют 4 автомобильных пограничных перехода. Основные грузовые перевозки осуществляются по переходу Леушень — Албица, расположенному на европейской автомобильный дороге Е-581 Мэрэшешть — Леушень — Кишинев — Одесса.

По территории Молдавии проходит IX автотранспортный европейский коридор Хельсинки — С.Петербург — Москва/Псков — Киев — Любашовка — Дубосары — Кишинев — Леушень — Бухарест — Димитровград — Александрополь.

Вчера

Развитие дорожной сети республики началось почти сто лет назад. В 1899 году первой шоссейной "ласточкой" длиной 38 верст стала дорога Кишинев — Криуляны. В начале двадцатого века земства озаботились постройкой щебеночных и мощеных дорог вблизи городов и других хозяйственных центров Молдавии. К 1910 году таких участков набралось в совокупности на 250 верст.

Мощное наступление на бездорожье развернулось в республике после Великой

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Отечественной войны. Строительство велось повсеместно, широко применялся метод народной стройки. За сравнительно короткий срок были построены значительные по протяженности дороги на таких важных маршрутах, как Единцы — Липканы, Рышканы — Дрокия — Сороки, Сороки — Отаки, Бельцы — Глодяны — Прут — Болотино, Бендеры — Тирасполь и другие. В послевоенные годы аккордными темпами была полностью восстановлена и капитально отремонтирована разрушенная войной дорога Кишинев — Бендеры.

Формирование и совершенствование современной дорожной сети Молдавии происходило в последние десятилетия. Главное в этой сети — базовые республиканские дороги, вошедшие сейчас в структуру межгосударственных дорог, — Черновцы — Кишинев — Одесса, Кишинев — Леушень, Кишинев — Бельц, Кишинев — Дубосары и другие.

Значительными достижениями инженерной дорожной мысли стали шесть крупных мостов через реку Днестр.

Сегодня

В условиях продолжающегося последние годы финансового дефицита в республике сейчас осуществляются в основном работы по содержанию дорог в эксплуатационном состоянии. Долгосрочные проекты по строительству и реконструкции дорог ждут своего времени и материального обеспечения.

В целях улучшения финансового состояния дорожной отрасли парламент Республики Молдова в феврале 1996 года принял закон о дорожном фонде. Распределение фонда на национальные и местные автомобильные дороги общего пользования утверждается парламентом ежегодно по представлению правительства страны. При этом не менее 50 процентов фонда идет на финансирование национальных автомобильных дорог.

Источниками образования дорожного фонда согласно принятому закону являются следующие поступления:

— отчисления от акцизов на автомобильный бензин и дизельное топливо в размерах, устанавливаемых ежегодным законом о государственном бюджете;

— сбор за проезд по автомобильным дорогам Республики Молдова транспортных средств, не зарегистрированных в стране;

— сбор за пользование автомобильными дорогами с владельцев транспортных средств, зарегистрированных в Республике Молдова;

— сбор за выдачу разрешения на проезд транспортных средств с превышением допустимых весовых нагрузок на ось и габаритов, а также на производство работ в охранной зоне автомобильных дорог;

— сборы с физических и юридических лиц за выдачу лицензий на проведение работ по строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог, а также за выдачу разрешений на осуществление международных транспортных перевозок;

— штрафы, налагаемые за повреждение автомобильных дорог, дорожных сооружений и оборудования, а также зеленых насаждений вдоль дорог.

В дорожный фонд могут направляться средства, получаемые от проведения целевых займов и лотерей, а также средства государственного и местных бюджетов по соответствующему постановлению парламента или решению местных властей.

Прошедшие два года с даты образования дорожного фонда показали, что коренного улучшения финансирования дорожной отрасли пока в стране не произошло. Собираемых средств явно недостаточно для осуществления крупных строительных проектов. На ближайший период намечена работа по подготовке предложений, способствующих улучшению положения. Поддержку дорожной отрасли оказывают Мировой банк, Европейский банк реконструкции и развития и другие международные финансовые организации.

Завтра

Правительство Республики Молдова начало сотрудничество с международными финансовыми структурами для поддержки дорожной отрасли. Получены значительные кредиты под конкретные проекты. Так, за счет кредита Европейского банка реконструкции и развития в настоящий момент ведутся работы по реабилитации автомобильной дороги Кишинев — Орхей — Бельц. Генеральным подрядчиком работ является итальянская фирма "Кавалери-Оттавио", в качестве субподрядчика выступает молдавское предприятие АО "Трансконструкция". Завершение работ по первому контракту на участке Кишинев — Сэрэтень (развилка по направлению г. Сороки) намечено на март 1999 года.

В настоящее время правительство Республики Молдова ведет переговоры с правительством Японии о займе на реабилитацию автомобильных дорог южного региона страны.

Среди основных мер, предпринимаемых для дальнейшего развития дорожной отрасли Молдавии, можно отметить следующие:

— пересмотр действующей системы и размера сборов средств в дорожный фонд с целью его значительного увеличения;

— проведение конкурсов на распределение подрядов на дорожные работы;

— приватизация дорожно-строительных организаций;

— повышение капитальности автомобильных дорог основной сети с обеспечением движения транспортных средств с нагрузками на ось до 11,5 тонны.

Осуществление этих и других мер позволит привести дорожную отрасль республики к состоянию, удовлетворяющему современным международным требованиям к автомобильным дорогам.

Руководителем дорожной отрасли Молдавии недавно назначен **Василий Афанасьевич ЗГОРДАН**.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ

Дорожное хозяйство России — неотъемлемая часть единой транспортной системы Российской Федерации, обеспечивающая конституционное право граждан страны на свободу передвижения и являющаяся одной из важнейших отраслей экономики России.

Эти факторы определяют стратегическую цель деятельности дорожного хозяйства — создание условий для скорейшего развития экономики и национальных ресурсов страны и повышения деловой активности населения путем удовлетворения спроса и доступности в автомобильных перевозках.

Дорожная сеть

Протяженность сети автомобильных дорог в России на 1 января 1998 г. составляет 922 тыс. км, из них с твердым покрытием — 746 тыс. км. Согласно расчетам, минимально необходимая протяженность сети автомобильных дорог с твердым покрытием, способная обеспечить надежную связь промышленных, сельскохозяйственных, культурных центров и населенных пунктов, должна составлять не менее 1,5 млн км, причем эффективно размещенных по территории России. В настоящее время многие населенные пункты не имеют связи с транспортной сетью страны по автомобильным дорогам с твердым покрытием.

Опорную сеть дорог в России образуют автомобильные дороги общего пользования — 511 тыс. км. Основу сети дорог общего пользования составляют федеральные автомобильные дороги. Хотя их протяженность — менее 10 процентов от сети дорог общего пользования (около 46 тыс. км), по ним перевозится до 50 процентов всех грузов. По состоянию на 1 января 1998 г. 45,0 тыс. км (99 процентов) федеральных дорог имеют твердое покрытие, из которых 41,3 тыс. км, или 91 процент — усовершенствованное.

Вместе с тем значительная часть дорог не соответствует требованиям интенсивности движения и составам транспортных потоков. В режиме значительных перегрузок, когда интенсивность движения на дорогах в несколько раз превышает нормативную, работают 4 тыс. км федеральных дорог. Более трети от общей протяженности федеральных дорог и три четверти территориальной дорожной сети составляют дороги, рассчитанные на эксплуатацию автомобилей с нагрузкой на ось до 6 тонн.

В 1997 г. произошли серьезные изменения в организационной структуре дорожного хозяйства. Так, Указом Президента Российской Федерации от 23 апреля 1997 г. № 403 "О дорожной реформе" образована Федеральная дорожная служба России, на которую Правительством Российской Федерации возложены функции по реализации государственной политики в отрасли: исполнительные, регулирующие, разрешительные, контрольные и другие. ФДС осуществляет также оперативное управление средствами Федерального дорожного фонда Российской Федерации и федеральными автомобильными дорогами.

В дорожном хозяйстве функционируют организации различных форм собственности, в том числе 172 дорожных предприятия, обслуживающих 42 процента федеральных автомобильных дорог и 142 предприятия, осуществляющих содержание федеральных и территориальных автомобильных дорог; около 200 предприятий, относящихся к государственной собственности субъектов Российской Федерации и обслуживающих территориальные и федеральные автомобильные дороги; хозяйственные товарищества и общества, выполняющие работы по строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог.

Строительство и реконструкция

Основные направления в области строительства и реконструкции автомобильных дорог определены Президентской программой "Дороги России" и включают в себя ликвидацию грунтовых разрывов в первую очередь на трансконтинентальной магистрали Омск — Новосибирск — Кемерово — Красноярск — Иркутск — Улан-Удэ — Чита — Хабаровск — Владивосток, реконструкцию наиболее загруженных автомагистралей, в том числе федеральных дорог Москва — Воронеж — Ростов-на-Дону, Москва — Санкт-Петербург, Москва — Харьков, Москва — Минск, а также перестройку мостов и путепроводов, техническое состояние которых не обеспечивает пропуска современного транспорта.

Исходя из объемов финансовых ресурсов за 1997 г. введено в эксплуатацию 244 км федеральных дорог и 2638 п.м мостов и путепроводов.

Ввод в действие местных автомобильных дорог составил 4150 км, всего за 1997 г. введено в действие 4394 км дорог общего пользования.

На наиболее важных для экономики России направлениях в 1997 г. осуществлен ввод в эксплуатацию нескольких участков федеральных дорог общей протяженностью 147,9 км, в том числе на автомобильной дороге Москва — Воронеж — Ростов-на-Дону — 19,8 км; на автомобильной дороге Якутск — Магадан — 17,5 км; Москва — Н.Новгород — Уфа — 17,4 км; на автомагистрали Омск — Новосибирск — Чита — Хабаровск — Владивосток — 93,2 км.

На финансирование строительства и реконструкции федеральных дорог в 1997 г. направлены средства в размере 2,4 трлн руб. Удельный вес затрат на строительство и реконструкцию федеральной сети дорог в общем объеме расходов Федерального дорожного фонда Российской Федерации в 1997 г. составил 17 процентов.

Содержание и ремонт

В соответствии с Федеральным законом "О федеральном бюджете на 1997 год" на финансирование ремонтно-эксплуатационных работ предусматривалось направить 6050,1 млрд руб. Фактически в 1997 г. объем выполненных работ по ремонту и содержанию федеральных дорог и сооружений на них в денежном выражении составил 5597,2 млрд руб., из них затраты на магистральные дороги — 3756,6 млрд руб. Общая стоимость работ по обеспечению безопасности движения в 1997 г. составляет 350 млрд руб.

В целом на финансирование работ по ремонту и содержанию дорог общего пользования направлено 26,1 трлн руб. Средства в первоочередном порядке выделялись на эксплуатационные нужды.

На сети автомобильных дорог общего пользования отремонтировано 29,7 тыс.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

км дорог и 43,9 км мостов и путепроводов, в том числе на дорогах федерального значения соответственно — 4,1 тыс. км дорог и 13,1 км мостов и путепроводов.

В соответствии с соглашением Российской Федерации с МБРР о займе на реализацию Проекта ремонта и восстановления дорог обеспечено улучшение технического состояния важнейших участков федеральных дорог общей протяженностью 707 км, в том числе в 1997 г. завершены ремонтные работы на 521 км дорог. Освоение заемных средств на 1 января 1998 г. составило 229,7 млн USD, в том числе за 1997 г. — 96,9 млн USD.

С 1996 г. осуществляется реализация проекта по кредитованию дорожно-мостовых работ Всемирным банком. В 1997 г. проведены подрядные торги на выполнение ремонтных работ и заключены контракты по 32 объектам, из которых на 3 объектах работы уже выполнены. По оперативным данным, освоение средств займа в 1997 г. составило 235 млн USD. Срок завершения проекта — 31 декабря 2001 г.

Удельный вес затрат на содержание и ремонт действующей сети федеральных дорог в общем объеме расходов Федерального дорожного фонда Российской Федерации в 1997 г. составил 23,3 процента.

Подрядные торги

С начала 1997 г. все объемы строительных работ распределяются по результатам проведения подрядных торгов. Согласно отчетным данным подрядные торги были проведены на 14 федеральных объектах нового строительства и реконструкции, общая стоимость которых составила — 281 млрд руб. (проектная мощность — 63,8 км дорог и 266 п.м мостов). В конкурсах участвовали 42 подрядные организации. Проведенные подрядные торги обеспечили снижение стоимости строительных работ от 1,5 процента до 8 процентов от первоначальной инженерной оценки, достигнута экономия средств в сумме 42,8 млрд руб.

Общее число подрядных торгов на объекты строительства, реконструкции, ремонта автомобильных дорог, финансируемых за счет средств Федерального дорожного фонда Российской Федерации, составило 328. В торгах приняли участие 617 предприятий. Общая стоимость контрактов, заключенных по результатам торгов, составила 1,53 трлн руб.

Финансы

Политика Федеральной дорожной службы России в 1997 г. в области финансирования расходов на развитие и совершенствование сети автомобильных дорог исходила из реальных и весьма ограниченных инвестиционных возможностей Федерального дорожного фонда Российской Федерации и в отличие от 1996 г. базировалась на следующих принципах и приоритетах.

В области финансирования дорожных работ и услуг:

— направление средств в первоочередном порядке на содержание автомобильных дорог, замену аварийных мостов на федеральных автомобильных дорогах, а также для поддержания технического состояния мостов как на федеральных, так и на местных дорогах;

— распределение объемов строительных и ремонтных работ исключительно на конкурсной основе;

— приостановка или полная консервация объектов нового строительства с низким уровнем строительной готовности;

— передача дорожно-эксплуатационной техники предприятиям на платной, преимущественно лизинговой основе.

В области увеличения доходной части бюджетов дорожных фондов:

— проведение совместно с Государственной налоговой службой Российской Федерации, Министерством финансов РФ и другими заинтересованными министерствами и ведомствами работы по увеличению уровня собираемости налогов, сокращению недоимок и упорядочению поступления финансовых ресурсов в Федеральный дорожный фонд Российской Федерации;

— проведение работы по внесению уточнений в проект Налогового кодекса Российской Федерации и Бюджетного кодекса Российской Федерации;

— увеличение доходов дорожных фондов за счет нетрадиционных источников финансирования, таких как коммерческая эксплуатация полос отвода федеральных автомобильных дорог; платежи за проезд автотранспортных средств иностранных государств по федеральным дорогам Российской Федерации; выпуск облигаций под конкретные инвестиционные проекты; привлечение средств отечественных и зарубежных инвесторов для финансирования строительства платных дорог, включая передачу дорог в концессию инвесторам; проведение дорожной лотереи на федеральном уровне; выпуск Федерального облигационного дорожного займа; внедрение жесткого контроля за целевым использованием средств Федерального дорожного фонда Российской Федерации.

Положение с финансированием расходов 1997 г. осложнялось наличием прямых обязательств Федерального дорожного фонда Российской Федерации по оплате фактически выполненных в 1996 г. объемов дорожных работ на общую сумму 4 трлн руб., не отраженных в расходной части бюджета фонда на 1997 г.

Инвестиции

В 1997 г. продолжалась работа по реализации Проекта ремонта и содержания автодорог (заем RU3706 в $300 млн) и Проекта ремонта мостов (заем RU3990 в $350 млн, в том числе федеральный компонент — 265 млн USD). Одновременно осуществлялась подготовка экономического обоснования для получения займа 300 млн долларов на Проект развития дорог Сибири и Дальнего Востока.

Главной целью Проекта восстановления и содержания автомобильных дорог был ремонт приоритетных участков магистральных дорог федеральной сети общей протяженностью 745 км. На 1 января 1998 г. обеспечено улучшение технического состояния важнейших участков федеральных автодорог Москва — Минск, Москва — С.Петербург — граница с Финляндией, Москва — Челябинск, Москва — Н.Новгород общей протяженностью 707 км, в том числе 520,8 км введены в эксплуатацию в 1997 г.

В 1998 г. предстоит завершить оставшиеся работы и ввести в эксплуатацию участки магистральных дорог Москва — Минск, Москва — Н.Новгород, Москва — С.Петербург общей протяженностью 125 км.

Основная цель Проекта ремонта мостов — приведение в соответствие современным нормативным требованиям по безопасности движения, грузоподъемности и габариту проезда 187 мостов на федеральных дорогах, 7 мостов — в г. Москве, 17 мостов — в Ленинградской области, 10 мостов — в Тверской и 19 мостов — в Вологодской областях. По состоянию на 1 мая 1998 г. разработана проектная и тендерная документация на 54 моста, проведены торги и заключены контракты на ремонт 39 мостов. По трем мостам работы завершены. По всей программе проекта проведены торги и заключены контракты с проектными организациями.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

ТАДЖИКИСТАН

Самая южная из бывших республик СССР. Страна занимает территорию 143 тыс. кв. км, население — около 5 млн человек. Таджикистан не зря сравнивают со Швейцарией. 93 процента территории — горы и хребты, половина площади страны расположена на высоте более 3000 метров над уровнем моря.

В горной республике немало мест, покоряющих своей первозданной красотой. Уместно напомнить, что именно в Таджикистане находятся высочайшие горные системы мира — Памир и значительная часть Тянь-Шаня.

Южными соседями республики являются Индия, Пакистан, Афганистан. На западе государство граничит с Узбекистаном, на севере — с Киргизией. Сотни километров восточной границы Таджикистана связывают его с Китаем. Формирование таджикского этноса уходит в глубину веков и тесно связано с государством Саманидов, достигшим расцвета в X веке. Таджики в тот период населяли современный иранский Хорасан, Афганистан, Среднюю Азию и южные районы Казахстана. Древнейшие города Средней Азии, входящие ныне в Узбекистан — Бухара и Самарканд, — памятники величия государства Саманидов, высокой культуры таджиков и других народов.

Создание дорожной сети

Специфические условия рельефа страны обусловили слабое развитие железных дорог и авиационных линий. В Таджикистане нет морей, озер и больших судоходных рек. Все это привело к тому, что на автомобильные дороги приходится более 90 процентов грузовых перевозок.

Автомобильные дороги в Таджикистане являются важнейшим элементом транспортного комплекса и всей инфраструктуры народного хозяйства. От наличия разветвленной сети автодорог зависит не только эффективность работы автомобильного транспорта, но и эффективность общественного производства в целом.

Горный рельеф республики, сухой и жаркий климат в долинах и суровые снежные зимы в высокогорных районах, вертикальная зональность в распределении климатических факторов обуславливают наличие почти всех физико-географических комплексов — от засушливых до арктических. На этом природном фоне наблюдаются опасные процессы практически по всей территории республики, основными из которых являются снежные лавины, оползни и селевые потоки. Все это вместе взятое создает значительные проблемы при строительстве и эксплуатации автомобильных дорог. Ежегодно многие перевальные участки закрываются для эксплуатации на долгие зимние месяцы.

Однако дорожная сеть республики постоянно растет и совершенствуется. Сегодня ее общая протяженность составляет более 13000 км.

Строительство первых автогужевых дорог началось в далеком 1926 году. Именно тогда из Термеза в столицу республики Сталинабад пробилась первая колонна автомашин.

10 февраля 1927 года в республике появилось первое дорожно-строительное управление при правительстве Таджикистана. За год его работы протяженность колесных и автомобильных дорог

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

увеличилась на 50 процентов и достигла 1592 км. Из них, правда, для автомобильного и колесного движения годились лишь 504 км, остальные 1088 км предназначались для вьючного передвижения. В те времена главным средством грузовых перевозок оставался вьюк, незначительная часть перевозок осуществлялась парконными бричками, в которые зачастую запрягали четырех лошадей. Тянуть грузы в гору одной паре лошадей, особенно в зимний период, было просто не под силу.

Большой объем перевозок выполняли тогда артели верблюдчиков, входившие в систему "Союзтранса". Парк автомобилей находился в зачаточном состоянии. Так, в октябре 1927 года на трассе Термез — Душанбе работали 17 автомашин.

Однако в конце 20-х годов дорожное строительство набирает темпы. Открывается автомобильное движение по трассе Душанбе — Курган-Тюбе — Джиликуль, Душанбе — Фанзабад. Организуется опытное автомобильное движение по линии Урсатьевская — Ура-Тюбе. В широких масштабах ведутся изыскания на трассах будущих дорог Душанбе — Самарканд, Душанбе — Гарм, Душанбе — Куляб. В 1928 году сеть дорог возрастает до 1665 км.

С 1930 года развернулось строительство самой высокогорной автомобильной дороги Ош — Хорог протяженностью 730 км, которая пролегала через ряд горных перевалов. Каждый из перевалов возвышается более чем на 4 тыс. метров над уровнем моря, а самый высокий — Ак Байтал достигает 4655 м. Он один из высочайших дорожных перевалов в мире.

В 30-е годы дорожное строительство наращивает объемы. В середине десятилетия завершено строительство автомобильной дороги Ура-Тюбе — Сталинабад протяженностью 280 км. Тем самым сокращается в три раза расстояние между северным и южным Таджикистаном. "Путь в страну гор" — таким романтичным названием нарекли дорожники эту трассу, проложенную через Туркестанский, Зеравшанский и Гиссарский хребты. Общенациональным трудовым подвигом стала работа колхозников из 15 районов республики в 1939 году. Получив "добро" от правительства, народ вышел на грандиозную стройку. Высокогорная трасса Сталинабад — Хорог длиной около 600 км была пробита в неприступных горах Памира всего за 106 дней.

В настоящее время связь регионов республики с Горно-Бадахшанской автономной областью осуществляется по автомобильной дороге Душанбе — Хорог. Огромной проблемой является постоянная лавиноопасность. Скажем, Хабурабадский перевал закрывается с декабря на полгода. За зиму здесь сходит на дорогу сотни лавин. Некоторые участки забиты сплошь лавинными конусами.

В целях обеспечения круглогодичного движения сегодня предлагается ряд научно обоснованных и экономически выгодных инженерно-технических мероприятий. Одним из основных является создание баз предупредительного спуска лавин на перевалах. Базы располагаются на отметке выше 3000 м над уровнем моря. Место расположения баз удобно для предварительного спуска снежных лавин в весенне-осенний период. Артиллерийскую позицию площадки выбирают с учетом обеспечения сектора обстрела 120 градусов по горизонтали и не менее 2 градусов по вертикали. Для обстрела используются зенитные орудия КС-19.

Новые проекты

Стратегическое значение автомобильных дорог для народного хозяйства Таджикистана обуславливает выдвижение и решение новых задач в дорожной области. Сегодня на повестке дня среди первоочередных проектов, способствующих развитию транспортной сети республики, можно отметить следующие:

— строительство автомобильной дороги через Гиссарский хребет с тоннелем по варианту "Уштур";

— завершение строительства автомобильной дороги Куляб — Калай — Хумб;

— строительство тоннеля через перевал Шар-Шар на трассе Кофарнихон — Пяндж;

— завершение строительства моста через р. Сыр-Дарью у кишлака Чильмахрам;

— строительство участка автомобильной дороги Кофарнихон — Пяндж в обход перевала Кара-Тау в Фархорском районе;

— завершение строительства завода ЖБИ с гравхозяйством в поселке Хумдонг в Комсомолабадском районе.

Сотрудники Министерства транспортного и дорожного хозяйства Республики Таджикистан с участием научных подразделений дорожной отрасли разработали долгосрочную программу основных стратегических направлений научно-практической деятельности по совершенствованию дорожного хозяйства Таджикистана в ближайшие годы. Основные пункты этой программы формулируются следующим образом:

1. Разработка генеральной схемы перспективной сети автомобильных дорог Таджикистана.

2. Разработка методов по поддержанию и повышению работоспособности существующей сети дорог с учетом необходимости обеспечения круглогодичного движения по дорогам, повышения безопасности движения и защиты дорог от опасных геологических процессов.

3. Разработка системы нормативно-технических документов по изысканиям, проектированию, строительству и эксплуатации автомобильных дорог в условиях Таджикистана с учетом их возможного вхождения в Европейско-Азиатскую международную сеть.

4. Разработка и принятие законодательной базы по автомобильным дорогам, включая правила пользования автомобильными дорогами и систему финансирования дорог общего пользования.

5. Разработка программы перспективного обеспечения дорожного хозяйства кадрами, в том числе и высшей квалификации.

Научные подразделения дорожной отрасли одним из важных направлений, способствующих успешному выполнению долгосрочной программы, считают разработку средств и методов эффективного использования местных строительных материалов при строительстве, ремонте и эксплуатации автомобильных дорог общего пользования. Успешное решение этой задачи позволит значительно повысить качество, надежность и долговечность как республиканских автомагистралей, так и широкой сети автомобильных дорог местного значения.

Представляем руководителя

Последние пять лет дорожной отраслью республики руководит **Ф.М.МУХИТДИНОВ**. Базовое образование Фарух Мухитдинович получил в Московском автомобильно-дорожном институте, закончив его в 1972 году. Затем он закончил факультет организаторов промышленного производства и строительства Ташкентского политехнического института.

Тридцать лет Ф.М.Мухитдинов работал в дорожной отрасли на различных должностях от мастера и прораба до главного инженера треста "Душанберемонтстрой". Во второй половине 80-х Фарух Мухитдинович был назначен сначала управляющим трестом "Инждорремстрой", а затем трестом "Промстрой".

С 1993 года Ф.М.Мухитдинов возглавляет министерство, руководящее дорожной отраслью. Сначала он министр строительства и эксплуатации автодорог, с 1994 года — министр по делам транспорта. В конце 1994 года происходит последняя реорганизация, и теперь Фарух Мухитдинович Мухитдинов занимает должность министра транспортного и дорожного хозяйства Республики Таджикистан.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

ТУРКМЕНИСТАН

Среди бывших республик СССР Туркмения выделяется двумя особенностями: огромной территорией и небольшой численностью населения. Страна занимает площадь 488 тыс. кв. км, что больше территории Узбекистана на 40 тыс. кв. км. Обширнее в бывшем Союзе только Россия, Казахстан и Украина. Населения при этом на столь внушительном пространстве проживает лишь около 3,5 миллиона человек.

Сотни километров южной границы страны выходят на Иран и Афганистан. С запада Туркмению омывает Каспийское море, на севере она граничит с Казахстаном, а затем идут сотни километров границы с Узбекистаном.

Дорожная сеть

Общая протяженность автомобильных дорог сегодняшнего Туркменистана приближается к 14000 км. Почти 90 процентов из них имеют твердое покрытие. Около 6500 км относятся к дорогам государственного значения, более 7000 км – местного.

Средняя интенсивность движения на государственных магистралях достигает пяти тысяч автомобилей в сутки, на обычных государственных дорогах – около полутора тысяч, по дорогам местного значения в день передвигается порядка шестисот автомобилей.

Управление автомобильными дорогами общего пользования сегодня осуществляется Государственным концерном "Туркменавтоеллары". Ему непосредственно подчиняются 5 региональных (велаятских) производственных линейно-эксплуатационных управлений, 3 треста автодорожного строительства, 7 дорожно-строительных управлений, 1 мостостроительное управление, 1 комбинат и 2 самостоятельных завода по производству дорожно-строительных материалов и конструкций.

В горном Туркменистане насчитывается около двух тысяч мостов общей протяженностью порядка 50 тысяч погонных метров.

"Десять лет благополучия"

Именно так называется стратегическая программа развития экономики и социальной политики Туркменистана, провозглашенная президентом С.А.Ниязовым. В рамках этой программы значительное место занимает концепция основных направлений развития дорожного хозяйства.

На основе прогноза развития экономики страны на период до 2010 года объем грузоперевозок на автомобильных дорогах общего пользования возрастет в 2,2 раза и составит 146,7 млн тонн в год. Примерно 45 процентов будет перевозиться по дорогам общегосударственного значения, остальные 55 процентов придется на дороги местного значения.

Объем перевозок пассажиров по сети дорог общего пользования также увеличится более чем в 2 раза и составит к концу расчетного периода до 351 млн человек. При этом большую часть пассажиров, а именно 1847,5 млн человек, планируется перевезти по автомобильным дорогам общегосударственного значения.

В программе развития сети автомобильных дорог Туркменистана приоритетными являются задачи, связанные с реализацией правительственных соглашений по усовершенствованию трасс, вошедших в схему международных магистралей ОЭС. Эти дороги как часть азиатских шоссейных дорог призваны обеспечить устойчивую связь существующих инфраструктур региона и выход континентальных государств – членов ОЭС к морским портам Индийского океана и Персидского залива. К числу приоритетных проектов относится также усовершенствование автомобильных дорог, вошедших составной частью в транспортные коридоры Центральная Азия – Кавказ – Европа (проект Европейского Сообщества РАСЕКА).

Стратегическая программа направлена на обеспечение условий прохождения грузопотока из стран Центральной Азии, Индийского субконтинента, Персидского залива в Российскую Федерацию и Западную Европу по маршруту Туркменбаши – Бекдаш – Фетисово – Бейней – Атырау – Астрахань и обратно.

В настоящее время на автомобильных дорогах работают четыре пограничных перехода между Туркменистаном и Ираном, три – с Афганистаном, а также шестнадцать переходов на границах с Узбекистаном и Казахстаном. Международные перевозки грузов и пассажиров являются одним из источников поступления валюты в государственный бюджет, принося порядка 10 млн долларов в год.

"Узким" местом для международных перевозок является наличие понтонной переправы через реку Амударью в г.Чарджев. Планируется ее замена на мостовой переход капитального типа. ТЭО на его строительство было разработано еще в 1982 году московским институтом "Гипротрансмост". Сегодня этот проект явно устарел и по предложению Туркменской стороны будет переработан с привлечением международных инвесторов. Новый автомобильный мост будет совмещен с железнодорожным. Пропуск автомобилей предполагается сделать платным, что делает проект привлекательным для всех его участников.

До 2010 года

ГК "Туркменавтоеллары" совместно с институтами "Союздорпроект" и "СоюздорНИИ" в 1990 году была разработана "Схема развития автомобильных дорог общего пользования до 2010 года". За прошедшие годы схема изменялась и уточнялась в соответствии с быстро меняющимися транспортно-экономическими связями стран Центрально-Азиатского региона.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

В настоящее время главными приоритетами утверждены четыре основных направления развития автомобильных дорог страны. К первому относится сеть автомагистралей общегосударственного значения. Назовем основные проекты этого стратегического направления. Прежде всего это трассы, связанные со столицей государства Ашхабадом.

Планируется осуществить реконструкцию автомобильной дороги Ашхабад – Гаудан протяженностью 38 км, проектная стоимость 19 млн долларов США. В два с лишним раза длиннее будет новый южный обход столицы, строительство которого обойдется в сумму порядка 80 млн долларов.

Самый крупный проект этого стратегического направления со сметной стоимостью четверть миллиарда долларов – это реабилитация и реконструкция автомобильной дороги М-37 (граница с Узбекистаном – Чарджев – Мары – Ашхабад – Туркменбаши). Общая протяженность этой трассы – 1200 км.

Значительных средств (150 млн долларов) потребует реконструкция автомобильной дороги Ашхабад – Дашховуз протяженностью 500 км. Среди крупных проектов также строительство обходов городов Мары и Чарджева, реконструкция трассы Туркменбаши – Бекдаш – граница с Казахстаном протяженностью 240 км, реабилитация и реконструкция магистрали Мары – Гунгы длиной 330 км. Планируется строительство мостовых переходов через реку Амударью в г. Чарджев и г. Керки, а также реконструкция мостовых переходов общим протяжением 20 тыс. погонных метров.

Второе стратегическое направление развития дорожной сети страны связано с дорогами местного значения. В намеченный период предполагается построить и осуществить реконструкцию 2000 километров таких автомобильных дорог. В том числе предполагается построить около 200 километров дорог, соединяющих центральные усадьбы девяти колхозов и совхозов с административными центрами.

По предложению Министерства экономики и финансов разработан проект указа президента Туркменистана "О дорожном фонде". Указ предписывает распространить положения Дорожного фонда на дороги местного значения. Появляется новый, дополнительный источник наполнения дорожного фонда, что позволит направить значительные средства на строительство и реконструкцию автомобильных дорог местного значения.

Третье стратегическое направление призвано обеспечить повышение уровня эксплуатации, обустройства и оборудования автомобильных дорог общего пользования. Это потребует решения широкого круга вопросов, среди которых можно выделить следующие:

– создание дополнительных линейных дорожно-эксплуатационных подразделений;

– оснащение эксплуатационных организаций дорожными машинами и механизмами, отвечающими современным международным требованиям;

– усовершенствование организации службы ремонта и содержания дорог до необходимой гибкости, мобильности, способности своевременно реагировать на всевозможные изменения дорожной обстановки.

И наконец четвертое стратегическое направление

Руководитель дорожной отрасли Курмурад Кульмурадов

программы приоритетов направлено на обустройство автомобильных дорог, обеспечение достаточного количества объектов придорожного сервиса. Это направление должно быть обеспечено средствами за счет участия организаций, предприятий и ведомств, осуществляющих эксплуатацию таких объектов после их сдачи. Пока интерес ведомств ограничивается строительством АЗС, автостанций и автовокзалов. Однако есть надежда, что с каждым годом это направление будет обретать все больше сторонников и участников его осуществления.

Решение приоритетных задач в рамках указанных направлений, несомненно, приведет к достаточному развитию дорожной сети, необходимой для повышения материального и культурного уровня жизни населения Туркменистана.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

УЗБЕКИСТАН

Территория Узбекистана составляет 447,4 тыс. кв. км. На ней проживают более 20 млн человек. По численности населения бывшая Узбекская ССР уступает только России и Украине. Западная граница страны связывает Узбекистан с Туркменией, на севере и востоке соседом является Казахстан. Далее к югу следуют Киргизия, Таджикистан и Афганистан.

Дорожная сеть

Автомобильные дороги страны классифицируются по четырем разрядам. Около 3250 км составляют автомагистрали международного значения. Почти 19000 км — протяженность автомобильных дорог, имеющих статус государственных, около 12000 км — областных и порядка 9700 км — местного значения. Вся дорожная сеть Узбекистана имеет общую протяженность более 43000 км.

Кроме автомобильных дорог общего пользования, в республике проложено еще более 80000 км дорог ведомственного значения, состоящих на балансе предприятий, заводов, колхозов, районов, включая улицы городов и райцентров.

Все населенные пункты страны имеют круглогодичную связь по дорожной сети с твердым покрытием с районными, областными и республиканскими центрами. Эта сеть постоянно увеличивается и улучшается. В 1993 — 1994 гг. в республике разработана перспективная "Программа по развитию ведомственных дорог колхозов и совхозов республики". Ее разделами предусмотрены определение технического состояния внутренних дорог, развитие сети дорог в тесной увязке с планом развития сети дорог общего пользования, расчет дорожной одежды местных дорог с учетом местных условий и материалов, разработка проектно-сметной документации и многое другое.

Вопросы управления

Руководящим органом, проводящим единую дорожную политику в республике, является Государственный акционерный концерн "Узавтойул". Он был создан Указом Президента Узбекистана от 26.01.93. В настоящее время "Узавтойул" объединяет 200 предприятий, на которых трудятся свыше 25 тыс. рабочих и ИТР.

Концерн "Узавтойул" имеет в своем подчинении областные государственно-акционерные объединения, а в районах — районные управления автомобильных дорог. Районные управления проводят единую техническую и экономическую политику в дорожной отрасли страны, не лишая вместе с тем низовые структуры — дорожные отделения известной самостоятельности.

Практически все расходы по содержанию автомобильных дорог осуществляются в регионах дорожными отделениями. В связи с переходом народного хозяйства республики к рыночным отношениям в дорожной отрасли в последние годы проводится планомерная работа по приватизации собственности. Сейчас в дорожном комплексе страны функционируют более 40 акционерных обществ закрытого и открытого типа.

Особое внимание в Государственном акционерном концерне "Узавтойул" уделяется социальной защите работников и специалистов. Ежегодно в соответствии с постановлениями правительства Республики Узбекистан малозащищенным слоям выделяется материальная помощь и решаются жилищные вопросы.

Подготовка кадров

Совершенствование дорожной отрасли, как и любой другой сферы народного хозяйства, не может осуществляться без постоянного повышения квалификации специалистов и подготовки новых кадров. В дорожном хозяйстве страны этому вопросу придается первостепенное значение.

Для непрерывного обеспечения предприятий отрасли специалистами в Бухаре и Намангане открыты новые дорожные техникумы. Они готовят руководителей-дорожников среднего звена. Как известно, именно таких специалистов всегда не хватает. Новые учебные заведения хорошо себя зарекомендовали и сняли остроту проблемы.

Быстрое совершенствование в последние годы всех составляющих дорожной отрасли — внедрение новой техники и современных технологий, рыночные отношения между подрядчиками и заказчиками, новые идеи в

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

организации труда и многое другое — требует переучивания и уже сложившихся дорожников-профессионалов. В учебном центре при проектном институте "Узийуллойиха" в Ташкенте ежегодно повышают квалификацию по строительству дорог с применением современных машин и оборудования, по проектированию и рыночным отношениям свыше 3000 рабочих и ИТР дорожной отрасли.

Существенным направлением в обучении кадров в последние годы стали зарубежные командировки. Скажем, за 1995 год 176 специалистов-дорожников побывали в таких высокоразвитых странах, как Германия, Швеция, США, Япония и ознакомились там с самыми передовыми технологиями дорожной отрасли.

Интересный опыт по внедрению научных достижений в проектные разработки и производство накоплен в институте "Узийуллойиха". При институте организованы инженерные центры разного назначения. Их названия говорят сами за себя: "Битумные эмульсии", "Цементобетон", "Дорожно-строительные материалы", "Компьютер", "Архитектура", "Иностранные языки", "Учет". Инженерные центры показали себя перспективными структурами по внедрению достижений науки и техники в современное производство.

Международное сотрудничество

Трудно переоценить значение международных связей в развитии и совершенствовании дорожной отрасли. С 1995 года республиканское дорожное хозяйство стало членом Международного дорожного конгресса и Межгосударственного Совета дорожников СНГ. Это позволило быть постоянно в курсе достижений дорожной отрасли передовых в этом отношении стран, перенимать многое для собственных нужд, целенаправленно работать для подтягивания состояния автомобильных дорог республики до международного уровня.

Многообразны двусторонние связи дорожников и других отраслей экономики России и Узбекистана. В частности в соответствии с конкретными соглашениями узбекские дорожники участвуют в строительстве российских дорог к нефтяным и газовым комплексам Тюменской области.

В целях развития внешнеполитических и социальных взаимоотношений Узбекистана с другими, в первую очередь соседними, странами проводится огромная работа по приведению магистральных автомобильных дорог республики к уровню, соответствующему международным требованиям. Так, уже выполнены крупные строительные и ремонтные объемы на маршрутах Алма-Ата — Бишкек — Ташкент — Термез и Самарканд — Бухара — Ашхабад.

В настоящее время проводятся работы по улучшению технического состояния автомобильных дорог, связывающих столицу республики с Ферганской долиной через перевал Камчик. Реализуется проект по строительству автомобильной дороги протяженностью 240 км Кунграт — Бенау, которая свяжет еще одной транспортной артерией Узбекистан с Россией и европейскими странами.

Крупные международные проекты с участием Узбекистана прорабатываются в связи с созданием транспортных коридоров в Средней Азии для перевозки грузов к берегам Индийского океана на востоке и Средиземному морю на западе. Автомобильные магистрали Узбекистана будут играть в реализации этих проектов существенную роль.

Представляем руководителя

При образовании в 1993 году Узбекского государственного акционерного концерна "Узавтойул" первым заместителем председателя правления этого управленческого органа был назначен **Муродулло Абдуллаевич АБДУЛЛАЕВ**. Через два года он стал председателем правления концерна, осуществляющего руководство дорожной отраслью страны.

Муродулло Абдуллаевич родился в 1948 г. в Бухарской области Узбекистана. Высшее образование получил в Ташкентском политехническом институте. В дипломе, полученном М.А.Абдуллаевым, записано, что его специальность — "Инженер путей сообщения".

Опыта и мастерства в профессии будущий руководитель дорожной отрасли набирался на производстве. После института работал в Каганском ДРСУ главным инженером, затем заместителем начальника дорожно-эксплуатационного управления и главным инженером Бухарского облдоруправления.

В 1980 году М.А.Абдуллаев назначен начальником Бухарского областного эксплуатационно-линейного управления магистральных автомобильных дорог.

В девяностые годы, до образования концерна "Узавтойул", Муродулло Абдуллаевич работает председателем Координационного совета по развитию дорожного хозяйства Бухарской области.

Вологодская ... универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

УКРАИНА

Третья по площади (604 тыс. кв. км) и вторая по численности населения (более 50 млн чел.) из бывших союзных республик Украина предстает сегодня крупной промышленной страной с динамично развивающейся дорожной отраслью.

С юга Украину омывают Черное и Азовское моря, на западе она граничит с бывшими странами социализма — Румынией, Чехией, Польшей. Сотни километров восточной границы связывают Украину с Белоруссией и Россией.

Дорожная сеть

Формирование сети автомобильных дорог Украины осуществлялось в течение последних десятилетий в соответствии с рациональной схемой автомобильных дорог общего пользования. Сегодня эта сеть имеет общую протяженность около 175 тыс. км и по перспективному плану до 2005 года вырастет лишь незначительно, на 3 — 5 тыс. км.

Обеспеченность автомобильными дорогами с твердым покрытием на 1000 кв. км территории составляет 270,4 км, на 1000 человек населения — 3,2 км. По обеспеченности автомобильными дорогами Украина уже сегодня стоит в одном ряду с такими странами, как Испания, Болгария, Румыния, Швеция, Норвегия, Финляндия, и опережает Россию и большинство стран бывшего СНГ.

Кроме автомобильных дорог общего пользования, на Украине существует сеть дорог порядка 600 тыс. км, состоящая из муниципальных, ведомственных и внутрихозяйственных дорог.

По административному значению автомобильные дороги общего пользования делятся на общегосударственные и местные. Все областные центры соединены между собой и со столицей государственными дорогами I, II или III категорий. Сеть местных дорог построена с расчетом, что практически все районные центры, центральные усадьбы колхозов и 96,6 процента всех сельских населенных пунктов соединены дорогами с твердым покрытием и имеют выходы на опорную государственную сеть дорог.

На дорогах общего пользования построено 16296 мостов общей длиной более 354 тыс. погонных метров, из них лишь 204 деревянных.

Структура отрасли

В настоящее время организации и предприятия дорожной отрасли Украины объединены в Украинскую государственную корпорацию по строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог "Укравтодор".

В корпорацию входят как государственные, так и частные предприятия и организации, причем последние — на добровольных началах. Корпорация объединяет научно-исследовательские и проектно-конструкторские учреждения, дорожно-эксплуатационные и дорожно-строительные предприятия и организации, предприятия по изготовлению дорожно-строительных материалов и конструкций, по производству и ремонту дорожно-строительных машин, механизмов и оборудования.

Содержание автомобильных дорог Украины организовано по административно-территориальному и линейному признакам. Вся сеть автомобильных дорог местного значения содержится областными управлениями автомобильных дорог (облавтодорами) и их подразделениями на территориях соответствующих административных регионов страны.

Сеть дорог государственного значения в некоторых областях эксплуатируется этими же облавтодорами. На остальной территории Украины государственные автомагистрали содержатся специальными управлениями автомобильных дорог (упрдорами), которые не привязаны строго к административно-территориальному управлению. Всего упрдоров в стране шесть.

В последнее время имеется тенденция к объединению облавтодоров в одну организацию. Вместе с тем сохраняется линейный принцип эксплуатационного обслуживания дорог государственного значения.

Всего в составе корпорации "Укравтодор" насчитывается порядка 170 предприятий и организаций. В соответствии с действующим законодательством и Государственной программой приватизации в Украине идет непрерывный процесс приватизации предприятий. Однако правительством составлен перечень объектов, не подлежащих приватизации. В него вошли 92 предприятия. Это прежде всего облавтодоры и упрдоры, дирекции и другие дорожные организации, деятельность которых связана с ремонтом и содержанием автомобильных дорог общего пользования, а также проектные, научно-исследовательские и другие подразделения, обеспечивающие функционирование отрасли.

Всего 51 процент предприятий дорожной отрасли остается в государственном секторе. Среди тех, которые могут быть приватизированы уже сегодня, превращены в акционерные товарищества открытого типа и другие организационно-правовые формы негосударственной собственности более 70 предприятий, что составляет более 90 процентов возможного.

Практически в стране сейчас сформирован достаточно мощный негосударственный сектор дорожного хозяйства, способный решать крупные задачи по развитию дорожной отрасли Украины.

Проекты

Сложившаяся сегодня схема транспортных потоков нуждается в новых подходах к развитию сети автомобильных дорог. Прежде всего значительно большего развития требуют магистральные дороги, обеспечивающие внутренние и международные связи и перевозки.

В настоящее время на магистральных дорогах построены и действуют около 100 пунктов сервиса для водителей и пассажиров. Более 60 из них имеют ограждение, освещение, на них организована охрана. На существующих площадках отдыха предоставляются платные услуги участникам дорожного движения. Больше половины площадок оборудованы пунктами питания, технического обслуживания автомобилей.

Разумеется, пунктов сервиса, площадок отдыха и технического обслуживания пока явно недостаточно. В настоящее время ведутся строительные работы на двух десятках новых площадок.

Географическое и геополитическое положение Украины в Европе и ее промышленно-аграрный потенциал образуют благоприятные условия и предпосылки для дальнейшего интенсивного

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

развития и расширения сферы ее внешнеэкономических связей со странами мира. Уже сегодня при содействии Европейского содружества реализуется программа по образованию сети автомагистралей, через которые страны Восточной Европы, в том числе Украина, будут связаны с общей опорной сетью европейских автомагистралей. В этой связи рассматриваются проблемы повышения пропускной способности и улучшения сервисного обслуживания специальных коридоров, три из которых пролегают по территории Украины. Они составляют часть

системы Критских транспортных коридоров и имеют номера 3, 5 и 9.

Сегодня ведется активная подготовительная работа к строительству южной трансъевропейской автомагистрали Западная граница – г.Киев.

Исходя из сложившихся реалий и учитывая общеэкономическую ситуацию в Украине, на период до 2000 года в дорожной отрасли определены следующие приоритеты:

– поддерживание объемов производства и постепенное наращивание этих объемов;

– увеличение в структуре дорожных работ удельного веса объемов по ремонту и содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений;

– окончание строительства подъездов с твердым покрытием до всех сельских населенных пунктов;

– реконструкция магистральных дорог в направлениях Запад – Восток (граница с Венгерской Республикой – Львов – Киев – Харьков – Ростов-на-Дону) и Север – Юг (граница с Республикой Белоруссия – Киев – Одесса и граница с Российской Федерацией – Харьков – Симферополь);

– ликвидация последствий на ЧАЭС;

– строительство подъездных дорог к пограничным переходам;

– совершенствование сервисного обслуживания на дорогах;

– развитие мостового хозяйства.

В связи с изменением экономических отношений и межгосударственных транспортных потоков, с целью ускорения вхождения Украины в Единую транспортную сеть дорог Европы, более полного обеспечения перевозок между регионами и областями страны в настоящее время корпорацией "Укравтодор" осуществляется большая работа по уточнению сети дорог государственного значения.

Представляем руководителя

С апреля 1997 года председателем Украинской государственной корпорации по строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог "Укравтодор" является **Владимир Афанасьевич ГЕРАСИМЧУК**.

В.А.Герасимчук – дорожник и по образованию, и по призванию. Он родился в 1939 году, в 1960-м закончил Киевский автомобильно-дорожный институт по специальности "Автомобильные дороги".

Большую практическую школу прошел на различных инженерных и руководящих должностях в дорожных организациях Украины в 60-е годы.

С 1969 по 1976 год работал в центральном аппарате Миндорстроя УССР, вначале начальником отдела, а с 1974 года – заместителем начальника Главдорупра Миндорстроя УССР.

С 1976 года Владимир Афанасьевич – начальник Республиканского объединения "Укравтодор" Министерства строительства и эксплуатации автомобильных дорог УССР. Затем с 1988 года он назначен на должность начальника Главного управления автомобильных дорог этого министерства.

В 90-х годах с образованием новой руководящей структуры он занимает в ней должности вице-президента и первого заместителя, а последние полтора года возглавляет корпорацию "Укравтодор".

В 1988 году главный дорожник Украины избран академиком Транспортной академии Украины.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Настольный журнал каждого думающего российского дорожника

Более 70 лет ежемесячно приходит к десяткам тысяч читателей

70004 — ДЛЯ ИНДИВИДУАЛЬНЫХ ПОДПИСЧИКОВ

88759 — ДЛЯ ПРЕДПРИЯТИЙ И ОРГАНИЗАЦИЙ

в каталоге Агентства «Роспечать» «Газеты и журналы» стр. 106

В каждом номере журнала:

- Последние нормативные документы
- Передовые технологии строительства и ремонта автодорог
- Новые материалы
- Дорожно-строительная техника
- Отечественный и зарубежный опыт

И ЕЩЕ ПУТЕВОДИТЕЛЬ ПО АВТОДОРОГАМ С ТОЧНОЙ СХЕМОЙ, СЕРВИСНО-КРАЕВЕДЧЕСКИМ СПРАВОЧНИКОМ, КРОССВОРД И МНОГОЕ ДРУГОЕ.

ПРИСОЕДИНЯЙТЕСЬ К СЕМЬЕ ДУМАЮЩИХ ДОРОЖНИКОВ — ПОДПИСЧИКОВ ЖУРНАЛА "АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ"

НА ВАШИ ВОПРОСЫ С УДОВОЛЬСТВИЕМ ОТВЕТЯТ ПО ТЕЛЕФОНАМ:

(095) 496-67-66, 496-85-70, 316-48-69

ТРАНСПОРТ РОССИИ

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ПЕЧАТНЫЙ ОРГАН МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА РОССИИ

32766 ПОДПИСНОЙ ИНДЕКС В КАТАЛОГЕ «РОСПЕЧАТИ» (СТР. 92)

ЕЖЕНЕДЕЛЬНОЕ ИНФОРМАЦИОННО - АНАЛИТИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ ДЛЯ РАБОТНИКОВ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА ВСЕХ ПРОФЕССИЙ И КАТЕГОРИЙ

ГАЗЕТА В ГАЗЕТЕ

- ПРИЛОЖЕНИЕ ДЛЯ ПЕШЕХОДОВ

ЗВОНИТЕ: (095) 200-19-21, 496-67-66, 496-85-70, 316-48-69

Ваш ориентир на перекрестках дорожной информации

72883 в каталоге Агентства «Роспечать» «Газеты и журналы 1998 года» стр. 178

- студент
- соискатель степени
- преподаватель
- ученый
- инженер

находят в каждом свежем номере журнала, кроме научно-технической информации, отечественный и зарубежный передовой опыт, новые идеи

Загляните в ближайшее отделение связи оформить подписку.

Есть вопросы? Звоните (095) 496-67-66, 496-85-70, 316-48-69

ЖУРНАЛ

ВАШ ЛУЧШИЙ СПУТНИК В АВТОМОБИЛЬНОМ ПУТЕШЕСТВИИ

Особенно интересен начинающему водителю, путешественнику и не только. Потому что в каждом номере:

эксклюзивный путеводитель по автомобильным дорогам России и стран СНГ с новейшим сервисно-краеведческим справочником

Просто загляните в ближайшее отделение связи и оформите подписку 72059 в каталоге агентства "Роспечать" "Газеты и журналы" стр. 105

Дополнительная информация по тел.: (095) 496-67-66, 496- 85- 70, 316- 48- 69

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

ПУТЕВОДИТЕЛЬ

ФЕДЕРАЛЬНЫЕ И ТЕРРИТОРИАЛЬНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ ЧЕЛЯБИНСКОЙ ОБЛАСТИ

Внимание!

Опасные участки на федеральных автодорогах Челябинской области

«УРАЛ» М5 подъезд к г.Екатеринбургу

62 — 121 км односкатный профиль проезжей части

«БАЙКАЛ» М 51 Челябинск — Курган — Омск — Новосибирск

15 км узкий путепровод через железную дорогу с ограниченной видимостью

50 — 55 км узкая проезжая часть

М 36 Челябинск — Троицк — граница Казахстана

54 км из-за строительства моста и путепровода движение автотранспорта идет по одной полосе покрытия

77 км узкий путепровод

86 км узкий путепровод

128 км узкий мост

Путеводитель подготовлен при содействии отдела развития автодорог Главного управления дорожного хозяйства при администрации Челябинской области

Составитель Людмила Коваленко. Компьютерная графика Саввы Сафонова.

ЧЕЛЯБИНСК
ТРОИЦК — административные центры и крупные города

Зауральский — города и поселки городского типа

Петровский — населенные пункты сельского типа

Миасское — центры районов

железные дороги

магистральные федеральные автомобильные дороги

прочие федеральные автомобильные дороги

территориальные автомобильные дороги:
- основные
- прочие

Государственная граница России

границы областей, республик

граница государственного заповедника

М 5 — индекс и номер дороги

53 — указатели и расстояния между ними в километрах

ЖБ162-11(80) — мосты (материал постройки, длина, ширина, грузоподъемность)

автозаправочные станции (АЗС)

б.; д.т. — бензин, дизельное топливо

автомобильные газонаполнительные компрессорные станции(АГНКС)

станции технического обслуживания автомобилей (СТОА)

СТО Волжского автомобильного завода

гостиницы

кемпинги

площадки отдыха

ГАИ — посты ГАИ

таможенный пост

платные охраняемые паркинги

пункты питания

пункты медицинской помощи

К — курорты

музеи

памятники архитектуры

памятники военно-исторических событий

памятники археологические

памятники и памятные места, связанные с именами замечательных людей

место ж.д. катастрофы в Улу-Теляке (1991 г)

церкви

мечети

реки, пристани

родники

интересные объекты природы,живописные места

пещеры

граница Европы и Азии

фонтанирующий артезианский источник

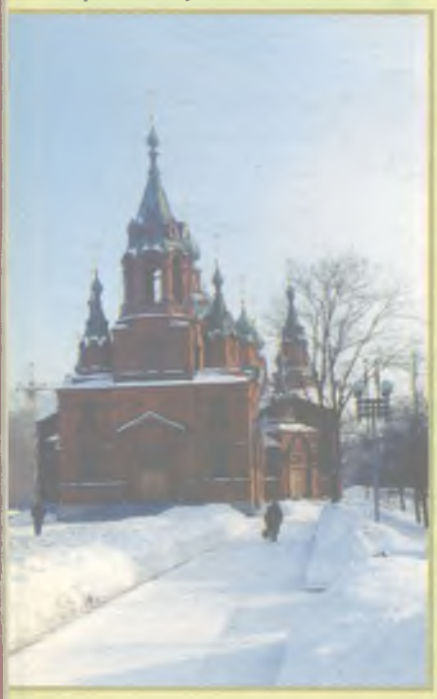
Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

СХЕМА
АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ ЧЕЛЯБИНСКОЙ ОБЛАСТИ

СВЕРДЛОВСКАЯ ОБЛАСТЬ
КУРГАНСКАЯ ОБЛ.
БАШКИРСКАЯ РЕСПУБЛИКА
КАЗАХСТАН
ОРЕНБУРГСКАЯ ОБЛ.

ВЕРХ. УФАЛЕЙ
СНЕЖИНСК
Багаряк
Усть-Багаряк
Нязепетровск
Тюбук
Нижнепетропавловское
КАСЛИ
ОЗЕРСК
КЫШТЫМ
Кунашак
Теча
Бродокалмак
Аргаяш
М 5
КАРАБАШ
Аргазинское вдхр.
Долгодеревенское
Миасское
М 51
Куса
ЗЛАТОУСТ
САТКА
ЧЕЛЯБИНСК
КОПЕЙСК
Миньяр
МИАСС
АША
УСТЬ-КАТАВ
Сим
Бакал
ЧЕБАРКУЛЬ
М 5
КОРКИНО
Юрюзань
Зауральский
ЕМАНЖЕЛИНСК
КАТАВ-ИВАНОВСК
ТРЕХГОРНЫЙ
Ларино
ЮЖНОУРАЛЬСК
Писклово
Октябрьское
ПЛАСТ
Подовинное
Уй
ТРОИЦК
Карагайский
Степное
М 36
Тогузак
Верхнеуральск
МАГНИТОГОРСК
Буранный
Варна
Урал
Карталы-Лят
Николаевка
КАРТАЛЫ
Арчалы-Лят
Обручевка
Кизильское
Бреды
Мариинский

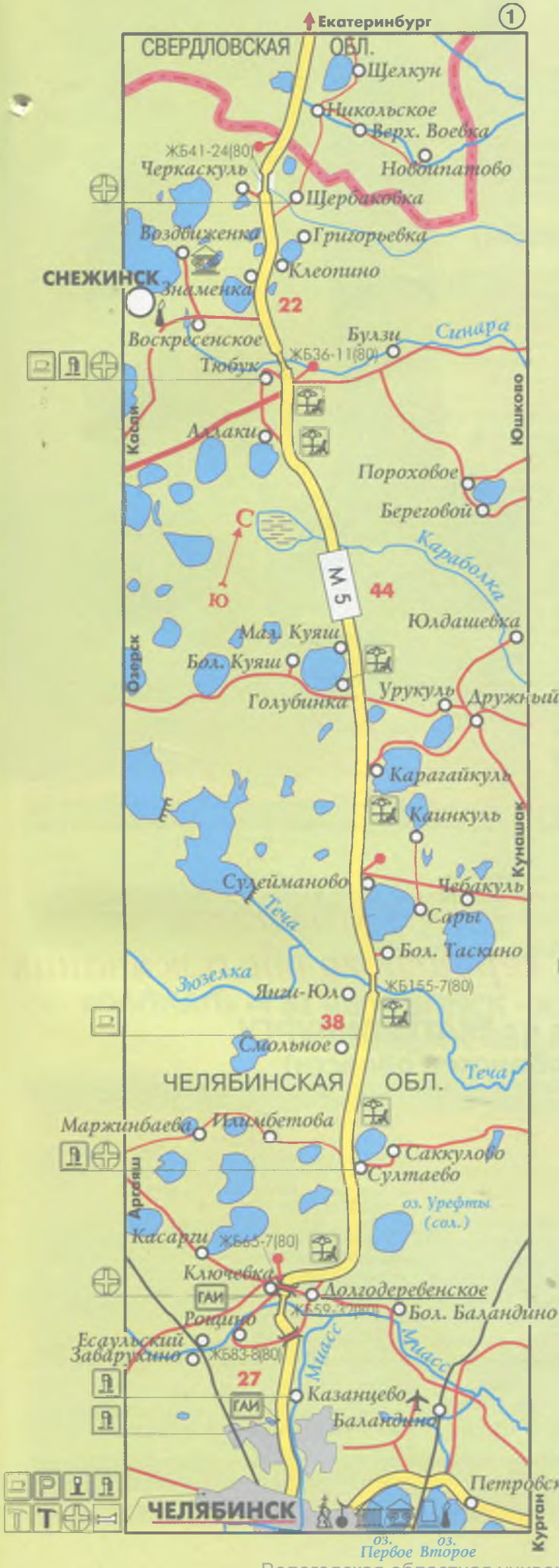
г. Челябинск. ц. Александра Невского (ныне концертный зал камерной и органной музыки)



г. Челябинск. Здание областной администрации.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

«УРАЛ» М 5 подъезд к г.ЕКАТЕРИНБУРГУ (в пределах Челябинской области)



М 36 ЧЕЛЯБИНСК - ТРОИЦК - граница КАЗАХСТАНА

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

«БАЙКАЛ» М 51
ЧЕЛЯБИНСК - КУРГАН - ОМСК - НОВОСИБИРСК
(в пределах Челябинской области)

г. Челябинск. Памятник академику И. В. Курчатову, первому директору Института атомной энергии

Объекты сервисного обслуживания

«УРАЛ» М 5 подъезд к г.ЕКАТЕРИНБУРГУ
(в пределах Челябинской области)

Гостиницы			
12 км	г.Челябинск	гостиницы:	«Южный Урал» пр-т Ленина, 52 т.33-41-73 «Малахит» ул.Труда, 153 т.33-54-86 «Турист» ул.Лесопарковая, 6 т.34-76-48 «Челябинск» ул.Степана Разина, 4а т.37-94-22 «Центральная» ул.Блюхера, 3т.37-78-25
109 км (влево 20 км)	г.Касли	гостиница	ул.Ретнёва т.9-20-98
Пункты медицинской помощи			
12 км	г.Челябинск	больница областная	медгородокт.34-27-15, 34-27-73
27 км (вправо 1,5 км)	с.Долгодеревенское	медпункт	ул.Ленина т.2-26-46
40 км	с.Султаево	медпункт	т.9-31-66
110 км (влево 0,5 км)	с.Тюбук	больница	ул.Гагарина т.9-12-41
124 км	с.Щербаковк	медпункт	
Станции технического обслуживания автомобилей (СТОА)			
12 км	г.Челябинск	автоцентры:	ВАЗ ул.Молодогвардейцев, 2 т.41-16-61 КамАз ул.1-я Потребительская, 2-а т.34-72-73, 60-71-53 ЗАЗ Копейское шоссе т.53-97-05, 53-97-02
27 км (вправо 1,5 км)	с.Долгодеревенское	СТОА	на территории АЗС
Автозаправочные (АЗС) и газонаполнительные компрессорные (АГНКС) станции			
12 км	г.Челябинск	АЗС б.; д.т АГНКС газ	ул.Хлебозаводская

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

14 км	п.Казанцево	АЗС	б.; д.т.
27 км (вправо 1,5 км)	с.Долгодеревенское	АЗС	б.; д.т.
110 км (влево 0,5 км)	с.Тюбук	АЗС	б.; д.т.
112 км	на дороге	АЗС	б.; д.т.

Посты ГАИ

12 км	г.Челябинск	
30 км	с.Долгодеревенское	

Платные охраняемые паркинги

12 км	г.Челябинск	Свердловский проспект
30 км	с.Долгодеревенское	у поста ГАИ

М 36 ЧЕЛЯБИНСК - ТРОИЦК - граница КАЗАХСТАНА

Гостиницы:

	г.Челябинск	(смотри а/д подъезд к Екатеринбургу)	
34 км	г.Коркино	гостиница	ул.К.Маркса, 24 т.2-31-31
50 км	г.Еманжелинск	гостиница	«Уют» ул.Советская, 18 т.6-24-18
88 км	г.Южноуральск	гостиница	ул.Ленина, 6т.5-21-52
131 км	г.Троицк	гостиницы:	«Центральная» ул.Климова, 9 т.2-28-95
			ул.Строителей, 19 т.3-24-79-6

Пункты медицинской помощи

	г.Челябинск	(смотри а/д подъезд к Екатеринбургу)	
34 км	г.Коркино	медпункт	ул.Маслова т.2-39-12, 2-47-21
50 км	г.Еманжелинск	больница	ул.Заречная, 32 т.9-33-81
88 км	г.Южноуральск	больница, травмпункт,	ул.Строителей т.5-28-91, 5-39-22
88 км (влево 5 км)	г.Увельский	медпункт	ул.Энгельса т.3-19-03
135 км	г.Троицк	больницы:	железнодорожная т.9-24-40
			ГРЭС т.3-27-52
			медгородок т.2-60-47

Станции технического обслуживания автомобилей (СТОА)

	г.Челябинск	(смотри а/д подъезд к Екатеринбургу)	
87 км	г.Южноуральск	СТОА	
131 км	г.Троицк (п.Южный)	СТОА	на территории АЗС

Автозаправочные (АЗС) и газонаполнительные компрессорные (АГНКС) станции

	г.Челябинск	АЗС	б.; д.т.	
		АГНКС	газ	Копейское шоссе
34 км	п.Тимофеевка	АЗС	б.	
87 км	г.Южноуральск	АЗС	б.; д.т.	
131 км	г.Троицк	АЗС	б.; д.т.	

Посты ГАИ и таможенные

11 км	г.Челябинск	пост ГАИ
131 км	г.Троицк	пост ГАИ
141 км	на дороге	таможенный пост

Платные охраняемые паркинги

	г.Челябинск	Троицкий тракт
141 км		на территории таможенного поста

«БАЙКАЛ» М 51 ЧЕЛЯБИНСК - КУРГАН - ОМСК - НОВОСИБИРСК в пределах Челябинской области

Гостиницы:

	г.Челябинск	(см. а/д подъезд к Екатеринбургу)
35 км (влево 1 км)	с.Миасское	гостиница ул.Первомайская, 32 т.2-21-75

Пункты медицинской помощи

	г.Челябинск	(смотри а/д подъезд к Екатеринбургу)
18 км	с.Петровский	медпункт ул.Ленина т.2-43-68
35 км (влево 1 км)	с.Миасское	травмпункт т.2-65-12, 2-65-03

Станции технического обслуживания автомобилей (СТОА)

г.Челябинск	(смотри а/д подъезд к Екатеринбургу)

Автозаправочные (АЗС) и газонаполнительные компрессорные (АГНКС) станции

	г.Челябинск	АЗС	б.; д.т.	
		АГНКС	газ	Копейское шоссе
21 км	на дороге	АЗС	б.	
35 км	с.Миасское	АЗС	б.; д.т.	
47	на дороге	АЗС	б.	

Посты ГАИ

12 км	г.Челябинск

Платные охраняемые паркинги

г.Челябинск	проспект Победы

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

ДОСТОПРИМЕЧАТЕЛЬНОСТИ

Сначала несколько слов о некоторых особенностях самой области. Если вы желаете проехать ее дорогами и познакомиться с ней поближе, то знайте:

— здесь один из лучших в стране национальных парков — «Зюраткуль»;

— здесь есть чистейшее озеро Увильды, брошенная серебряная монетка видна с глубины почти в двадцать метров;

— самый старый город области — Верхнеуральск, ему более 260 лет;

— самый южный город — Магнитогорск, известный далеко за пределами страны как один из крупнейших мировых центров металлургической промышленности...

г.Челябинск. Драматический театр.

Но знакомство с областью мы по традиции начнем с главного города Южного Урала — Челябинска.

ЧЕЛЯБИНСК изначально был русской казачьей крепостью, обеспечивающей доставку продуктов с сибирских слобод до Оренбурга. Но достаточно скоро благодаря своему географическому положению он становится центром Исетской провинции. Расположенный на реке Миасс, на восточном склоне Южного Урала, он попадает в перекрестье дорог, ведущих отсюда на все четыре стороны света. Строятся в городке собор, ратуша, начинает собирать купцов ярмарка. На старинном, утвержденном еще два века назад, гербе Челябинска изображен навьюченный верблюд, символ того, что стекаются сюда торговые пути. К концу прошлого века здесь была открыта таможня, через которую шел в европейскую часть России один из важнейших на то время импортных товаров — чай. Город был первым на Урале и в Сибири по вывозу зерна и хлебопродуктов.

В тридцатые годы уже нашего века тут вступает в строй знаменитый тракторный завод, он же Танкоград, где были созданы и поставлены на серийное производство 13 типов танков и самоходных артиллерийских установок.

...Что, кроме заводов, можно посмотреть в сегодняшнем Челябинске? Прогуляйтесь по зеленому массиву у озера Первое, подивитесь на своеобразную архитектуру театра оперы и балета, отдайте должное старым зодчим, воздвигшим церковь Александра Невского...

Если будете ехать из Челябинска на Уфу, то в районе **САТКИ** увидите безлесную вершину одного из горных хребтов. И хребет, и озеро, расположенное высоко в горах (724 м над уровнем моря), дали свое название национальному парку — **«ЗЮРАТКУЛЬ»**. Побывав там, вы просто не сможете не восхититься природой края. Советуем вам, к примеру, полюбоваться необычным фонтаном, над которым в летний солнечный день образуется многоцветная радуга, а зимой вода застывает ледяным столбом.

По автотрассе доезжайте до пригорода Бакала-Катавки, здесь оставляйте машину, так как далее ваш путь проляжет вверх по узкому пихтовому коридору до Лысой поляны. Далее следует спуск, вы переходите несколько ручьев — и вот перед вами фонтан. Он рукотворный, бьет метров на десять вверх из артезианской скважины. Двадцать лет назад геологи искали

г.Касли. Проходная Каслинского завода

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

здесь железную руду, а наткнулись на подземную реку. Гейзер закрыли металлической заглушкой с отверстиями, вот и получился фонтан.

Если вы археолог в душе, то в этом же Саткинском районе, возле деревушки Сикияз-Тамак, посетите пещерный ансамбль. В 42 пещерах скалистого берега реки Ай ученые обнаружили орудия труда и предметы быта древнего человека, тысячи костей так называемой «мамонтовой» фауны. Если повезет, можете найти здесь, к примеру, украшения, которыми пользовались женщины средневековья, наконечник стрелы, которая предназначалась древним охотником для саблезубого тигра, остатки керамических сосудов...

Если следовать на юг от Челябинска, в сторону Казахстана, то дорога приведет вас в город **ТРОИЦК**. Уже в середине XVIII века он стал важным пунктом меновой торговли с народами Средней Азии. Через Троицк поступали в Россию фарфор, скот, шерсть, кожи. Люди тут селились зажиточные, торговые лавки строили из камня, основательные, некоторые старинные постройки сохранились до сих пор, в том числе здания Гостиных рядов.

Город занимает хорошее стратегическое место. Недаром армия Пугачева так стремилась захватить его, но продержалась в Троицке всего день — не сумела за такое короткое время организовать оборону и была выбита царскими войсками.

Богатые материалы по истории вы найдете в местном краеведческом музее.

От Челябинска в сторону Кыштыма трасса приведет вас к изумительному по красоте озеру **УВИЛЬДЫ**. Вряд ли вы найдете воду прозрачней этой. На береговой линии расположились туристские базы, дома отдыха. Летом вы можете взять здесь лодку, попытать рыбацкого счастья или поискать грибы в хвойных лесах, окружающих водоем. Зимой вас ждут лыжные маршруты.

Не минуйте и сам Кыштым. В этом городишке стоит посмотреть... Белый дом. Не столичный, конечно, но представляет архитектурный памятник. Это бывшая резиденция местных заводовладельцев, построенная в начале прошлого века. Есть в Кыштыме церковь, которой сейчас более двух веков.

Самый южный город области — **МАГНИТОГОРСК**. Он молод, основан на левом берегу реки Урал в начале тридцатых годов нынешнего столетия. Еще в прошлом веке наш знаменитый ученый Д.И. Менделеев писал: «Магнитную гору никто не разведывал, но все видавшие единогласно говорят, что такой громадной массы магнитного железняка в одной массе нигде не видано...»

Магнитогорск стал одним из крупнейших центров металлургической промышленности России. Что можно увидеть в нем, помимо дымящих труб? Не пожалеете, если посетите театры: драматический, кукольный. Богаты экспонаты музеев: краеведческого и техники.

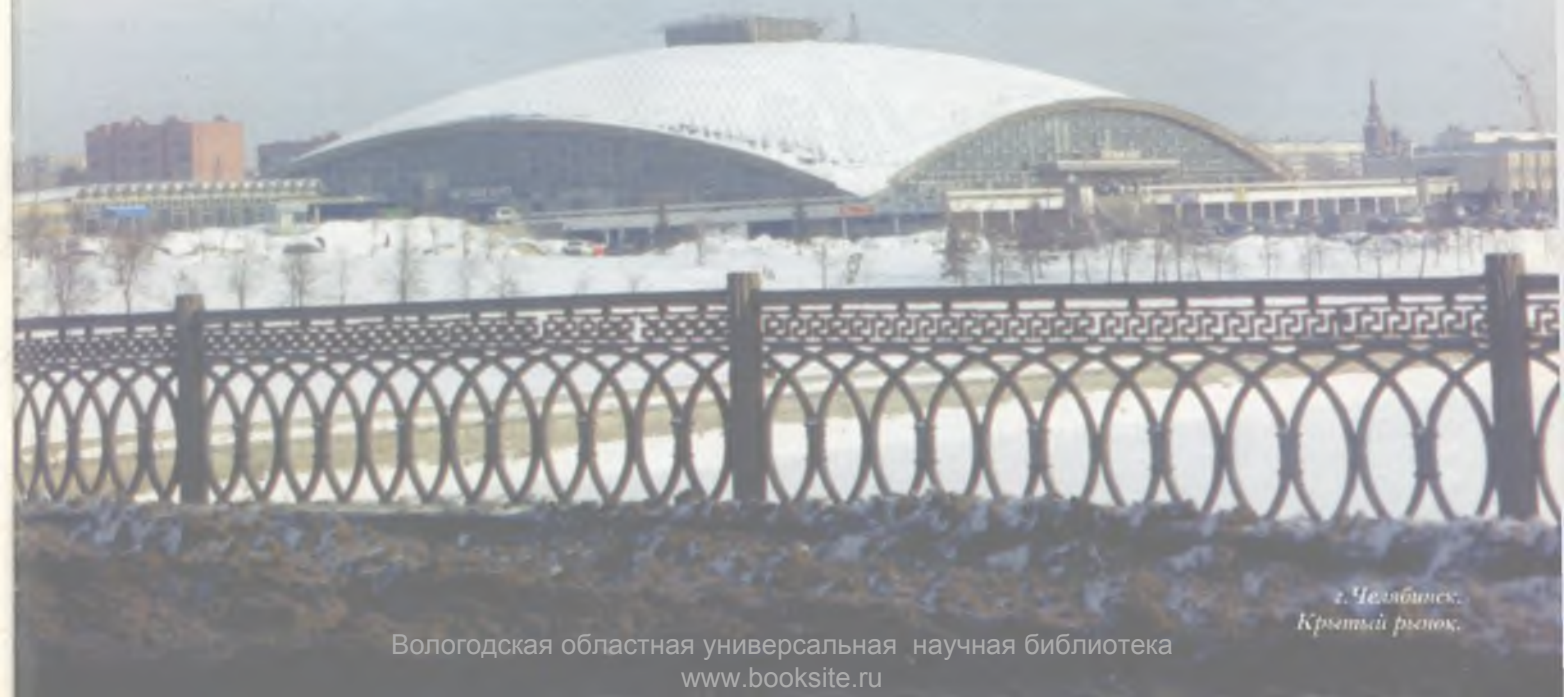
Несмотря на развитую промышленность, здесь умеют заботиться о природе. Рядом с городом, на озере Банное, расположена зона отдыха магнитогорцев. Вода там чистая, рыбалка отменная...

Два с половиной века назад А.Н. Демидов строил чугуноплавильный и железоделательный заводы у озер Большие и Малые Касли. Поселок, предназначенный для рабочих, так и назвали — **КАСЛИ**. Чугунным литьем занимаются здесь с конца XVIII века. Начиналось все с решеток, надгробных плит, но потом приступили и к художественным отливкам — настольной скульптуре, декоративным чашам, подсвечникам, архитектурным деталям. Каслинское художественное литье получало золотые медали на выставках в Париже, Вене, Филадельфии, Стокгольме...

Есть в городе памятники деревянного зодчества, сохранилось здание XVIII века, украшенное лепниной и каннелированными колоннами. Здесь явно читается архитектура классицизма с элементами барокко. Затейливой резьбой по дереву, жестяными кружевами украшены и многие дома современной застройки.

Самым старым городом области является **ВЕРХНЕУРАЛЬСК**. Основан он в 1734 году как укрепленный пункт и назывался поначалу Верхнеяицком. Знаете ли вы, что знаменитые оренбургские пуховые платки плели именно здесь? (Ведь город входил в состав Оренбургской области.) В прошлом веке были в Верхнеуральске винокуренные, пивные заводы, чья продукция славилась на всю Россию.

Хорошее пиво здесь и сейчас. Но если вы за рулем, то поверьте этому на слово, а сами побывайте в музее казачьего быта, полюбуйтесь каменными застройками двухсотлетней давности, пятиглавым собором с шатровой колокольней, частными рубленными домами с затейливой резьбой...



г. Челябинск. Крытый рынок.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

ВСЕГДА В ДВИЖЕНИИ

В течение недели командировки в Самаре наш день начинался с приемной управления автомобильных дорог общего пользования. Можно было прийти в восемь утра, можно в девять или десять – картина, на первый взгляд, одна и та же. К начальнику управления Ю.И.Маслову посетители входят по одному, прикрывая за собой дверь, соблюдая хоть и не очень строгую очередность, спрашивая о ситуации опытную секретаршу.

Дверь, ведущая к главному инженеру управления А.А.Бриккеру, всегда распахнута настежь. Внутри сидят от трех до десяти человек, в приемной и коридоре ожидают... нет, не приема, а возможности на несколько минут завладеть вниманием Артура Александровича еще десяток ходоков.

Самое удивительное, что за полчаса, максимум час очередь обновится на сто процентов. Все посетители получат исчерпывающие на сегодняшний день ответы на самые простые и самые сложные технические вопросы, приведшие в управление. Наблюдать за общением Бриккера с начальниками, главными инженерами ДРСУ и руководителями множества подрядных организаций одно удовольствие.

По-юношески энергичный в свои шестьдесят пять Артур Александрович принимает людей в кабинете, частенько забегает утрясти неотложный вопрос к Маслову или спешит на срочный вызов Юрия Ивановича, по дороге успевает ответить на пару-тройку вопросов очередников, ждущих в приемной. При этом некоторые, получив его резолюцию на документе, могут уже уезжать спокойно на объекты. Не забывает главный инженер управления и бросить веселое, теплое приветствие каждому новому лицу, появляющемуся на пороге его кабинета. Ну и, конечно, звонки, звонки, звонки. Говоря по телефону, он успевает отвечать на вопросы очередного посетителя, рассматривать схемы и прочие документы, ставить визы...

Цирк? Чехарда? Сумасшедший дом? Ни то, ни другое, ни третье. Это одна из граней стиля работы Бриккера. Поток вопросов, рассматриваемых ежедневно, таков, что без ловкости фокусника в нем можно утонуть. Бывает Артур Александрович и совсем другим. Дотошным, въедливым, неторопливым. Серьезные решения он принимает только после взвешивания всех "за" и "против", полноценной технической проработки проектов.

Послужной список гроссмейстера строительства автомобильных дорог, мостов и других сооружений весьма внушителен. Одно перечисление заняло бы слишком много места. Назовем лишь главные стройки. На дорогах Рязань – Ряжск, Москва – Куйбышев, Уфа – Челябинск, Жигулевск – Тольятти – Куйбышев десятки километров построены при участии Бриккера.

Родился Артур в Ленинграде, учился в Саратове, работать начинал в Рязани, последние двадцать семь лет живет в Самаре.

Все-таки, видимо, это не легенда об интеллигентности и некоторой даже аристократичности уроженцев северной столицы. Эти черты действительно присущи многим коренным петербуржцам. Гуманность, доброта и искорки юмора постоянно поблескивают за стеклами очков в светлых глазах Бриккера.

Строить он в молодости собирался гидроэлектростанции. Помните, в середине века начиналось строительство Братской, Красноярской и других грандиозных ГЭС на великих сибирских реках? Хотел влиться в массы романтиков и абитуриент автодорожного института, но... на тот факультет не хватило балла. Думаю, гидростанции вполне обошлись другими энтузиастами. Зато автомобильные дороги, несомненно, выиграли редкостного специалиста.

В Рязани они поднимались по известной лесенке: мастер, прораб, старший прораб... с Владимиром Яковлевичем Феофановым. В начале семидесятых приятель-коллега стал начальником крупного дорожного управления, базирующегося в Пензе. Начиналось строительство больших новых дорог, требовались квалифицированные специалисты. Владимир Яковлевич, хорошо зная деловые и человеческие качества Бриккера, пригласил его занять должность главного инженера в дирекции строящихся дорог на участке Москва – Куйбышев. Через десять лет Артур Александрович возглавил эту дирекцию и руководил ей бессменно еще двенадцать.

Когда Самараавтодор разделился в 1994-м году на заказчика и подрядчика, начальник нового управления автомобильных дорог Ю.И.Маслов не сомневался, кто должен стать его "правой рукой", возглавить техническое обеспечение всех строящихся объектов.

В августе 1998-го Бриккеру исполняется шестьдесят пять. Основательно отмечать этот юбилей он вряд ли сможет. В сентябре сдается обход Самары – грандиозный объект длиной 78 километров, имеющий уникальные технические решения в сложных транспортных развязках, мостовых переходах. Главный объект года. Главный объект десятилетия. Возможно, высшее строительное достижение выдающегося профессионала-дорожника А.А.Бриккера, возглавляющего эту стройку от нуля до сдачи.

Недавно Артуру Александровичу сделали операцию. Девятеро из десяти, наверное, на его месте ушли бы на заслуженный отдых. Пенсия давно заработана, дети выросли. Но Бриккер как раз десятый. Неугомонный, талантливый, всем нужный инженер и человек. Работайте еще десять лет, Артур Александрович!

Владимир СЕРГЕЕВ

ГРИНЧИШИН ИВАН СТЕПАНОВИЧ

Окончив в 1966 году Хабаровский политехнический институт, Иван Степанович Гринчишин связал свою трудовую деятельность с развитием сети автомобильных дорог Бурятии.

За 32 года работы, из которых 12 лет он был в должности главного инженера Бурятавтодора и 18 лет в должности его начальника, под его руководством построено около 30 мостов, мостовых переходов и многие сотни километров автомобильных дорог.

Большой вклад внес Иван Степанович в строительство притрассовых дорог Байкало-Амурской железнодорожной магистрали, за что в 1983 году был награжден медалью "За строительство БАМа".

Наряду с огромной работой главного дорожника Бурятии он принимал непосредственное участие в создании опорной сети автомобильных дорог в дружественной Монголии.

Ивану Степановичу присущи большое трудолюбие, верность избранной профессии, активная жизненная позиция и принципиальность в решении ключевых вопросов.

Многолетний труд талантливого руководителя, умелого организатора отмечен высокими государственными наградами России и Бурятии, ему присвоены почетные звания "Заслуженный строитель России", "Почетный дорожник Минавтодора России" и "Почетный работник транспорта России".

Дорожники Бурятии поздравляют своего юбиляра с 60-летием и желают Ивану Степановичу доброго здоровья, счастья, благополучия, дальнейшей творческой работы.

Редакция журнала "Автомобильные дороги" присоединяется к этим поздравлениям.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

ОБЪЯВЛЕНИЕ

О ПРОВЕДЕНИИ ТЕНДЕРНЫХ ТОРГОВ НА ПОСТАВКУ НЕФТЕПРОДУКТОВ ПРЕДПРИЯТИЯМ И УЧРЕЖДЕНИЯМ, ПОДВЕДОМСТВЕННЫМ ФДС РОССИИ

Государственное учреждение – отраслевая компания «Центрдорресурс» при Федеральной дорожной службе России сообщает о проведении 20 августа 1998г. очередных конкурсных торгов на поставку в 1998г. нефтепродуктов, в т.ч. битумов БНД 60/90, БНД 90/120, бензинов автомобильных, дизельного топлива на объекты строительства, ремонта и содержания Федеральных автомобильных дорог.

Основой для проведения торгов являются заявки Федеральных дирекций и территориальных органов управления автомобильными дорогами. Документы на участие в торгах принимаются до 10 часов 20 августа 1998г. по адресу:

Москва, 129085, Звездный бульвар, 21а, стр. 1, «Центрдорресурс», комн., 449. Телефон для справок: 747 9117.

Основным критерием при определении победителя является готовность участника торгов провести платежи в Федеральный дорожный фонд РФ в объеме имеющихся задолженностей нефтяных компаний.

ЧТО МОЖЕТ БЫТЬ ЛУЧШЕ БИТУМНОЙ ЭМУЛЬСИИ? — ЭМУЛЬСИЯ ОТ ЭМУЛЬБИТ

«Эмульбит» — это эмульсия Eshalite Tack C

- экологически чистая
- хорошо сцепляется даже с влажным покрытием
- массовая доля битума с эмульгатором — 50%
- условная вязкость — 12 с при 20 °С
- полностью отвечает требованиям ГОСТа 18659-81
- доступная цена

Закажите в любом количестве

Звоните сегодня
(095) 189-9132, 189-4581, 956-2967
и приезжайте:
129343, Москва, ул. Ужумская, 4
ООО «Эмульбит»

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Интерполитех, официальная выставка Министерства внутренних дел Российской Федерации, посвященная полицейской технике и гражданской безопасности, включает в себя специально отведенный павильон товаров и услуг:

ДОРОЖНОЕ ДВИЖЕНИЕ И БЕЗОПАСНОСТЬ

МОСКВА, РОССИЯ
10-13 ноября 1998 г.

СВК ВВЦ (Всероссийский Выставочный Павильон 69(4) Центр)

Одной из серьезных проблем, стоящих сегодня перед российской экономикой, является проблема развития дорожной инфраструктуры страны. Решению этой проблемы могут способствовать международные компании, специализирующиеся на строительстве дорог и вопросах дорожной безопасности. Эту мысль отражает постановление правительства Российской Федерации, согласно которому были упразднены все таможенные пошлины на товары и услуги, служащие делу улучшения безопасности и эффективности использования городских дорог и шоссе.

ВОТ НЕКОТОРЫЕ ИЗ ТОВАРОВ И УСЛУГ, ВЫСТАВЛЯЕМЫХ НА ВЫСТАВКЕ:

РЕГУЛИРОВАНИЕ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
- Дорожные знаки
- Системы регулирования дорожного движения
- Наблюдение и мониторинг дорожного движения
- Системы обнаружения автотранспортных средств
- Видео- и фотокамеры, системы телевизионного наблюдения
- Индуктивные петлевые датчики
- Приборы контроля за скоростью движения
- Компьютерные программы по дорожному движению и строительству
- Консультации
- Светофоры и световые сигналы

ДОРОЖНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ
- Дорожные барьеры Системы защиты
- Отражающие материалы для дорожных знаков
- Предметы личной безопасности
- Дорожные штифты/стеклянные рефлекторы-бусины
- Тумбы и деревянные столбы
- Дорожные конусы, фонари и т.д.
- Лента для ограждения
- Системы обнаружения льда
- Портативные дорожные сигналы
- Металлические ограждения

СПЕЦИАЛЬНЫЕ АВТОТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА
- Полицейские машины, фургоны Машины скорой помощи
- Мотоциклы

ПАРКОВКА
- Парковка на проезжей части и на специально отведенной стоянке

ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ АВТОСТОЯНОК
- Оградительные ворота
- Контроль доступа
- Компьютеры для подсчета оплаты за парковку
- Автоматы для оплаты за парковку
- Системы безопасности

РЕМОНТ ДОРОГ
- Ремонт и перестройка дорог
- Машины и материалы для нанесения дорожной разметки
- Оборудование для ремонта дорог

Дополнительную информацию Вы можете получить, обратившись по следующему адресу :

МВД РФ Отдел
Международной Ко-операции
ул. Житная 16, Москва, Россия
Тел: +7 095 239 0638

При поддержке
Министерства транспорта Российской Федерации

ITE London - Motor Division
Byron House, 112A Shirland Road, London W9 2EQ, UK
Telephone: +44 171 286 9720
Facsimile: +44 171 266 1606 / 286 0177
Email: info@ite-exhibitions.com
www.ite-exhibitions.com/tr

Приносите эту анкету с собой для экспресс-регистрации и бесплатного входа.

Ф.И.О _____

Должность _____

Компания _____

Адрес _____

Тел. _____

Факс _____

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

№ лицензии ПРИУ-АВа рег. 0022701

ВСЕ ПРИЦЕПЫ РОССИИ

КамАЗ, МАЗ

Бортовые, тентованные, цельнометаллические, самосвальные, шасси, изотермические, рефрижераторы, контейнеровозы, тяжеловозы, автовозы и др. (более ста моделей).

Автоцистерны самого широкого назначения, включая пищевые, битумовозы большого объема и гудронаторы.

Площадки, роспуски, панелевозы, цементовозы, муковозы.

Прицепы с управляемыми тележками для перевозки ферм длиной до 33 м и массой до 60 т.

АВТЭН

Принимаем векселя, металл.
Проводим бартер, взаимозачет.
Запчасти (тел.: 484-62-19) к грузовым а/м, ВАЗ, ГАЗ, АЗЛК (оптом и в розницу)
Отдел комиссионной техники (тел.: 187-23-55)

Тел.: (095) 187-6400, 187-6372

Автокраны,

а также автотехника ведущих фирм-производителей СН

Комплектация по желанию заказчика.
Предпродажная подготовка. Реализуем технику за вексел

Ремонт автокранов

Выездное обслуживание дорожно-строительных машин

Тел. (095) 152-078

Запчасти к автокранам и все типы фильтров

Тел. (095) 152-978

Передвижные компрессорные станции

ПВ-10/8М1
НВ-10Э
НВ-10/8М2
ПКСД-5,25

Продажа и аренда

Гарантия 2 года

Акционерное общество закрытого типа
ВТОПАРТНЕР
Москва, ул. Черняховского, 16

Тел.: (095) 152-1815
152-9079
Факс (095) 152-7463

«РемДорРос-Сервис» — все для дорожного строительства

В условиях растущей сети дорог, повышающихся объемов дорожного строительства и растущих грузопотоков (на фоне вхождения России в Еврорынок) ужесточаются требования со стороны контролирующих и лицензирующих органов к строительным и ремонтным работам на дорогах.

«РемДорРос-Сервис», работающее под патронажем НИЦ ГАИ России, в соответствии с текущей нормативной базой, предлагает Вам полный спектр изделий для обеспечения дорожного ремонта и строительства:

- знаки и информационные щиты
- средства ограждения и сигнализации
- нестандартные металлоконструкции
- профессиональную одежду

Заказывайте сегодня
(095) 572-7732,
572-3007, 573-1022

И приезжайте
141400, г.Химки, ул.Гоголя, д. 9а,
ЗАО «РемДорРос-Сервис»

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

ГП ЦНКБ – ДЛЯ ДОРОГ РОССИИ

по заказу правительства г.Москвы и АО"МКИТ"

ЭКОЛОГИЧЕСКИ ЧИСТАЯ УСТАНОВКА ДЛЯ ИЗГОТОВЛЕНИЯ МОДИФИЦИРОВАННОГО БИТУМА ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬЮ ДО 100 Т В СУТКИ

создана с применением конверсионных технологий и оборудования, полностью автоматизирована.

В промышленной эксплуатации, начиная с 1995 г., в различных регионах России действуют 6 подобных установок.

Гарантированное качество модифицированного битума, приготовленного на установке, подтверждено Федеральным центром лабораторного контроля, диагностики и сертификации.

РАБОТЫ ВЫПОЛНЯЮТСЯ «ПОД КЛЮЧ» В ТЕЧЕНИЕ 3-4 МЕСЯЦЕВ.

За дополнительной информацией обращайтесь в ГП ЦНКБ,
109240, г.Москва, ул.Гончарная, 20
тел.: (095) 915-53-77, 915-51-09
факс: (095) 915-53-48

ATTENTION FOREIGN READERS!

For the convenience of the «Highways» foreign recipients the Editorial Board is pleased to offer the list of main materials for an each issue with English summaries.

Forthermore the Editorial Board is ready to translate publications interesting for you from Russian into English in full or as an account on a charge basis after receiving your order as well as your consent to warrant the payment for publication translation.

Please send your order by mail or fax
to Mr. Valery Polyakov, Editor-in-Chief
Editorial Office address:
Ul. Geroev Panfilovcev, 24, Moscow, 123480, Russia
Tel.: 496-67-66 Tel./Fax.: 496-85-70

T•O•D•A•Y I•N T•H•E I•S•S•U•E

FROM PLACE OF EVENT
From necessity to possibility 1

AT FIRST HAND
The future of toll roads 6

ATTENTION: EXPERIENCE!
Green light for green colour 8

POINT OF VIEW
Bitumen stumbling-block 10

PROBLEMS AND DECISIONS
Once more about Santa Claus' surprises 16

NEW TECHNOLOGIES
A hard base 20

CIS's ROADMAN 21

• • •

There is branch official and business information, too.

Уважаемые читатели!
С 1 сентября началась подписка на газеты и журналы на I полугодие 1999 года.
Подписаться на журналы и газету издательства "Дороги" вы можете по каталогу агентства "Роспечать":

Журнал **"Автомобильные дороги"**
подписной индекс —
для индивидуальных подписчиков **70004**
для предприятий и организаций **88759**

Журнал **"Наука и техника в дорожной отрасли"** — подписной индекс **72883**
Журнал **"АвтоГид"** — подписной индекс **72059**
Газета **"Транспорт России"** — подписной индекс **32**

Журналы можно приобрести и в издательстве по адресу: 123480, Москва, ул. Героев Панфиловцев, 24.
Тел. (095) 496-67-66; 496-85-70

Bagela АСФАЛЬТОВЫЙ РЕЦИКЛЕР ВА-10000

ВА-10000 – предназначен для производства асфальтовой смеси для устройства выравнивающих слоев при капитальном ремонте дорог. Благодаря высокой производительности может использоваться, как стационарная установка производящая до 10 тонн асфальтовой смеси в час.

Технические характеристики:

Вместимость барабана-мешалки 1500 кг, 2-х ступенчатая горелка MAN мощностью 400 кВт с термостатом, ходовое шасси типа Тандем устанавливаемое по высоте с набегающим и стояночным тормозом, макс. скорость буксировки 80 км/час. Нормированное шаровое сцепное устройство.

Производительность: 10 т/час, потребление топлива горелкой около 5 л/т.

Длина	6700мм
Ширина	2450мм
Высота	2450мм
Вес	50000кг
Диз.двигат. Hatz 2цил.	22кВт
Генератор	2.0кВт

ТЕЛ.: (095) 250-92-44, 969-72-38
767-18-82
ФАКС:(095) 243-70-48

Следите за дальнейшими публикациями (начало в №№ 2-5).

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Уважаемые господа!

В октябре 1998 года пройдут две выставки, посвященные инфраструктуре дорожного сервиса.

"ДОРОЖНЫЙ СЕРВИС ПОДМОСКОВЬЯ-98" ЭКОЛОГИЯ. БЕЗОПАСНОСТЬ.

Выставка посвящена [illegible]етию Московской области.

1я международная выставка
Дорожный сервис
Подмосковье
Транспорт
Безопасность
98

ОРГАНИЗАТОРЫ: Администрация Московской области, Министерство транспорта РФ, Московский межрегиональный нефтяной союз, Компания "Русский свет".

При поддержке: Комитета по промышленности, строительству, транспорту и энергетике Государственной Думы РФ.

СРОКИ ПРОВЕДЕНИЯ: 14-16 ОКТЯБРЯ 1998 года

МЕСТО ПРОВЕДЕНИЯ: Московская обл., выставочный центр "ТОНАР", Орехово- Зуевский район, 83 км Горьковского шоссе.

Московская область 70 1929 1999

2 - я Международная выставка "ДОРОЖНЫЙ СЕРВИС-98" ДОРОГА. БЕЗОПАСНОСТЬ.

2я международная выставка
Дорсервис
Dorservis
Дорога
безопасность
98

Организаторы: [illegible]жная служба РФ, Министерство транспорта [illegible] Компания "Русский свет".

При поддержке: [illegible]ышленности, строительству, транспорту и энергетике [illegible]

Генеральный спонсор: [illegible] дорожная служба РФ

Информационная поддержка: АБРИС

СРОКИ ПРОВЕДЕНИ : 18-21 ОКТЯБРЯ 1998 года

МЕСТО ПРОВЕДЕНИ : Москва, Всероссийский выставочный центр, пав. № 2 (20).

Тематическое содержание выставки:

- Разработка, проект[illegible] строительство и оборудование [illegible] чистых комплексов дорожного сервиса на федеральных, областных и муниципальных автомобильных дорогах, [illegible] станций, а эропортов, речных портов.
- Нефтяные компании [illegible]продуктообеспечение.
- Автостоянки, бензо[illegible] заправочные станции, [illegible] Мероприятия и оборудование для защиты окружающей среды.
- Средства ухода за [illegible]
- Грузовые специальные [illegible] кузова.
- Пункты техпомощи, станции техобслуживания и оборудование. Сервис. Услуги. Запасные [illegible]
- Современный термин[illegible] Стереоники.
- Дорожная техника и [illegible]
- Дорожная техника и технология по эксплуатации, строительству и ремонту [illegible]
- Системы быстрого питания, буфеты, кафе, рестораны, торговые автоматы [illegible]
- Реклама, художественное оформление, производство и использование рек[illegible] магистралей.
- Платежные системы. Инвестиции, страхование.
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]

Желающие принять участие сразу в двух выставках получают скидки до 50%

Ждем Вас среди участников выставки
Дирекция выставки
Россия, 129223, Москва, Проспект Мира, ВВЦ, павильон "Земледелие"
Тел./факс 283 10 87, 216 79 74, 216 88 29, 216 52 39, 181 93 54
E - mail: rusworld@dialup.ptt.ru

АСФАЛЬТОСМЕСИТЕЛЬНЫЕ ЗАВОДЫ ИЗ ГЕРМАНИИ

BENNINGHOVEN

С нашей компетентностью сегодня и завтра ваш партнёр

Адрес представительства в г.Москве:

103031 Москва,
ул.Петровка,
д.27, стр.5.

Телефоны:
(095) 937-5637
(095) 200-0565
(095) 200-0892

Телефакс:
(095) 937-5638

Фирма Беннингхофен (Германия), существующая на мировом рынке уже более 75 лет, является одним из самых крупных производителей асфальтосмесительных установок самых различных типов, которые бескомпромиссно отвечают всем требованиям по мощности, качеству и экологии. Современная конструкторская технология позволяет в самые кратчайшие сроки выполнять любые желания наших Заказчиков.

Наша фирма уже имеет положительный опыт частичного производства в России. Так металлоконструкция асфальтосмесительной установки, поставленной нами в г.Магнитогорск, полностью изготовлена по нашим чертежам в России.

Программа поставок асфальтовых заводов в зависимости от производительности представляет собой спектр от 60 до 440 т/час и, в зависимости от конструкции, полустационарные (ТВА) — в контейнерном исполнении, легко транспортируемые, не требующие стационарного фундамента; мобильные (МВА) и стационарные (ВА). Все заводы управляются при помощи компьютера, программное обеспечение которого и команды на мониторе полностью руссифицированы.

К программе поставок фирмы относятся также:

1). Установки для изготовления битумных смесей;
2). Горелки для масла, мазута и газа;
3). Котлы для литого асфальта (кохеры);
4). Брусья для укладки литого асфальта;
5). Установки для модифицирования и дозировки битума;
6). Нагреватели термального масла и битума.

Важной сферой приложения сил нашей фирмы является участие в работах по модернизации смесительных установок типа «Тельтомат» и «Кременчуг». Все необходимые для модернизации работы рассчитываются, проверяются и исполняются нашими инженерами. Нами выдается сопроводительная техническая документация, которая содержит как все необходимые сертификаты, так и каталоги на запасные части. Приоритетное значение при модернизации придается экологическим и экономическим аспектам, прежде всего важному для Заказчика вопросу резкого сокращения затрат.

D-54486 Mülheim/Mosel Industriegelände Tel.: 0 65 34 / 18 9-0 • Telefax 0 65 34 / 89 70

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru