

# АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ

№ 5 (906) май 2007

[www.avtodorogi-magazine.ru](http://www.avtodorogi-magazine.ru)



2007.5

**Тема номера:**

**Техника и технологии для земляных работ**

2007, 5

Вологодская областная универсальная научная библиотека  
[www.booksite.ru](http://www.booksite.ru)



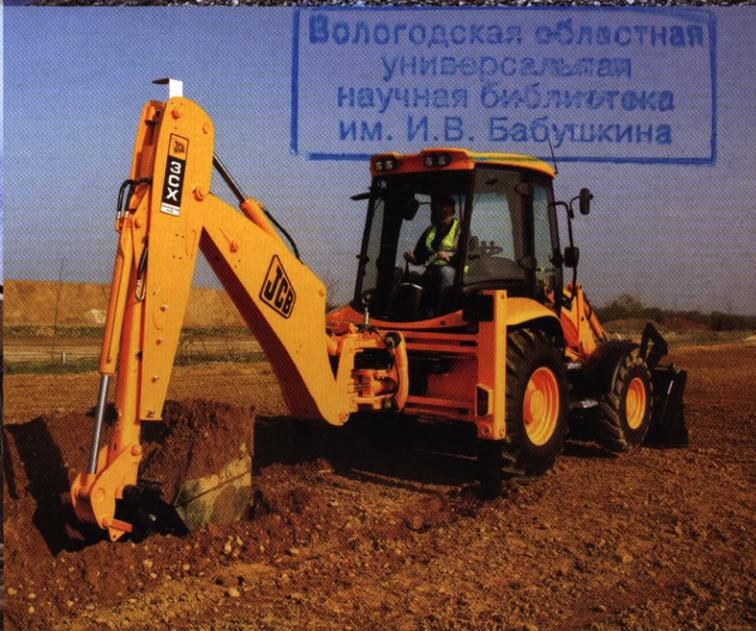
# ВМЕСТЕ МЫ МОЖЕМ ВСЕ

**Volvo** - первая, единственная в мире компания, начавшая согласованно разрабатывать погрузочно-строительную технику. Такой подход позволил создать исключительно эффективные и производительные комплекты машин для самых разных задач. Но не только это. Он привел к созданию совершенно новых типов машин, заметно меняющих сами технологии работы.

**ЗАО "Вольво Восток"**  
141407, МО, Химки, ул. Панфилова, 19.  
Тел.: +7 495 961 10 30  
[www.volvotrucks.ru](http://www.volvotrucks.ru)  
[www.volvoce.ru](http://www.volvoce.ru)



# ЗЕМЛЕРОЙНАЯ ТЕХНИКА



МОСКВА Тел/Факс: (495) 916 60 90 / 916 60 91  
АСТРАХАНЬ Тел/Факс: (8512) 30 17 99 / 30 17 99  
С.-ПЕТЕРБУРГ Тел/Факс: (812) 449 01 23 / 449 01 24  
Н.НОВГОРОД Тел/Факс: (8312) 577 602  
КАЗАНЬ Тел/Факс: (843) 526 55 83  
ПЕРМЬ Тел/Факс: (342) 255 35 95 / 252 35 02  
ОРЕНБУРГ Тел/Факс: (3532) 99 41 31 / 99 41 30  
КРАСНОДАР Тел/Факс: (918) 499 31 30

Приглашаем посетить  
наш стенд ЕЗ/1 на выставке  
«СТТ 2007» с 12 по 16 июня  
2007 г. в МВЦ «Крокус Экспо»



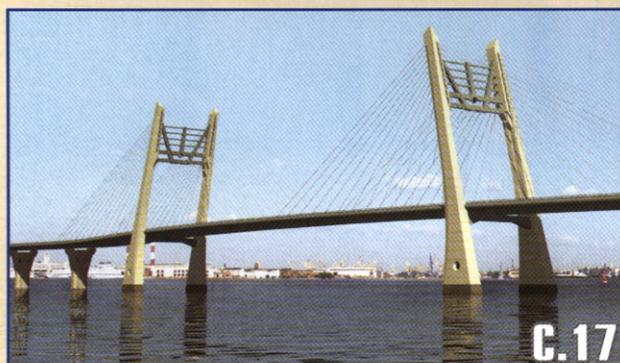
реклама

[www.lonmadi.ru](http://www.lonmadi.ru)

Вологодская областная универсальная научная библиотека  
[www.booksite.ru](http://www.booksite.ru)



**С.8**



**С.17**



**С.25**



**С.35**



**СОДЕРЖАНИЕ:**

**КОЛЛЕГИЯ**

Ведомства объединяют усилия ..... 8

**СТРОЙКИ**

Социальный проект ..... 12

**ДОРОЖНАЯ ПОЛИТИКА**

Площадка для сотрудничества ..... 13

**ПЛАТНЫЕ ДОРОГИ**

Одобрить и продолжить работу ..... 15

Стратегический проект ..... 17

**АКТУАЛЬНАЯ ТЕМА**

Работать, чтобы зарабатывать ..... 22

**ПАМЯТЬ**

Пока помним, мы живем ..... 25

**ВЫСТАВКИ**

С каким багажом едем в ВТО? ..... 28

**ПОДГОТОВКА КАДРОВ**

Студенческая мечта ..... 33

**МАГИСТРАЛЬ**

Дальуправодор ..... 35

**ТЕМА НОМЕРА**

Новая регламентация выполнения работ на участках уширения автомобильных дорог ..... 67

Основные тенденции развития земляного полотна ..... 70

**НАУКА – ПРАКТИКЕ**

Дорожно-климатическое районирование автомобильной дороги «Амур» Чита – Хабаровск по условиям строительства и эксплуатации ..... 77

Автоматизированное проектирование индивидуальных дорожных знаков ..... 80

Опыт внедрения систем менеджмента качества в организациях дорожного хозяйства ..... 83

**ПРОЕКТИРОВАНИЕ**

Скупой платит дважды ..... 88

**АВТОПЕРЕВОЗКИ**

Рынок автотранспортных услуг требует государственной защиты ..... 90

День Победы ..... 96

Точка зрения редакции и авторов публикаций может не совпадать. Редакция не несет ответственность за сведения в рекламных материалах. Фото на обложке Юрия Пирогова

## Сваебойное оборудование ORTECO

При использовании данного оборудования не требуется предварительного бурения слоев рабочей одежды, так как опорная стойка забивается непосредственно в асфальтобетон. Время забивания одной стойки на глубину 1 м/1,5-2 мин. За смену можно установить до 500 м ограждений.

Самоходные копры на гусеницах - полностью комплексные машины, предназначенные для выполнения таких работ, где производительность является основополагающим элементом. К данной установке прилагается набор специального оборудования (дополнительная гидростанция, отрезная машина, сверлильная установка, гайковерты, гидрокучачки, приспособления для выемки опорных стоек), которое существенно облегчает процесс строительства ограждений.



## Автогудронаторы MASSENZA



Автогудронатор для распределения битума или битумной эмульсии с автоматизированным комплексом для контроля и регулирования давления разбрызгивания в зависимости от скорости движения автомобиля. В состав оборудования входят: автоматическая горелка, работающая на дизельном топливе; система автоматической остановки работы горелки при минимальном уровне битума в цистерне; система контроля и регулировки давления разбрызгивания.

Оборудование может быть смонтировано на базовом шасси КамАЗ, ЗИЛ, МАЗ и др.

## Эмульсионные установки MASSENZA

Установки предназначены для производства битумных эмульсий. При устройстве многослойного покрытия применение эмульсий обеспечивает надежное сцепление укладываемых слоев и большее сопротивление их сдвигу относительно друг друга. Также эмульсии незаменимы в технологиях ямочного ремонта методом пневмобрызга и поверхностной обработки.

Оборудование обеспечивает точный контроль дозировки и рецептуры, безопасно в работе.



# Коррус-Тех, Инк.

[www.korrus.ru](http://www.korrus.ru)

[korrus\\_co@mtu-net.ru](mailto:korrus_co@mtu-net.ru)

111024, Москва, ш. Энтузиастов, 5, оф. 45

(495) 362-96-20, 361-02-31, 781-21-15/16

Санкт-Петербург: (812) 556-27-95

Н. Новгород: (831) 277-52-09

Краснодар: (861) 260-39-81

Кемерово: (3842) 30-68-68

Казань: (843) 275-81-75

Тюмень: (3452) 24-23-31

Воронеж: (4732) 32-12-31



**К**ак все-таки некоторые любят переписывать историю. Причем каждый — в своих интересах. Ни стыда, ни совести у людей нет, а бумага, она, что ж, все стерпит. Как и мертвые, павшие за освобождение от фашистских захватчиков страны, которая теперь не желает терпеть их могилы на своей земле. Только вот вступить за них должны живые.

В Таллине демонтирован и увезен в неизвестном направлении памятник Бронзовому солдату, осквернена братская могила. Министр иностранных дел России Сергей Лавров назвал происходящее в Таллине «отвратительным». В самое ближайшее время будут «определены наши дальней-

шие шаги в свете случившегося в Таллине», сообщил официальный представитель российского внешнеполитического ведомства Михаил Камынин.

Российские политики настроены серьезно — вплоть до разрыва дипломатических отношений с Эстонией — с такой инициативой выступил спикер Совета Федерации Сергей Миронов. В свою очередь депутаты Государственной думы высказались за принятие политических и экономических мер в отношении Эстонии.

Они «требуют от Правительства России принятия незамедлительных мер, отражающих принципиальное неприятие аморальных действий эстонских властей, прежде всего в торгово-экономической сфере, в том числе в области транспорта, энергетики и финансов. Кроме того, требуются меры политико-дипломатического характера, вплоть до понижения уровня дипломатических отношений, включая отзыв посла РФ в Эстонии для консультаций, а также запрещения въезда на территорию России тем политикам Эстонии, кто запятнал себя осквернением могил», — говорится в принятом Госдумой заявлении. Одновременно Госдума настаивает на вынесении вопроса об осквернении могил советских воинов в международные организации, включая ООН, Совет Европы, ОБСЕ, СНГ и Совет Россия-НАТО. Прах павших в Эстонии депутаты предлагают перезахоронить на территории России.

А что же мировое сообщество? Еще до событий в Таллине Россия внесла проект резолюции Генеральной ассамблеи ООН, направленный против расизма и ксенофобии. Полностью документ называется «Недопустимость действий, способствующих разжиганию современных форм расизма, расовой дискриминации, ксенофобии и связанной с ними нетерпимости».

По словам представителя РФ на Генассамблее ООН Андрея Никифорова, у российской стороны вызывает удивление позиция некоторых европейских стран, воздерживающихся от голосования по этому проекту: это ставит «под сомнение решения Нюрнбергского трибунала, цели и принципы ООН».

Вот так, уже и до героев Великой Отечественной добрались. Дескать, не так все просто было, народы, они, конечно, боролись за свое освобождение, но вот некоторые еще и оккупантами были при этом. Опять же НКВД, батальоны смертников и пр., и т.д. И, конечно, вождь всех времен и народов вместе с депортацией этих самых народов в места не столь отдаленные... Все в одну кучу.

Знаете, у меня нет слов, чтобы выразить возмущение происходящим, обиду, гнев и негодование по поводу умаления заслуг моего народа в той войне. Ведь павшие не могут быть за все в ответе. Мертвые, как говорится, сраму не имут. Как и история. Этой, последней, вообще, все равно. Потому что в конечном счете решающее слово всегда остается за ней, хотим мы этого или нет. Поэтому закончить свое совсем не праздничное выступление хочу словами из известной песни: «Всем миром, всей Россией, всей Землей поклонимся за тот Великий Бой».



Журнал зарегистрирован  
в Комитете по печати РФ.  
Свидетельство о регистрации  
№ 014213  
Издается с 1927 года.  
В 1977 году награжден  
орденом «Знак Почета»

# АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ

5 (906) / 2007

Учредитель: Федеральное дорожное агентство (Росавтодор)  
Издатель: ЗАО «Издательство «Дороги»»

## Редакция:

Главный редактор	Наталья АЛХИМОВА
Приемная редакции	Виолетта ВАСИЛЬЕВА Тел./факс: (495) 748-36-84 E-mail: vetoad@mail.ru
Ответственный секретарь	Ирина БОРИСЫЧЕВА
Редакторы	Евгений ЕРХОВ Алексей НИКИТУШКИН Николай ПРОКАЗОВ Сергей РЯБОВ (495) 748-36-84
Фото	Юрий ПИРОГОВ
Дизайн и компьютерная верстка	Станислав ШЕСТЕРНИН
Компьютерный набор	Яна ПОПОВА
Корректор	Наталья ФИЛИППЕНКО
Отдел рекламы	Николай КУШНИРЕНКО (495) 316-48-69 8-916-459-59-43 (моб.) E-mail: 4595943@gmail.com

Издательство «Дороги»  
Генеральный директор  
Юлия Евдокимова  
Директор по региональным проектам  
Рафик Барсегян  
Служба распространения и подписки  
Алексей Киселев  
(руководитель)  
avtoroad@list.ru  
Валентина Никушкина  
(менеджер)  
idsales@hotmail.ru  
(495) 748-3684  
Коммерческая служба  
Антон Чурсинов  
(495) 748-36-84  
Адрес издательства: 107023,  
Москва, ул. Электровзводская, д. 24  
Тел./факс: (495) 748-36-84; 963-22-14  
E-mail: goldasn@hotmail.ru  
goldasn@mail.ru  
www.transportrussia.ru

Любая перепечатка без письменного согласия правообладателя запрещена. Иное использование статей, опубликованных в журнале, возможно только со ссылкой на правообладателя.

Тираж - 25 000 экз.

Формат 210 x 290.

ISSN 0005-2353

Цена договорная.

Отпечатано в типографии «Стратим-ПКП»  
© Издательство «Дороги», 2007

**Дорогие читатели! Сообщаем вам, что открыт интернет-портал нашего журнала. Располагается он по адресу:**

**www.avtodorogi-magazine.ru**

Вологодская областная универсальная научная библиотека

## Уважаемые читатели!

К 80-летию журнала «Автомобильные дороги» редакция проводит конкурс

на лучшее предложение темы для обсуждения на страницах журнала по четырем номинациям:

- Дорожники на страницах журнала: их дела и проблемы.
- Престиж профессии – на чем он основан:  
на растущих объемах работ или на отношении к делу дорожника?
- Что не достает вам, как читателям, на страницах журнала:  
информатики, развлекательности (досуга) или разговора о проблемах и их решениях?
- Дорожная наука на страницах журнала.

### Условия конкурса:

В конкурсе могут принимать участие лица любого возраста без ограничения, работающие или работавшие в автодорожной отрасли, студенты и преподаватели отраслевых учебных заведений. Предложения в письменной форме могут быть направлены в журнал «Автомобильные дороги» по электронному адресу: vetoad@mail.ru, по факсу: 748-36-84 и по почте: 107023, Москва, ул. Электrozаводская, д. 24 с пометкой «На конкурс к 80-летию журнала «АД».

Предложения принимаются до 1 ноября 2007 года.

В развернутом плане предлагаемой темы необходимо указать, на какие вопросы вы хотели бы получить ответы.

В течение года по наиболее интересным темам журнал будет публиковать материалы.

В конце 2007 года будут подведены итоги и определены победители в каждой номинации.

Результаты будут опубликованы в декабрьском номере журнала.

**Наградой победителям станет бесплатная подписка на журнал «Автомобильные дороги» с января 2008 года.**

**За I место – подписка на 12 месяцев**

**За II место – подписка на 6 месяцев**

**За III место – подписка на 3 месяца**

### В начале апреля в г. Белокуриха Алтайского края состоялась Всероссийская научно-практическая конференция

Она была посвящена 70-летию образования Алтайского края и дорожной области края и называлась «Инновации, качество, образование – перспектива развития дорожного комплекса России».

Участники конференции отметили положительную динамику в качестве подготовки специалистов, расширение возможностей применения новых современных материалов, дорожно-строительной техники и технологий при проектировании, строительстве, ремонте и эксплуатации автомобильных дорог.

В то же время сложившийся к настоящему моменту уровень состояния сети автомобильных дорог не отвечает потребностям экономики страны. Во многом это определяется недостаточным финансированием дорожной отрасли, приведшим к огромным объемам недоремонта дорог с твердым покрытием. Если на федеральных дорогах (с учетом прибавок из средств Инвестиционного фонда правительства) следует ожидать перемен к лучшему, на территориальной сети автодорог ситуация остается прежней при существующем делении дорог на федеральные, региональные и муниципальные. Местные (муниципальные) дороги «выпали» из поля зрения правительства, а следовательно, и финансирования. Снижение инвестиционной привлекательности дорожной отрасли привело к уменьшению объемов производства смежных отраслей: промышленности строительных материалов, дорожно-строительного машиностроения и других.

### Автодорогу Камчатки соединят с материком

«Правительство России рассматривает вопрос об интеграции автомобильной дороги в Камчатском крае с общероссийской транспортной сетью, – заявил заместитель министра транспорта Александр Мишарин на совещании в Петропавловске-Камчатском по вопросам развития энергетической и транспортной инфраструктуры региона. – Сейчас уже рассматривается вопрос о включении в программу развития транспортной системы на 2010–2015 годы строительства магистральных дорог с соединением основной дороги Камчатка с опорной транспортной сетью», – сказал господин Мишарин.

### Закончена работа над проектом строительства платных дорог в Приангарье

Весь транзитный поток, следующий по федеральной трассе Москва – Владивосток – а это более 10 тысяч машин в день, – проезжает через Иркутск. Чтобы разгрузить городские улицы, в ближайшее время начнется строительство объездной дороги. Это дорогостоящий проект: на 24 километра пути требуется около 40 миллионов долларов. Чтобы окупить хоть часть строительства, дороге предлагают сделать платной.

Объездную дорогу начнут строить уже в этом году. Она пройдет от поселка Малая Елань до 26 километра трассы Иркутск – Улан-Уде. Это почти вдвое сократит путь транспорту, идущему через Иркутск транзитом. Чтобы проехать по укороченной дороге, водителям, скорее всего, придется платить от 2 до 7 рублей за километр, в зависимости от марки машины. Большегрузные фуры пойдут по самому высокому тарифу. Дорога в объезд Иркутска – это один из трех объектов в области, которые планируют сделать платными. На очереди – 40-километровая объездная трасса вокруг Усолья-Сибирского и новый Ангарский мост в Иркутске. Проезд по нему для легковых автомобилей должен стоить 10 рублей, для грузовых – 35 рублей. Собранные средства власти предполагают направлять на обслуживание моста.

Расписывая на бумагах будущее еще не построенных дорог, проектировщики надеются привлечь инвесторов, которые помогут построить автомагистрали и будут получать прибыль от проезда. Дороги останутся в собственности государства, а частники станут арендаторами.

**Автостраховщики и автомобилисты будут судиться с дорожными строителями**

23 апреля на прошедшей в Перми пресс-конференции лидер Движения автомобилистов России, депутат Госдумы Виктор Похмелкин заявил, что Всероссийский союз автостраховщиков совместно с Движением автомобилистов разрабатывает систему исков против недобросовестных строителей автомобильных дорог: «Мы активно работаем с российским союзом автостраховщиков с тем, чтобы наладить систему исков дорожникам за нарушение в строительстве и ремонте дорог». По словам Похмелкина, уже есть несколько случаев, когда страховые компании выигрывали подобные дела. Для того чтобы эти единичные случаи стали повседневной практикой, страховщики и начали работу с общественными организациями.

**Определен порядок использования полос отвода федеральных трасс**

14 апреля Правительство РФ определило порядок установления и использования полос отвода федеральных автодорог. Под ними понимаются земельные участки, предоставленные для размещения дорожного полотна, инженерных сооружений, защитных лесонасаждений и т.п. В пределах полос отвода запрещается строительство жилых и общественных зданий. По утвержденным и согласованным с федеральными ведомствами проектам в пределах полос отвода могут размещаться объекты дорожного сервиса, которые должны быть обустроены стоянками, съездами, переходно-скоростными полосами, не должны ухудшать видимость и другие условия обеспечения безопасности дорожного движения. Выбор места размещения объектов дорожного сервиса следует осуществлять с учетом возможной реконструкции автомагистрали. Правила допускают установку рекламных конструкций, если они соответствуют требованиям технического регламента и нормативных актов по вопросам безопасности движения транспорта. Не допускается нанесение либо вкрапление рекламы в поверхность автомобильных дорог и улиц. Напомним, что по обе стороны от полосы отвода федеральных автодорог располагаются придорожные полосы шириной не менее 50 метров. На них также установлен особый режим использования.

**Новые въездные дороги**

До 2015 года будет построено шесть новых въездных дорог на Московскую кольцевую автодорогу из Подмоскovie. По словам первого заместителя министра транспорта Московской области Александра Митусова, сейчас разрабатывается межведомственная программа развития транспортной инфраструктуры столицы и Подмоскovie, в реализации которой будут участвовать власти Москвы, области и Министерство транспорта РФ. «К середине этого года разработка программы будет окончательно завершена, после чего она будет рассмотрена и утверждена в Минтрансе», — сказал Митусов. По программе планируется построить шесть новых въездов в Москву, в том числе дорогу от МКАД до Одинцово, участки платной дороги Москва — Санкт-Петербург, дороги Москва — Челябинск, трассы на Орехово-Зуево, Ногинск, а также произвести реконструкцию Лихачевского шоссе. Замминистра добавил, что планируется создать хордовые дороги, которые соединят трассы М-7 Холмогоры и Москва — Дубна — Холмогоры. Как отметил Митусов, строительство хордовых дорог снимет нагрузку как на Московскую кольцевую автомобильную дорогу, так и позволит существенно разгрузить транспортные потоки в Московской области. **Подробнее о межведомственной программе см. статью «Без права на ошибку» в февральском номере журнала «Автомобильные дороги» (2007 год).**

**Для ремонта автодороги М1/Е30 необходимо 435 млрд рублей**

Для комплексного ремонта автомобильной дороги М-1/Е30 Брест — Минск — граница Российской Федерации в течение 2007—2008 годов необходимо 435 млрд рублей. Об этом сообщил 4 апреля начальник управления содержания дорожной сети департамента «Белавтодор» Минтранса Белоруссии Василий Яковлев. По его словам, в настоящее время прорабатывается вопрос о привлечении заемных средств АСБ «Беларусбанк».

**Резервирование земель допускается один раз не более чем на 7 лет**

Госдума одобрила без обсуждения законопроект второго чтения «О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ в части установления порядка резервирования земель для государственных или муниципальных нужд».

Документ внесло 15 июля 2006 года правительство, он принят в первом чтении 11 октября 2006 года, сегодня его поддержали единогласно 399 депутатов. Законопроект дополняет Земельный кодекс Российской Федерации новой главой VI.1, которая посвящена в основном подготовке, принятию и прекращению действия решения о резервировании земельных участков. В законопроекте резервирование земельных участков определяется как ограничение прав на землю, которое вводится в целях территориального планирования и изъятия земельных участков для государственных и муниципальных нужд.

Согласно тексту проекта, в главу XI Земельного кодекса вносится статья 70.1 «Резервирование земель для государственных или муниципальных нужд», которая осуществляется в случаях, связанных с размещением объектов инженерной, транспортной и социальной инфраструктур, объектов обороны и безопасности, созданием особо охраняемых природных территорий, строительством водохранилищ и иных искусственных водных объектов. Резервирование земель допускается в зонах планируемого размещения объектов капитального строительства для государственных или муниципальных нужд, а также в пределах иных необходимых в соответствии с федеральными законами для обеспечения государственных или муниципальных нужд территорий. Земли для государственных или муниципальных нужд могут резервироваться на срок не более чем семь лет.

Допускается резервирование земель, находящихся в государственной или муниципальной собственности и не предоставленных гражданам и юридическим лицам, для строительства автомобильных дорог, железных дорог и других линейных объектов на срок до двадцати лет. Порядок резервирования земель для государственных или муниципальных нужд определяется Правительством Российской Федерации.

### Китай планирует построить новые автодороги в Россию и страны Центральной Азии

Китай планирует построить 12 автомобильных дорог, ведущих в соседние с КНР страны, в частности, в РФ и страны Центральной Азии из-за роста торгово-экономических связей в регионе, сообщает сайт центральной газеты «Жэньминь жибао».

Как сообщается, транснациональные магистрали пройдут по территории Синьцзян-Уйгурского автономного района (СУАР) КНР.

Канцелярия по делам управления транспортом сообщила, что эти дороги будут связывать Китай с соседними странами, в том числе Россией, Казахстаном, Таджикистаном и Пакистаном.

Самая длинная из них международная магистраль должна брать свое начало в городе Урумчи, административном центре СУАР, пересекать границу на КПП «Иркештан», проходить через Ташкент, Мешхед, Тегеран, Стамбул. Участок этой автодорожной линии, лежащий на территории СУАР, составит 1680 км. Ее строительство будет завершено к 2010 году.

### За дорожной техникой будут следить со спутника

Территориальное управление автомобильных дорог Новосибирской области приступило к разработке и внедрению спутниковой навигационной системы оперативного контроля за работой дорожной техники, сообщает пресс-служба областной администрации. «После внедрения системы заказчик сможет объективно оценить качество зимнего содержания территориальных автомобильных дорог и количество работающей техники, — пояснил начальник территориального управления автомобильных дорог Новосибирской области Константин Громенко. — В свою очередь подрядные организации также заинтересованы во внедрении подобной системы, так как она позволит оптимизировать работу дорожной техники, экономить ГСМ, наладить диспетчерское управление». «На первом этапе внедрения системы мы будем иметь информацию по каждому из дорожных механизмов в режиме on-line на экране диспетчерского компьютера, — дополнил его заместитель начальника территориального управления автомобильных дорог Новосибирской области Валерий Садков. — На карте будет отражено положение техники, наличие топлива, количество пройденных километров и прочие данные. Система позволит формировать отчеты по заданному промежутку времени. Например, отчет о расходе топлива за сутки, отчет о проделанной работе на дороге за месяц. К системе может подключиться любой авторизованный пользователь, имеющий выход в Интернет. Сводные отчеты о работе дорожных механизмов будут регулярно доступны на сайте ТУАД. Уже на первом этапе система позволит сэкономить до 30% ГСМ, ее наличие позволит подрядным организациям оптимизировать свою работу, что в конечном итоге приведет к более эффективному управлению дорогами и повышению безопасности движения на них».

### Правительство РФ утвердило правила предоставления в 2007 году субсидий на обеспечение автодорогами новых микрорайонов массовой застройки в некоторых субъектах Федерации не выполняется

Правительство РФ утвердило правила предоставления в 2007 году из федерального бюджета субсидий региональным бюджетам на обеспечение автомобильными дорогами новых микрорайонов массовой малоэтажной и многоквартирной застройки. Соответствующее постановление подписал премьер-министр РФ Михаил Фрадков. Субсидии распределяются между субъектами РФ — участниками подпрограммы «Обеспечение земельных участков коммунальной инфраструктурой в целях жилищного строительства» ФЦП «Жилище» на 2002—2010 годы, на территории которых осуществляется (планируется) строительство новых микрорайонов массовой малоэтажной и многоквартирной застройки.

Размер субсидии, предоставляемой бюджету субъекта, не может превышать 70% от общей суммы расходов, предусмотренных проектной документацией на обеспечение автомобильными дорогами новых микрорайонов массовой

малоэтажной застройки; 60% от общей суммы расходов, предусмотренных проектной документацией на обеспечение автодорогами новых микрорайонов массовой многоквартирной застройки. Предоставление субсидий осуществляется Федеральным дорожным агентством на основании решения Правительства РФ о распределении субсидий в 2007 году и соглашения о предоставлении субсидий, заключаемого агентством с высшим исполнительным органом государственной власти субъекта. В случае если получателем субсидий является муниципальное образование, то перечисление субсидий в местный бюджет осуществляется из бюджета субъекта на основании соглашения, заключаемого между субъектом и муниципальным образованием.

Контроль за целевым использованием субсидий осуществляется Федеральным дорожным агентством и Федеральной службой финансово-бюджетного надзора.

### Россию и Америку свяжет подводный тоннель

В Москве рассмотрен проект строительства трансконтинентальной магистрали, которая соединит Россию и Америку (Чукотку и Аляску). Проект рассмотрен ведущими российскими учеными, экономистами и политиками. Согласно проекту, длина магистрали составит около 6 тыс. км, 102 км пройдет под Беринговым проливом. В подземном тоннеле будут расположены автомобильная дорога, высокоскоростная железная дорога, нефтепровод, линии оптоволоконной связи и электропередачи. Стоимость проекта составляет порядка 65 млрд долларов.

### Подмосковные участки будут изымать под строительство ЦКАД

Подмосковные власти начнут процедуру изъятия земель под строительство Центральной кольцевой автомобильной дороги (ЦКАД) после утверждения проекта строительства дороги. «Процедура изъятия земель начнется только после утверждения проекта строительства, то есть не раньше 2008 года», — сообщил первый заместитель председателя правительства Московской области Игорь Пархоменко. Дорога пройдет в основном по землям сельхозназначения, в большинстве районов — по границам населенных пунктов.

Общая сумма компенсаций за изъятие участков уже заложена в стоимость ЦКАД. Сумма компенсаций будет зависеть от рыночной стоимости земли, от района Московской области, удаленности от столицы.



## Ведомства объединяют усилия

*Вопросы взаимодействия при обустройстве пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации и осуществлении в них контрольных и надзорных функций были обсуждены на совместном заседании коллегий Министерства транспорта РФ и Федеральной таможенной службы РФ.*

**П**ервый заместитель Председателя Правительства РФ Сергей Иванов с удовлетворением отметил, что в последнее время для решения межведомственных вопросов все чаще используется такое эффективное средство, как совместные заседания коллегиальных органов, а не традиционная бюрократическая переписка. Личное общение руководителей смежных структур позволяет не только открыто высказывать свою точку зрения и аргументированно отстаивать собственное мнение, но, главное — дает возможность совместно находить компромиссы и оперативно согласовывать предстоящие действия. При этом Сергей Иванов признал, что «у каждого из присутствующих имеется собственный корпоративный интерес, а также существуют и некоторые претензии к коллегам. Однако в условиях глобализации экономики только объединение усилий транспортников и таможенников способно создать комфортные условия для осуществления всевозрастающего товарооборота между Россией и нашими зарубежными партнерами. Более того, учитывая то обстоятельство, что интеграционные процессы все больше «стирают» границы между государствами, от качества и скорости проведения таможенных процедур, особенно на пунктах пропуска, во многом зависит конкурентоспособность российских товаропроизводителей, всей нашей

экономики».

Сергей Иванов напомнил, что на состоявшейся в марте итоговой коллегии Минтранса РФ говорилось о необходимости полного и эффективного использования огромного транзитного потенциала, которым благодаря уникальному географическому положению обладает наша страна. В частности, довольно детально обсуждались вопросы снижения транспортно-логистических издержек. Однако, по словам первого вице-преьера, «мало сделать так, чтобы товары быстро перемещались через территорию России, нужно еще в корне менять и положение дел, когда госграница превращается, к сожалению, в труднопреодолимое препятствие на пути добросовестных перевозчиков грузов. Это комплексная проблема, к решению которой надо подходить системно». Прежде всего, по мнению С. Иванова, своего совершенствования требует нормативно-правовая база деятельности пунктов пропуска. В настоящее время вопросы их деятельности регламентируются Законом «О государственной границе» и Положением о пунктах пропуска. В декабре 2006 года был принят федеральный закон о внесении изменений в законодательство в связи с совершенствованием государственного контроля в пунктах пропуска через государственную границу. Однако его выполнение требует принятия 15 нормативно-правовых актов

Правительства РФ.

Другой важной задачей, по словам Сергея Иванова, является оптимизация сети пропускных пунктов. Вполне естественно, что с ростом товарооборота пропорционально увеличивается нагрузка на таможню. В этих условиях необходимо интенсифицировать деятельность таможенных органов. В первую очередь — за счет внедрения самых современных методов и технологий в организации контроля и надзора. Задача же транспортников заключается в том, чтобы всемерно содействовать проведению этих мероприятий. Прежде всего, это относится к созданию и поддержанию в надлежащем состоянии инфраструктуры, а также принятию мер по рациональному распределению грузо- и пассажиропотоков.

Сегодня на госгранице автомобили и фуры стоят часами. Снять нагрузку с того или иного участка границы можно не только увеличив скорость ее прохождения, но и просто переориентировав автотранспортные средства на менее загруженные пункты пропуска. «У нас, как всегда: где-то пусто, где-то густо», — посетовал С. Иванов.

Одним из способов решения проблемы скопления автомобилей на границе первый заместитель Председателя Правительства РФ считает создание своеобразных «зеленых коридоров» для легковых автомобилей и туристических автобусов непосредственно до пункта пропуска. При этом он подчеркнул, что такое предложение не означает, что личные автомобили и автобусы с туристами не будут подвергаться таможенному досмотру. «Вы, наверное, знаете не хуже меня, — сказал С. Иванов, — что творится у нас, например, в Калининградской области, где почти в каждом личном автомобиле таможенные органы находят контрабандные сигареты, водку, бензин. Досматривать такие машины все равно нужно, другое дело, как это делать и как развести пассажирские и грузовые потоки».

Первый вице-премьер категорически высказался против так называемых «околотамуженных услуг», предоставляемых перевозчикам некоторыми коммерческими организациями — «удобств» при сопровождении грузов и прохождении пунктов пропуска. «Таможня должна быть отделена от любой коммерции, — подчеркнул он. — Необходимо сделать так, чтобы таможенные процедуры, конечно же не в ущерб качеству контроля, были максимально упрощены». В частности, по мнению С. Иванова, их вполне можно осуществлять не на пунктах пропуска, как сейчас, а в крупных логистических центрах. А чтобы грузы «не пропадали» по дороге, на каждую фуру предполагается устанавливать маяк, «привязанный» к ГЛОНАСС. Так что если водитель куда-нибудь свернет с маршрута, незамедлительно последуют санкции.

«Конечно, вся предстоящая работа требует больших капиталовложений и времени, — сказал в заключение С. Иванов. — Но это необходимо сделать, не откладывая на завтра. Убежден, что налаженное и отрегулированное информационное взаимодействие является одним из механизмов, с помощью которого можно снять с повестки дня многие проблемные вопросы».

Заместитель министра транспорта РФ Евгений Москвичев отметил, что пропуск потока импортно-экспортных грузов через российскую границу — одна из самых острых на сегодня проблем. Темпы совершенствования системы

пропуска и развития ее инфраструктуры все больше отстают от темпов роста грузопотока. И если не принять эффективных мер, ситуация будет только усугубляться. В этой связи Е. Москвичев особо подчеркнул, что «системные решения возможны только в режиме сотрудничества Минтранса, таможенной службы и организаций перевозчиков. Взаимные упреки, ведомственные барьеры делу только вредят. Мы поддерживаем все усилия наших коллег по решению проблемы и готовы к конструктивному сотрудничеству».

Заместитель министра транспорта РФ подробно проинформировал о результатах проведенной в соответствии с постановлением Правительства РФ от 27 мая 2006 года паспортизации пунктов пропуска. В целом были утверждены 384 паспорта пунктов пропуска (66 воздушных, 75 морских, 16 речных, 59 железнодорожных и 168 автомобильных). В то же время анализ показал необходимость реконструкции от половины автомобильных до трех четвертей воздушных и морских пунктов пропуска.

«С целью оптимизации количества пунктов пропуска по результатам паспортизации Минтрансом организована работа по закрытию более 100 пунктов, — сказал далее Е. Москвичев». Однако в Минтранс с мест поступают обращения об их сохранении без достаточных на то оснований. «При таком подходе органов исполнительной власти субъектов не будет закрыт ни один пункт», — сказал он.

Немаловажным для упорядочения деятельности пунктов пропуска является совершенствование нормативно-правовой базы, регулирующей вопросы их функционирования и порядка финансирования. Заместитель министра транспорта РФ напомнил, что в декабре 2006 года был принят Федеральный закон № 266-ФЗ «О внесении изменений в законодательство в связи с совершенствованием государственного контроля в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации». Его выполнение предполагает принятие ряда документов правительства, подготовку которых поручено осуществлять шести федеральным органам исполнительной власти России. «На Минтранс возложена разработка актов, устанавливающих порядок определения пределов пунктов пропуска, перечня специализированных пунктов, общих требований к строительству, а также новой редакции Положения о пунктах пропуска, — сказал Е. Москвичев. — Работа по подготовке проектов актов правительства, направленных на реализацию данного федерального закона, показала, что у федеральных органов исполнительной власти различное понимание о функционировании пунктов пропуска». Вот конкретный пример. То, что понимается под границами пункта пропуска и какая деятельность может в них осуществляться не согласуются между собой в разработанном Минтрансе проекте постановления «О правилах определения пределов пунктов пропуска», в разработанном ФТС проекте «О перечне видов хозяйственной и иной деятельности, осуществляемых в пунктах пропуска» и в разработанном ФСБ проекте «О порядке установления режима в пунктах пропуска».

«Для обеспечения своевременного внесения в правительство проектов актов, разработка и согласование которых в настоящее время осуществляется федеральными органами исполнительной власти, важно обеспечить скоординированную синхронную работу по их подготовке в рамках

предлагаемых к созданию рабочих групп», — подчеркнул Е. Москвичев.

Далее заместитель министра транспорта акцентировал внимание на конкретных вопросах, касающихся, в частности, автотранспорта.

### Цена проблемы

Сегодня на границе действует 190 автомобильных пунктов пропуска. Но лишь через каждый второй проходят до 10 машин в сутки.

В то же время, проведенный Минтрансом анализ показал, что потери доходов российских перевозчиков от ожидания въезда в режимную зону на 14 основных пунктах составили в 2006 году свыше 3 млрд руб. Рост по сравнению с 2005 годом более чем в 2 раза. Только по АПП «Торфяновка» они составили в прошлом году около 1,5 млрд рублей. «Если учесть потери зарубежных перевозчиков, то общие потери российской экономики оцениваются в 7–7,5 млрд рублей», — сказал Е. Москвичев. — Ведь потери доходов перевозчики неизбежно перекладывают на российских импортеров и экспортеров».

По мнению заместителя министра транспорта РФ, с этой цифрой и нужно сопоставлять затраты, требуемые на создание современной системы пропуска, включая автодорожные подходы. «Тогда они не будут казаться слишком большими», — отметил он. — Сложнее оценить в денежном выражении задержки автобусов и легковых автомобилей, которые растут в последние годы».

Учитывая сложившуюся напряженную ситуацию, в Правительство РФ направлены предложения о проработке с заинтересованными министерствами и ведомствами вопросов организации специализированных пунктов пропуска и перераспределении на них потоков транспорта, требующих углубленного досмотра. Кроме того, требуют решения вопросы оснащения пунктов пропуска современными досмотровыми комплексами, создания достаточной дорожной инфраструктуры на подъездах к ним и возможности разделения потоков легкового, грузового транспорта и автобусов, а также расширения стоянок для временно задержанных транспортных средств.

### Организация контроля и надзора

Не секрет, что применяемые в настоящее время в пунктах пропуска таможенные технологии не отвечают реалиям современного развития внешней торговли России и постоянно растущему объему перевозок в международном сообщении.

«Можно понять, но нельзя согласиться с позицией, что дальнейшее упрощение таможенных процедур в пунктах пропуска непременно приведет к ухудшению качества проведения самого контроля», — сказал Е. Москвичев. — Если систему в целом не совершенствовать, то так оно и будет. К тому же имеющиеся данные по конкретным перевозчикам и по отдельным пунктам пропуска свидетельствуют о том, что эффективность действующей системы таможенных досмотров может быть выше». В качестве примера заместитель министра транспорта привел одну из фирм, автотранспорт которой за два месяца прошлого года совершил более 600 международных рейсов. Полный таможенный досмотр проводился 103 раза, то есть в каждом шестом случае. Од-

нако никаких нарушений обнаружено не было.

Конечно же есть и многочисленные примеры эффективной работы таможенников. Но для предупреждения очередей, повышения эффективности досмотров крайне необходимо найти решения по пересмотру подходов к назначению таможенных досмотров в пунктах пропуска. Неизбежно придется переориентировать таможенную систему анализа и управления рисками на проведение досмотров в местах декларирования товаров. «Это позволит выявлять истинных нарушителей таможенных правил уже на начальной стадии», — сказал Е. Москвичев. — Таковой является и общеевропейская практика».

Бесспорно, за таможенными органами остается законное право проведения досмотров непосредственно в пунктах пропуска. Но основаниями для их проведения должны быть явные признаки нарушения таможенного законодательства или имеющаяся конкретная информация о совершаемом нарушении.

### «Околотаможенные» затраты

По данным Минтранса, все шире становится практика взимания платы за услуги коммерческих организаций, содержащих склады временного хранения по проведению таможенных досмотров, платы за составление электронной копии транзитной декларации, а также коммерческое сопровождение товаров и транспортных средств. И это не может не вызывать вполне справедливых нареканий перевозчиков, ведь они вынуждены платить (и немало!) за услуги, которые им не нужны. За 103 досмотра машин уже упомянутой фирме пришлось выложить около 2 млн рублей.

Налицо значительные финансовые затраты перевозчиков в автомобильных пунктах, что в дополнение к потерям из-за задержек снижает их конкурентоспособность.

### Контроль весовых параметров

Требованиями Федерального закона № 127-ФЗ определено, что нужно контролировать превышения максимального веса транспортного средства и нагрузки на его оси. Однако таможенные органы пока устанавливают весовые системы, определяющие только общую массу автотранспортных средств без учета нагрузки по осям автомобиля. Такая практика лишает органы Ространснадзора возможности контролировать весовые параметры автотранспорта в полном объеме.

### Защита экономических интересов

Как заявил Е. Москвичев, Минтрансом планомерно проводится политика по ограничению участия перевозчиков третьих стран на рынке международных автоперевозок России. «Учитывая это», — сказал он, — мы предлагаем совместно с ФТС России принять дополнительные меры по усилению контроля за перевозками грузов в Россию транспортными средствами третьих стран, в том числе, если речь идет о перевозках грузов через терминалы, расположенные в транзитных странах».

В последние годы, например, значительно возросли объемы перевозок грузов из Европы в Казахстан. Одновременно при посредничестве перевозчиков этой страны значительные объемы товаров российско-китайской торговли перевозятся в порядке реэкспорта или реимпорта из



приграничных с Китаем терминалов на территории Казахстана. При этом используется безразрешительный порядок перевозок в двустороннем сообщении между Россией и Казахстаном.

### Развитие дорожной инфраструктуры

«Начаты конкретные работы по решению накопившихся дорожных проблем, — отметил Е. Москвичев. — Разработан план — график реконструкции в 2007–2008 годах автомобильных дорог на подъездах к наиболее загруженным пунктам пропуска. Предусматривается выполнение работ по реконструкции дорог, строительству дополнительных полос движения, площадок для стоянок автотранспорта, ремонту дорожных покрытий, установке соответствующих дорожных знаков.

В 2006 году сдан в эксплуатацию обход г. Выборга, начато строительство обхода г. Советска, завершается строительство автодороги в обход поселка Чернышевское.

В текущем году на автодороге Калининград — Мамоново II планируется устройство разделительных полос перед пунктом пропуска протяженностью 800 м. На подъезде к АПП «Рудня» будет проводиться капитальный ремонт с вводом 5–6 км дороги, в ходе которого предусмотрено уширение дорожного полотна на подъездах к данному объекту на одну полосу с обеих сторон и перенос весового оборудования с основной полосы на дополнительную, проведение ремонта дорожного полотна».

И все же, по мнению заместителя министра транспорта, проводимая в этом направлении работа не имеет четкого нормативного и организационного основания. Многие подходы к пунктам пропуска не позволяют разделить потоки транспортных средств, обеспечивая «зеленый коридор» для автобусов, легковых автомобилей и порожнего грузового транспорта, нет площадок для стоянок автотранспорта. Между тем все это требуют контрольные процедуры.

«Если мы хотим порядка, — подчеркнул заместитель министра транспорта, — нужно быстрее решать вопрос о создании государственной организации по вопросам развития и содержания приграничной инфраструктуры. В ее ведение, в частности, должны быть переданы участки и имущество, используемые для проведения таможенных и других контрольно-пропускных процедур. Это позволит освободить контрольно-надзорные органы от несвойственных им функций и тем самым повысить эффективность работы».

В решении вопросов о пунктах пропуска, по мнению заместителя министра транспорта, у всех федеральных ведомств есть конкретный ориентир — содействие увеличению времени полезной работы наших международных перевозчиков практически в два раза. Сокращение времени проведения контрольных операций в пунктах пропуска должно увеличить средние пробеги российского транспорта с 400 километров в сутки сегодня до 700 километров в сутки, как в соседних странах Европы.

В заключение заместитель министра транспорта России Евгений Москвичев особо подчеркнул, что «наши нерешенные проблемы в итоге негативно отражаются на потребителях услуг транспорта. Срываются сроки поставок товаров, растут затраты, не выполняются взятые обязательства. Поэтому сейчас нам необходимо наличие активно работающего координационного совещательного органа, включающего представителей власти и бизнеса, который мог бы в оперативном порядке решать возникающие проблемы во взаимодействии контролирующих органов и перевозчиков и других участников перевозочного процесса, вырабатывать предложения по решению этих проблем, в том числе предложений по совершенствованию законодательства».

Алексей Никитушкин,  
фото Юрия Пирогова

# Социальный проект

В рамках визита в Красноярск спикер Госдумы РФ Борис Грызлов 5 апреля 2007 года посетил площадку строительства четвертого моста через Енисей, входящего в схему глубокого обхода Красноярска. Начальник управления автомобильных дорог по Красноярскому краю Сергей Зяблов представил проект строительства и рассказал о важности его реализации.



По прогнозам экспертов, к 2020 году количество автовладельцев в Красноярске вырастет более чем вдвое и составит 320 автомобилей на каждую тысячу жителей. Объемы грузоперевозок к 2020 году также возрастут на 230% и составят около 19 млн тонн. Объем пассажирских автоперевозок возрастет до 160%, а это более 228 млн человек.

Сегодня общее количество автомобилей на подходах к Красноярску – около 38 тысяч единиц за сутки. Примерно 20% этого потока – транзитный транспорт. По расчетам специалистов, строительство дорожного обхода позволит переправить в объезд Красноярска примерно 32–37 тысяч единиц транзитного транспорта в сутки, а значит существенно разгрузит дороги города.

Строительство глубокого дорожного обхода, включенного в Указ Президента РФ «О мерах по социально-экономическому развитию объединенного Красноярского края» и в краевую целевую программу «Дороги Красноярья», – это не только экономический, но и социальный проект. Ведь выбросы основных загрязняющих веществ из-за роста интенсивности автомобильного движения к 2020 году вырастут почти в два раза. Глубокий обход – это совместный проект администрации Красноярского края и федеральных властей.

Новая дорога начинается на пересечении с трассой М-53 в районе Березовки, она включает в себя мостовой переход и заканчивается на пересечении с Енисейским трактом в районе пос. Солнечный. Общая протяженность глубокого дорожного обхода г. Красноярска – 32,14 км. Две полосы шириной по 7,5 метра. Покрытие – асфальтобетон. Длина моста через Енисей – 814,3 метра. Ширина проезжей части – 11,5 метра. Общая стоимость проекта – 3 млрд 972 млн рублей.

Посетивший строительную площадку в конце прошлого года губернатор Красноярского края **Александр Хлопонин** отметил: «То, что было освоено дорожниками при строительстве этой объездной дороги, – рекордные для края

показатели. В таких объемах дорожное строительство мы еще не осваивали».

Начальник КГУ «КрУДор» **Сергей Зяблов** сообщил Борису Грызлову, что строительство начато весной 2005 года. На сегодняшний день уже готовы 10 из 11 опор, смонтировано 288 п. м из 814 п. м пролетных строений. При наличии своевременного финансирования из федеральных средств темпы строительства были бы выше. Но и сейчас они довольно высоки – сделано более 50% всех работ по сооружению моста. Объект планируется сдать в эксплуатацию в 2008 году. А для того чтобы закончить вторую очередь обхода в 2011 году, куда входит и строительство дорог, – отметил в разговоре с Б. Грызловым С. Зяблов, – необходимо финансирование по 1 млрд рублей в год на период с 2009 по 2011 годы. Он выразил надежду, что необходимые деньги найдутся в федеральном бюджете.

На строительной площадке размещен мобильный цех по сборке мостовых пролетов. Металлические балки выпускает Восточно-Сибирский завод металлоконструкций, расположенный в районном центре Назарово. В ближайшее время планируется начало надвигки в проектное положение первой плети (длиной 126 п. м) основного пролетного строения длиной 483 п. м.

Напомним, что общая стоимость всей объездной дороги 5,6 млрд рублей. Уже освоено 2,6 млрд рублей, 1,3 млрд планируется освоить в 2007 году. «Мост – это первая очередь обхода. После этого будет строиться дорога, которая соединится с трассой М-53 «Байкал», а затем мы возьмемся и за транспортные развязки», – рассказал Зяблов. Он добавил, что к 2012 году интенсивность движения на новом мосту составит 21 800 машин в сутки, что на 15% разгрузит дороги города.

Выслушав доклад начальника управления автомобильных дорог по Красноярскому краю, **Борис Грызлов** отметил важность этого строительства. Особо подчеркнув, что его необходимо провести так быстро, как это возможно, но при этом обязательно соблюдать все необходимые строительные и технологические нормы.

В этот же день, на встрече с представителями краевых властей Борис Грызлов заявил, что федеральный бюджет не выдерживает пропорции финансирования строительства нового моста через Енисей. Он отметил, что 70% средств на строительство одной из основных частей трассы глубокого обхода Красноярска должно было выделяться из федерального бюджета и лишь 30% – из краевого. «Однако такая пропорция не выдерживается федеральным бюджетом, и это станет поводом для моего разговора с руководством Министерства транспорта», – отметил Борис Грызлов.

**Николай Аракелов,**  
корреспондент «АД» в Красноярске,  
фото Алены Лунёвой

# Площадка для сотрудничества

18 апреля в Торгово-промышленной палате Российской Федерации прошел отчетный годовой съезд Союза транспортников России (СТР), в работе которого принял участие министр транспорта РФ Игорь Левитин.

Обращаясь к участникам и гостям съезда, министр транспорта Российской Федерации подчеркнул, что решение транспортной проблемы в стране возможно лишь при объединении усилий федеральных, региональных властей, общественных, отраслевых организаций и бизнес-сообщества. По его мнению, между Минтрансом России и СТР налажился тесный контакт. «Союз транспортников России – это площадка, где участники транспортного процесса вырабатывают консолидированную позицию по развитию отрасли, законотворческой деятельности и доводят ее до парламентариев, правительства, заинтересованных структур», – сказал **Игорь Левитин**. В целях создания благоприятных условий для развития транспортной системы, удобства передвижения грузов, повышения рентабельности при Министерстве транспорта РФ образован Координационный совет по транспортной политике, куда входят представители Союза транспортников. «Мы предложили представителям Союза войти в состав Экспертного совета при Министерстве транспорта, где принимаются решения по проектам государственно-частного партнерства. Благодаря совместной работе нам удалось скорректировать несколько крупных инфраструктурных проектов», – отметил Игорь Левитин.

Министр проинформировал участников съезда о совещании по развитию железнодорожного транспорта, которое провел Президент России Владимир Путин и напомнил, что стратегия развития транспорта Российской Федерации определена до 2020 года. Однако, подчеркнул глава Минтранса, Союз транспортников России должен смотреть дальше и работать на долговременную перспективу, увязать между собой и с потребностями промышленности все виды транспорта: «нестыковка в обеспечении перевозок железнодорожным транспортом приводит к увеличению автомобильных перевозок, для осуществления которых требуется выделять больше средств на строительство автомобильных дорог». Глава Минтранса также отметил низкую конкурентоспособность отечественных транспортных средств. Несмотря на их небольшую стоимость, цена эксплуатации импортных аналогов значительно ниже. За свой «жизненный цикл» – 25-летний период полноценной эксплуатации, зарубежная автотехника обходится кратно дешевле, чем российская. Ни о какой конкуренции речь идти не может, пока промышленности не будет поставлена четкая задача – обеспечить сервисное обслуживание всех транспортных средств на всем жизненном цикле.

По мнению Игоря Левитина, требует решения и проблема государственной политики в сфере строительства автодорог, особенно в городах. В частности, по вопросу



ответственности в организации дорожного движения, который в результате проведенной административной реформы остался вне зоны ответственности Минтранса и МВД. «Отсутствие нормативно-правовой базы, определяющей, на сколько метров жилья сколько должно приходиться метров дорог, привело к ситуации, когда площадки под строительство транспортных развязок занимают торговые и культурно-досуговые центры и прочие заведения», – отметил министр. Он сообщил, что Минтранс РФ предложил правительственной комиссии по безопасности дорожного движения создать федеральный орган, отвечающий за государственную политику в сфере организации дорожного движения. По его мнению, формирование дорожной сети городов должно быть увязано с градостроительной политикой. «Новый федеральный орган будет заниматься выработкой соответствующих нормативных актов», – отметил Игорь Левитин. – Минтранс считает, что не должны согласовываться градостроительные планы развития городов, если в них не будет четкой концепции развития и организации дорожного движения. Без этих мер мы не сможем обеспечить полноценный проезд автотранспорта по всем российским городам. Москва – яркий пример того, что иного пути решения проблемы нет».

Выступивший вице-президент ТПП РФ **Владимир Страшко** подчеркнул, что «без развития транспортной инфраструктуры невозможно развитие экономики в целом». Торгово-промышленная палата России не раз выходила с инициативой об использовании части инвестиционного фонда страны для развития транспортного комплекса, но пока эти предложения не реализованы. Владимир Страшко

отметил, что Министерство транспорта РФ первым выдвинуло идею о государственно-частном партнерстве и успешно ее реализует. Он напомнил, что многие члены Союза транспортников России являются членами Комитета Торгово-промышленной палаты РФ по транспорту и экспедированию, одного из самых активных в ТПП. Он тесно взаимодействует с Минтрансом и Государственной думой в законодательной области. Вице-президент ТПП РФ заявил о готовности Палаты и дальше продолжать плодотворное сотрудничество с Союзом транспортников России.

Президент Союза транспортников России **Виталий Ефимов** подробно проинформировал участников и гостей съезда об основных направлениях деятельности Союза и планах действий на среднесрочную перспективу. Он отметил, что в прошлом году рост объемов пассажиров и грузов увеличился соответственно на 1,4 и 8,6%. Идет динамичное развитие транспортной инфраструктуры. «В этих успехах, — сказал Виталий Ефимов, — есть и наш вклад».

За отчетный период произошло кардинальное изменение отношения руководства страны к роли транспорта и транспортной инфраструктуры, выделяются значительные средства. В этой ситуации, отметил президент Союза, нужно выработать выверенную политику системного комплексного развития всех элементов транспортных систем не только под интересы транспорта, но и под интересы экономики и общества в целом. Решению существующих проблем, по мнению Виталия Ефимова, поможет создание работоспособного механизма взаимодействия транспортного сообщества с властью. Необходимо налаживание стратегического сотрудничества с Государственной думой, Советом Федерации, Минтрансом РФ, ТПП РФ, общественными организациями и ассоциациями. Далее президент Союза подробно остановился на реализации решений их заседаний по проблемам автомобильного, морского транспорта, речного флота, дорог России, экспедиторской деятельности, а также обеспечения отрасли кадрами.

«Сегодня, — сказал он, — организатором оптимальных товарных потоков, эффективного использования подвижного состава и транспортно-технологической инфраструктуры (терминалов различного типа) являются рыночные структуры, несущие функции экспедитора. Именно они отвечают перед товаровладельцем за его доставку товара в срок и качественно и перед владельцем транспортных средств за рентабельность».

Функции экспедитора может выполнять структура без собственных или собственными провозными возможностями, или с собственными провозными способностями, или комбинированно. Но «от двери до двери», точно в срок и любую заявленную партию груза. «К сожалению, — сказал президент Союза, — у нас пока не созданы полноформатные экспедиторские или экспедиторско-перевозочные компании, оснащенные необходимыми техническими и технологическими мощностями. Это не их вина, а беда, что наша законодательно-правовая база не мотивирует, а часто ограничивает создание принятых во всем мире рыночных структур, обеспечивающих логистику товаротранспортных технологий. Какому грузовладельцу, какому сектору экономики это выгодно?»

Надо отдать должное, что Российская ассоциация экспедиторов, используя национальный и зарубежный опыт,

разработала проект закона и Правила об экспедиторской деятельности. Но их согласовали и приняли в таком формате, что он не дает большой практической пользы. Ассоциация также разработала и внесла на рассмотрение Координационного совета проект закона о транзите, и наша задача не допустить, чтобы его при согласовании и принятии секвестрировали до такого состояния, что мы так и не сможем использовать транзитные потенциалы России. Виталий Ефимов обратился с просьбой к министру транспорта РФ инициировать рабочее совещание с руководителями Минэкономразвития, аппаратов правительства и президента, Минфина по выработке скоординированной политики. Кроме того, необходимо выработать комплекс мер, которые позволили бы: во-первых, повысить скорость товарных масс по внутренней кооперационной сети для материального производства и торговли в 2–4 раза, снизить складские издержки. В Европе и Северной Америке коммерческая скорость товаров достигает до 1400 км в сутки, у нас — 300–350; во-вторых, на базе высокоэффективных технологий и обеспечивающей их транспортной инфраструктуры повысить производительность транспортных систем по отношению к товарным потокам в 2–3 раза и соответственно увеличить рентабельность и прибыльность транспортных систем.

«Мы считаем, что это одно из важнейших направлений, которое даст большой эффект как для страны, так и для транспорта», — подчеркнул Виталий Ефимов.

«По инициативе Ассоциации подрядных организаций в дорожном хозяйстве, — сказал Виталий Ефимов, — члены нашего Союза объединили свои усилия по решению одной из главных национальных проблем — дороги России. Проведено два всероссийских «круглых стола». Нам удалось инициировать заслушивание этих проблем в Государственной думе, Совете Федерации».

Выступающий отметил, что именно Союз транспортников России разработал проект решения президента по итогам Госсовета, посвященного дорожному хозяйству, который был доведен до членов правительства, всех губернаторов и депутатов Государственной думы. Уже есть и результаты. Увеличено финансирование федеральных дорог практически вдвое, подтягивается законодательно-правовая база. Однако существуют проблемы, которые еще предстоит решить.

«Во-первых, — сказал Виталий Ефимов, — 500 тыс. км региональных дорог финансируется в 2 раза ниже уровня 2000 года, и мы будем добиваться принятия федерального закона о гарантированных источниках финансирования региональной сети до оптимальных размеров.

Во-вторых, не существует никаких нормативов по содержанию и развитию сельских автомобильных дорог.

В-третьих, необходимы гарантированные источники по нормативному содержанию автомобильных дорог городов и населенных пунктов».

А пока, по словам Виталия Ефимова, в нарушение Конституции России на свободу передвижения граждан государство переложило эту проблему на регионы и муниципалитеты без гарантированной финансовой базы.

**Алексей Никитушкин,**  
фото Юрия Пирогова

# Одобрить и продолжить работу

*Думаю, со мной согласятся и автолюбители, и профессионалы, что когда случается безнадежно застрять в транспортной пробке, а это, заметим в скобках, стало одной из примет мегаполисов и просто крупных городов в нашей стране, то вы готовы заплатить, сколько скажут, лишь бы получить возможность в этой самой пробке не стоять. Такая возможность появится у россиян после реализации идеи государственно-частного партнерства по строительству автомобильных дорог, которая будет закреплена законом «О платных автомобильных дорогах».*

Этот законопроект был одобрен Правительством Российской Федерации 29 марта 2007 года. Как сообщает правительственная пресс-служба, Председатель Правительства РФ Михаил Фрадков так и сказал: «Одобрить, направить в Госдуму и продолжить работу». Это означает, что законопроект должен пройти все предусмотренные Конституцией РФ процедуры – первое, второе и третье чтения, одобрение Совета Федерации, подписание президентом.

Еще пятнадцать лет назад решать проблему бездорожья было решено при помощи привлечения в эту отрасль частных инвестиций. В 1992 году Президент РФ Борис Ельцин подписал указ «О строительстве и эксплуатации автомобильных дорог на коммерческой основе». Однако за эти годы запустить в эксплуатацию удалось лишь несколько небольших участков-дублеров федеральных трасс – в Воронежской, Татарстане, Псковской области.

В ходе заседания правительства, на котором обсуждался законопроект, вице-премьер Дмитрий Медведев высказал сомнения по поводу своевременности принятия этого законопроекта, ведь общего закона «Об автомобильных дорогах» пока нет. Он находится на доработке и скоро ожидается его внесение в правительство в порядке законодательной инициативы. «Желательно сначала общий закон принимать, а затем специальный, о чем высказались ряд ведомств», – подчеркнул Медведев. И предупредил, что при утверждении законопроекта о платных дорогах могут возникнуть трудности из-за того, что в нем используется юридическая конструкция «имущественного комплекса». По словам Медведева, эта конструкция не в полной мере соответствует Гражданскому кодексу, который оперирует понятиями «недвижимость» и «недвижимое имущество». Впрочем, члены кабинета министров согласились с тем, что законопроект может быть доработан уже в ходе рассмотрения в Государственной думе, куда, в соответствии с решением Президиума Госсовета, состоявшегося в Ярославле в октябре 2006 года, вскоре будет внесен и законопроект «Об автомобильных дорогах».

Целью законопроекта «О платных автомобильных дорогах», как пояснил министр транспорта в докладе на заседании правительства, является развитие сети автомобильных дорог в Российской Федерации, улучшение условий и безопасности дорожного движения, привлечение инвестиций в дорожное хозяйство. Законопроект направлен на устранение имеющихся правовых пробелов в сфере развития сети автомобильных дорог на платной основе.

Законопроект устанавливает, что платной автомобильной дорогой является дорога, использование которой осуществляется на платной основе. При этом платные автомобильные дороги могут находиться только в государственной или

муниципальной собственности. В соответствии с законопроектом эксплуатация автомобильной дороги на платной основе возможна только в случае принятия соответствующего решения органом государственной власти или органом местного самоуправления. Законопроект устанавливает также требование об обязательном согласовании проекта решения с органами государственной власти и местного самоуправления, в пределах территории которых предполагается эксплуатация автомобильной дороги на платной основе.

По мнению главы Минтранса, закон о платных дорогах «регулирует вопросы оплаты на дороге» и не касается других вопросов, регулируемых отдельными законодательными актами.

В законопроекте соблюдены права граждан – устанавливается, что эксплуатация платной дороги возможна только при наличии альтернативного проезда. Таким образом, соблюдается требование законодательства. Вроде бы справедливо. Но как быть регионам, где еще нет такой альтернативы?

Если посмотреть на карту автомобильных дорог Российской Федерации, то видно, что дорожная сеть относительно развита лишь в Центральном районе России, а дальше к Уралу, и за Урал одиноко тянется автомагистраль «Амур». А ведь Уральские горы, Сибирь и Дальний Восток – неисчерпаемый кладезь полезных ископаемых, природных ресурсов, интереснейших объектов туризма. Там, исходя из упомянутой концепции наличия альтернативного проезда, платные дороги строиться не будут. Не будут там строить и федеральные дороги (кроме автомагистрали Чита – Хабаровск – сегодняшнего приоритетного объекта), поскольку, как следует из программного выступления руководителя Федерального дорожного агентства Минтранса РФ Олега Белозерова на Всероссийской конференции дорожников, прошедшей в Москве 2 марта этого года, в условиях ограниченного финансирования отрасли приоритеты смещаются в сторону содержания, ремонта и реконструкции федеральных дорог, а не строительства. Регионам остается рассчитывать лишь на собственные скудные бюджеты, да на субсидии госбюджета, которые, впрочем, выделяются под конкретные объекты и их еще нужно получить.

Дальнему Востоку остается надеяться на саммит АТЭС. В соответствии с поручением Президента РФ Владимира Путина, государственной комиссией по социально-экономическому развитию Дальнего Востока, Республики Бурятия, Иркутской и Читинской областей прорабатывается вопрос о создании специального исполнительного органа, который возьмет на себя руководство проектами в области развития Дальнего Востока России и, в частности, подготовку



Владивостока к проведению саммита АТЭС в 2012 году. Такой орган должен быть создан до конца текущего года.

Другими словами, строительство платных дорог может привлечь изрядное количество средств, но дорожную проблему в стране в целом не решит.

Как следует из слов первого вице-премьера Сергея Иванова, это и не является самоцелью. Платные магистрали «дают сильный толчок экономическому развитию», сказал он в ходе встречи со студентами Дальневосточного автодорожного института во время своего визита во Владивосток. Если вспомнить, что крупные существующие и строящиеся логистические центры сосредоточены сегодня именно в Центральной части России, в окрестностях Москвы и Санкт-Петербурга, развитие здесь сети платных дорог действительно серьезно скажется на товародвижении, а в конечном итоге повлияет и на уровень цен на товары и услуги в сторону их снижения, поскольку благодаря платным дорогам время в пути должно существенно уменьшиться.

По информации Минтранса РФ, параллельно с разработкой законопроекта велась также подготовительная работа с инвесторами, которые выражали свою заинтересованность в этом вопросе. Французы, немцы и китайцы проявляли интерес, но об окончательной договоренности говорить пока преждевременно. В Минтрансе объяснили это тем, что в нормативной базе сегодня существует пробел: права инвесторов в России законодательно не гарантированы, а срок окупаемости проекта составляет 10–25 лет. По мнению чиновников, именно закон о платных дорогах помог бы разрешить эту ситуацию.

Появление закона, который гарантирует частным инвесторам возврат вложений, несомненно, улучшит автодорожный инвестиционный климат в России. Но ожидать резкого притока инвестиций вряд ли стоит, поскольку сроки окупаемости проектов строительства платных дорог весьма серьезные.

Законопроект о платных автомобильных дорогах, по словам министра транспорта Игоря Левитина, устанавливает дополнительные к имеющимся в законодательстве Российской Федерации гарантии инвесторам, участвующим в финансировании проектов по строительству, реконструкции и эксплуатации платных автодорог, включая возможность инвестора действовать от имени РФ при заключении сделок по

выкупу земельных участков, установление предельного размера арендной платы за земельные участки платных автодорог. Законопроект также вводит термины, необходимые для успешного правоприменения. «Принятие закона является необходимым условием формирования целостной, внутренне непротиворечивой системы правовых норм, определяющих основы регулирования деятельности органов государственной власти, местного самоуправления юридических и физических лиц в сфере создания и эксплуатации платных автомобильных дорог. Нормы законопроекта позволяют упорядочить отношения в данной области, что в свою очередь создаст дополнительные условия для привлечения инвестиций в дорожную отрасль Российской Федерации», — сказал в докладе на заседании правительства министр транспорта.

**Мартин Шакум**, председатель думского комитета по промышленности, строительству и наукоемким технологиям, считает, что законопроект «О платных автомобильных дорогах», одобренный Правительством РФ, снизит издержки при реализации инвестиционных проектов в сфере дорожного строительства. «Одним из достоинств законопроекта является снижение административных издержек при реализации инвестиционных проектов в сфере платных дорог путем установления принципа «единого окна» при подготовке и реализации инвестиционных проектов на федеральном уровне», — пояснил он.

Впрочем, вице-премьер РФ **Александр Жуков** считает, что раз проект уже согласован, депутаты должны поторопиться и до конца весенней сессии его принять. После принятия закона в правительстве рассчитывают, что 2–3% российских дорог (около 18 000 км) в ближайшие годы станут платными.

В правительстве обещают, что стоимость проезда по платным дорогам будет оптимальной для кошелька среднего россиянина. По предварительным подсчетам, стоимость проезда по платной трассе будет от 2 до 10 рублей за километр в зависимости от протяженности, технических характеристик и месторасположения магистрали.

**Сергей Иванов** на встрече со студентами Дальневосточного автодорожного института сказал: «Платные дороги в России обязательно будут, их однозначно надо строить».

12 апреля Правительство РФ внесло в Госдуму законопроект «О платных автомобильных дорогах».

Наталья Алхимова

**С.Д. Воронцова, первый заместитель  
генерального директора  
НИПИ территориального развития  
и транспортной инфраструктуры, к.э.н., доцент**

# Стратегический проект

*Речь пойдет о платной автомагистрали «Западный скоростной диаметр», которую планируется построить в Санкт-Петербурге на концессионной основе.*

## Основные этапы

– 17 ноября 2006 г. впервые в истории современной России был объявлен открытый конкурс на право заключения Концессионного соглашения о проектировании, строительстве и эксплуатации автомобильной дороги «Западный скоростной диаметр» в г. Санкт-Петербурге.

– 11–12 декабря 2006 г. в лондонском офисе Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР) состоялась официальная презентация проекта ЗСД для всех заинтересованных лиц, где приняли участие представители более 50 компаний. Открыл презентацию президент ЕБРР господин Jean Lemierre, с официальной речью выступили представители Правительства России, правительства Санкт-Петербурга, члены Конкурсной комиссии, ОАО «Западный скоростной диаметр» и консультанты проекта: Всемирный банк (США, Вашингтон), ЗАО «НИПИ территориального развития и транспортной инфраструктуры» (Россия, г. Санкт-Петербург), юридическая компания Freshfields Bruckhaus Deringer (Великобритания, Лондон).

– 16 марта 2007 г. в здании Министерства экономического развития и торговли России под председательством заместителя министра К.Г. Андросова состоялось заседание Конкурсной комиссии по подведению итогов предварительного отбора участников открытого конкурса на право заключения концессионного соглашения о проектировании, строительстве и эксплуатации автомобильной дороги «Западный скоростной диаметр» в Санкт-Петербурге. Среди поступивших пяти заявок Конкурсной комиссией были допущены к участию в конкурсе следующие четыре Заявителя:

- **MLA Lieferasphalt GmbH (консорциум в составе компаний: ALPINE Mayreder Bau GmbH, FCC-Construccion S.A., Deutsche Bank AG);**
  - **ООО «ЗСД «Невский меридиан»» (Strabag A.G., Bouygues Travaux Publics, Hochtief PPP Solutions, Egis Projects, ОАО «Мостоотряд № 19»);**
  - **ООО «Vincida Grupo de Inversiones 2006, S.L.» (Obrascon Huantre Lain, S.A. (OHL), OHL Concesiones S.L.);**
  - **«Санкт-Петербургская скоростная магистраль Б.В.» (Bechtel International Inc, Enka Holding, Intertoll Infrastructure Developments).**
- Подведение итогов открытого конкурса на право заключения Концессионного соглашения о проектировании, строительстве и эксплуатации автомобильной дороги «Западный скоростной диаметр» в г. Санкт-Петербурге состоится в августе 2007 г.

Строительство Западного скоростного диаметра (ЗСД) является стратегическим инвестиционным проектом Санкт-Петербурга, определяющим развитие города в качестве крупного транспортного центра международного значения.

Трасса скоростной меридиональной автомагистрали протяженностью 46,4 км начнется от развязки с Кольцевой автодорогой в южной части города, проследует в район Большого порта, затем на Васильевский остров и далее – на север до автодороги Е-18 «Скандинавия».

Цель строительства Западного скоростного диаметра – создание платной скоростной автомагистрали для повышения эффективности работы Санкт-Петербургского транспортного узла и подключения его, включая Большой порт и основные транспортно-логистические комплексы города, к сети федеральных автомобильных дорог страны.

Западный скоростной диаметр войдет в состав транспортного коридора «Север–Юг», а также панъевропейского транспортного коридора № 9. Предусматривается подключение ЗСД к скоростной платной автодороге Москва – Санкт-Петербург, которая проектируется в настоящее время.

Задачами строительства Западного скоростного диаметра являются:

- развитие автодорожных подходов к Большому порту, лидирующему в России по перегрузке контейнерных грузов, до 90% которых перевозится на автотранспорте;
- формирование скоростной автомагистрали, концентрирую-



## Цели и задачи строительства Западного скоростного диаметра



- шей мощные транспортные потоки и обеспечивающей связи между основными портовыми, железнодорожными, автомобильными терминалами города и выходами на сеть федеральных и территориальных автомобильных дорог страны;
- обеспечение автодорожных связей проектируемого паромно-пассажирского комплекса пропускной способностью 1,2 млн чел. в год, строительство которого ведется на намывных территориях западного побережья Васильевского острова, с основными достопримечательностями Санкт-Петербурга;
  - создание связи северо-западных, центральных и южных районов города, минуя исторический центр, что позволит снизить нагрузку на мосты и улично-дорожную сеть центральной части города, сократить задержки транспорта, повысить безопасность движения, сохранить памятники архитектуры мирового значения, значительно улучшить

экологическую ситуацию;

- формирование нового выхода на федеральную автодорогу «Скандинавия», что позволит начать активное строительство жилых кварталов, производственных объектов и терминально-логистических комплексов на северо-западе Санкт-Петербурга.

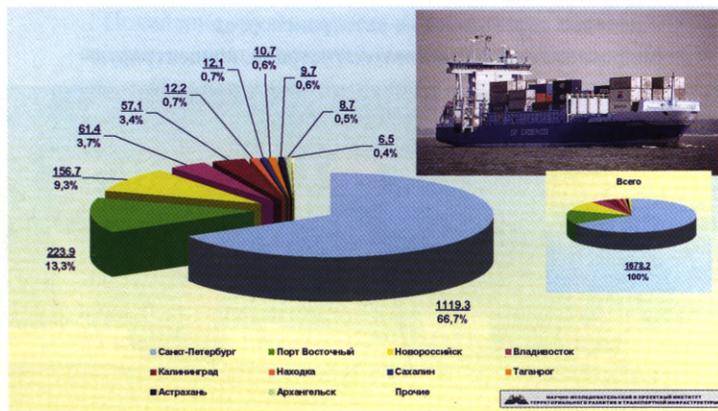
**Строительство Западного скоростного диаметра (ЗСД) во многом определяет перспективы развития Большого порта Санкт-Петербурга, значительная доля грузов которого перевозится автотранспортом – 34%.** Большой порт Санкт-Петербурга занимает лидирующие позиции по перевалке контейнерных грузов в России, в 2005 г. его доля составила 67% от общего грузооборота контейнерных грузов в портах РФ. Ежедневно работу порта обеспечивает свыше 43 тыс. автомобилей, из которых 13 тыс. ед. (32%) – грузовые, преимущественно большегрузные. Мощные транспортные потоки на связях с портом дают существенную нагрузку на улично-дорожную сеть города, что вызывает заторы, усложняет условия движения и увеличивает затраты времени для вывода грузового автотранспорта на федеральные дороги.

Недостаточная пропускная способность автодорожных подходов к Большому порту стала одним из основных факторов, сдерживающих его развитие. В настоящее время уровни загрузки участков улично-дорожной сети, обеспечивающей подходы к порту, достигли предельных значений. Все это негативно отражается на конкурентоспособности Большого порта, международных транспортных коридоров, проходящих через Санкт-Петербург, препятствует росту объемов экспортно-импортных перевозок и сопровождающих их финансовых потоков.

Проблемы, связанные с исчерпанием пропускной способности автодорожных подходов к порту, приводят к сдерживанию темпов роста контейнерного грузопотока и его частичному переключению на порты Финляндии и стран Балтии. Упущенная выгода из-за переключения российских контейнеров на порты соседних стран составила около 2 млрд долл. в 2005 г.

За период 2000–2005 гг. грузооборот Большого порта Санкт-Петербурга возрос на 78% и достиг в 2005 г. 57,5 млн т, из которых 22% – доля контейнерных грузов. Темпы роста контейнерного грузооборота в Санкт-Петербурге в несколько раз превышают аналогичный мировой показатель. На перспективу прогнозируется увеличение грузооборота Большого порта с 57,3 млн т в 2005 г. до 116 млн т в 2025 г. (в 2 раза), при этом спрос на перегрузку контейнеров в Большом порту Санкт-Петербурга возрастет с 1,1 млн TEU в 2005 г. до 4,8 млн TEU в 2025 г. Объем грузов, перевозимых к порту на автотранспорте, увеличится с 19,1 млн т в 2005 г. до 64,5 млн т в 2025 г. (в 3,4 раза). Увеличение объемов автомобильных перевозок приведет к росту интенсивности движения транспортных потоков на подходах к порту. **Обеспечить прогнозируемый спрос на перевозку грузов порта автотранспортом будет невозможно без подключения всех районов порта к скоростной автомагистрали – Западнему скоростному диаметру, который позволит вывести грузопотоки порта на Кольцевую автодорогу и далее – на федеральные и территориальные автодороги России.**

Трасса Западного скоростного диаметра обеспечит связи между крупными транспортными объектами Санкт-Петербурга: Большим портом, аэропортом Пулково, терминаль-



## Вид эстакады



но-логистическими зонами, паромно-пассажирским комплексом, строительство которого ведется на Васильевском острове, что позволит повысить эффективность перевозок и улучшить взаимодействие различных видов транспорта.

С повышением политического статуса Санкт-Петербурга, проведением в городе множества мероприятий на высшем уровне с участием глав государств, международных саммитов, выставок и конференций особенно остро стоит проблема обеспечения скоростного сообщения между различными районами города. **Строительство ЗСД обеспечит кратчайшую связь между северными, центральными и южными районами города, что позволит создать надежную систему транспортного сообщения и существенно снизить затраты времени на передвижения.**

**Реализация проекта строительства Западного скоростного диаметра будет способствовать росту привлекательности Санкт-Петербурга как мирового туристского центра.** Значительные потоки зарубежных туристов прибывают в город на морском транспорте. Круизное судоходство в Большом порту Санкт-Петербурга уже сегодня является одной из важнейших отраслей туристического бизнеса города и приносит значительные доходы. Существующая в настоящее время проблема приема круизных пассажирских судов на причалах грузового порта негативно сказывается на туристической привлекательности Санкт-Петербурга. В целях решения этой проблемы и увеличения объема морских перевозок ведется строительство пассажирского паромного комплекса в западной части Васильевского острова. К 2015 г. прогнозируется увеличение числа туристов, прибывающих в город на морском транспорте, до 3,5 млн чел., а к 2025 г. — до 6,4 млн чел. Для обеспечения автодорожной связи нового пассажирского паромного комплекса с основными достопримечательностями Санкт-Петербурга и местами отдыха туристов необходимо строительство Западного скоростного диаметра, проходящего через весь город и имеющего выходы на пригородные направления к дворцово-парковым ансамблям.

**В результате строительства ЗСД появится возможность освоения территорий, расположенных на северо-западе Санкт-Петербурга общей площадью 1,3 тыс. га, где предусматривается:**

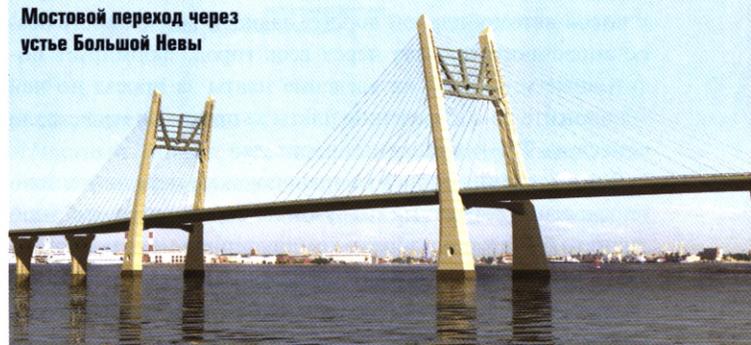
- создание крупных жилых районов города с общественно-деловыми зонами;
- формирование производственной зоны;
- развитие торгово-сервисных и бизнес-зон.

**Начало строительства ЗСД стимулировало целый ряд новых инвестиционных проектов, связанных с освоением незастро-**

**енных территорий на северо-западе Санкт-Петербурга.** Так, например, в районе развязки Кольцевой автодороги и Западного скоростного диаметра на северо-западе города разместится японская автомобилестроительная компания Nissan Motor Co Ltd, которая создаст новое сборочное производство в Санкт-Петербурге. Инвестиции в проект составят 200 млн долл. Начало выпуска продукции запланировано на 2009 г., объем производства составит 50 тыс. автомобилей в год.

Строительство ЗСД необходимо для развития экономики города. По результатам социологического опроса, **большин-**

Мостовой переход через устье Большой Невы



**ство предприятий города отметили, что транспортная проблема для них является одной из основной, препятствующей развитию бизнеса. Многие из опрошенных предприятий в качестве основного пожелания правительству Санкт-Петербурга высказали просьбу ускорить строительство Западного скоростного диаметра.**

**Строительство Западного скоростного диаметра в Санкт-Петербурге с использованием современных технологий и материалов будет способствовать развитию научно-технического потенциала дорожной отрасли, создаст условия для внедрения передового зарубежного опыта мосто- и тоннелестроения, что положительно скажется на росте производительности труда и повышении конкурентоспособности отечественных предприятий. Это первый крупный транспортный проект в России, реализуемый по схеме государственно-частного партнерства. На примере Западного скоростного диаметра отрабатываются организационно-правовые механизмы концессионного строительства в дорожной отрасли. Полученные при проектировании и строительстве ЗСД новейшие методы, технологии и технические решения будут в дальнейшем применяться при строительстве современных автомагистралей в России.**

## Прогнозируемая интенсивность движения транспортных потоков при введении платы за проезд по магистрали



Строительство южного участка ЗСД

Опрос общественного мнения владельцев автотранспорта показал в целом положительное отношение автолюбителей и профессиональных водителей к проекту строительства Западного скоростного диаметра. **Из общего числа опрошенных водителей более 96% одобрили проект строительства ЗСД.** Результаты исследований показали, что потребность в новой автомобильной дороге, дающей возможность безостановочного проезда через весь город, формирует позитивные установки на введение платы за проезд по ней — положительно к введению платы за проезд по магистрали отнеслись 75% опрошенных водителей.

Для выявления спроса на транспортные передвижения и определения расчетных нагрузок на Западный скоростной диаметр была использована компьютерная модель прогноза и распределения транспортных потоков, разработанная ЗАО «НИПИ территориального развития и транспортной инфраструктуры» (НИПИ ТРТИ). Модель позволяет на основании информации о социально-экономических характеристиках территории и транспортно-дорожной инфраструктуры определить потребности в передвижениях и осуществить их распределение по участкам транспортной сети. С помощью модельного комплекса решаются задачи определения спроса на пользование дорожными объектами как для варианта бесплатной эксплуатации дороги, так и для случая введения платного проезда.

Транспортная модель Санкт-Петербурга учитывает объемы движения на существующей улично-дорожной сети и данные исследований относительно характера поездок, направлений и целей. В модели рассчитываются затраты на поездки (стоимостные затраты времени и эксплуатационные расходы), а также оплата стоимости проезда по магистрали. Модель позволяет определить, какие объемы движения следовали бы по магистрали, если бы плата за ее использование не взималась, после чего исходит из предположений относительно желания автомобилистов платить за пользование магистралью для расчета объемов движения при различных ставках тарифов.

Использование транспортной модели для решения задач прогнозирования транспортных потоков при реализации конкретных проектов строительства и реконструкции до-

рожных объектов позволило оценить ее адекватность путем сравнения прогнозных и фактических значений интенсивностей движения. При этом было выявлено расхождение значений в размере от 5 до 12%, что является высоким показателем точности для моделей данного класса.

На основании модельных расчетов была определена прогнозируемая на 2025 г. интенсивность движения по ЗСД при введении платного проезда: 79–97 тыс. автомобилей в сутки на перегонах южного участка, 107–128 тыс. — на центральном участке и от 20 тыс. до 100 тыс. — на перегонах северного участка.

Учитывая высокую интенсивность движения транспортных потоков, а также множество различных по дальности корреспонденций, предлагается внедрение на Западном скоростном диаметре зонной системы сбора платы. Для обеспечения пропускной способности по величине транспортных потоков по трассе ЗСД с минимальными задержками будут преимущественно использоваться электронные системы сбора платы, а также комбинированные (электронные, автоматические и ручные). В перспективе по мере развития системы электронных платежей, использующих считывающие устройства, мобильные телефоны, компьютерные технологии и т.д., потребность в оснащении постов сбора платы ручными и автоматическими системами постепенно упадет. Электронные системы платежей позволят максимально быстро совершать операции по оплате проезда без задержек транспортных потоков при проезде постов сбора платы.

Результаты транспортного моделирования показали, что при вводе платной автомагистрали средняя продолжительность поездки для пользователей ЗСД снизится на 14%, средняя дальность поездки — на 13%, а скорость сообщения увеличится на 12%.

Новая магистраль позволит разгрузить невские мосты и улично-дорожную сеть центра города, снизить аварийность, повысить безопасность жизнедеятельности в Санкт-Петербурге. Расчеты, выполненные с использованием транспортной модели Санкт-Петербурга, показали, что при наличии ЗСД снижение аварийности на улично-дорожной сети составит 12,7%, что будет обусловлено перераспределением транспортных потоков и снижением интенсивности движения на ряде магистралей центра города.

Реализация проекта строительства Западного скоростного диаметра обеспечит сокращение валовых выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух на 7–10% для периферийных районов города и на 12–15% для зоны исторического центра города; интенсивность акустической нагрузки уменьшится на 4–6% (в среднем на 5–7 дБА).

### Схема реализации проекта

**Строительство автомагистрали Западный скоростной диаметр и ее последующая эксплуатация на платной основе является первым примером реализации концепции государственно-частного партнерства в транспортной инфраструктуре города.** Реализация указанного проекта может осуществляться на базе действующего законодательства Российской Федерации и Санкт-Петербурга, с использованием существующих юридических схем и механизмов. Вместе с тем привлечение совместного финансирования федерального бюджета и бюджета Санкт-Петербурга потребует издания специаль-

ных распоряжений на уровне Правительства Российской Федерации и правительства Санкт-Петербурга, предусматривающих схему реализации проекта, основанную на концепции сбалансированного распределения между всеми участниками проекта обязательств по его финансированию, рискам, гарантированной доходности, соблюдению публичных (общественных) интересов и защиты прав инвесторов.

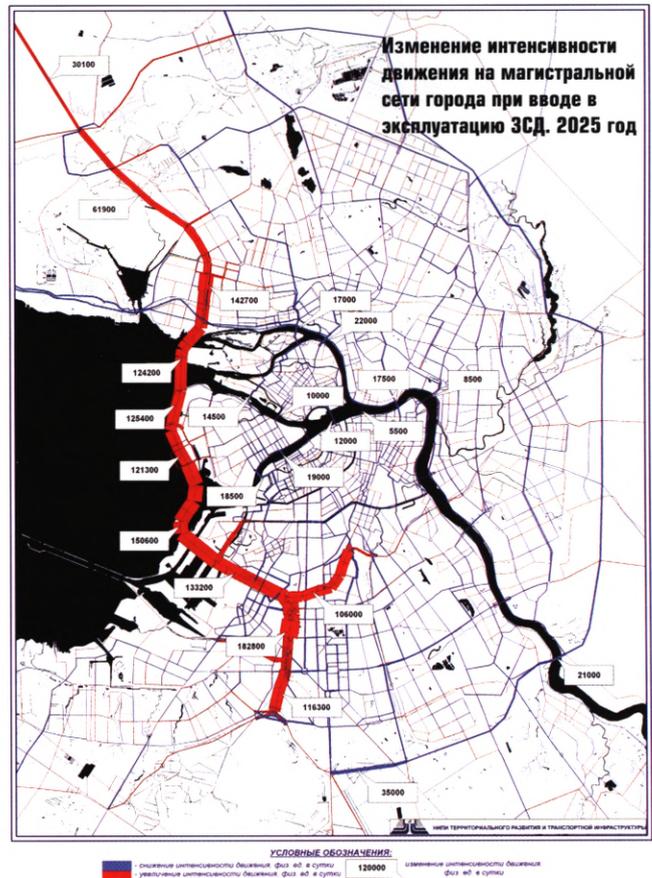
В соответствии с распоряжением Правительства РФ от 23 ноября 2005 г. № 2005-р было признано целесообразным проектирование, строительство и последующая эксплуатация на платной основе автомобильной дороги «Западный скоростной диаметр» в г. Санкт-Петербурге с вводом ее в эксплуатацию в 2010 г. В настоящее время между Российской Федерацией и субъектом Российской Федерации – городом федерального значения Санкт-Петербургом – достигнута договоренность о совместном осуществлении Российской Федерацией и Санкт-Петербургом прав и обязанностей Концедента при заключении и исполнении Концессионного соглашения в отношении автомобильной дороги «Западный скоростной диаметр» в Санкт-Петербурге и по передаче указанного объекта после его создания в общую долевую собственность Российской Федерации и Санкт-Петербурга. Взаимоотношения Российской Федерации и Санкт-Петербурга по поводу совместной реализации проекта создания и эксплуатации ЗСД планируется строить на основании соответствующего соглашения.

Финансовой схемой предусматривается долевое финансирование строительства ЗСД, которое привлечет проект-компания в виде вклада средств инвестора (пула инвесторов) в свой уставный капитал, и долговое финансирование в виде кредитов, заимствованных на внутреннем и внешнем рынках.

Инициатором получения денежных средств за счет средств Инвестиционного фонда Российской Федерации выступил Санкт-Петербург, получателем средств Инвестиционного фонда будет концессионер, выбранный по результатам концессионного конкурса.

Непосредственную реализацию инвестиционного проекта по проектированию, строительству и эксплуатации на платной основе ЗСД, включая осуществление необходимых организационно-управленческих функций, будет обеспечивать концессионер.

Концессионер будет самостоятельно заключать от своего имени кредитные договора с финансирующими организациями, договора подряда на выполнение проектных и строительных работ, договора на эксплуатацию автомагистрали и иные договора, необходимые для эффективной



реализации проекта.

Частный инвестор-концессионер, принимающий участие в финансировании и реализации проекта строительства Западного скоростного диаметра, будет определен по результатам проведения концессионного конкурса.

**Строительство Западного скоростного диаметра имеет высокую социальную значимость для Российской Федерации и для Санкт-Петербурга, во многом определяет перспективы экономического и градостроительного развития города, его инвестиционную привлекательность. Ввиду особой значимости Западного скоростного диаметра для социально-экономического развития Северо-Западного региона, было принято решение о предоставлении государственной поддержки проекта за счет средств Инвестиционного фонда Российской Федерации.**

Аналог Западного скоростного диаметра уже построен в Гамбурге, морской порт которого специализируется на обработке контейнерных грузов. Скоростная магистраль с высоководным мостом обеспечивает обслуживание порта г. Гамбурга автомобильным транспортом.



# Работать, чтобы зарабатывать

30 марта в Федеральном дорожном агентстве состоялся «круглый стол» по теме: «Социальное партнерство в дорожном хозяйстве». В обсуждении актуальных проблем, связанных с социальным положением работников дорожной отрасли, приняли участие представители государства, работодателей и профсоюзов. Инициатором мероприятия выступил Общероссийский профсоюз работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

**В** первую очередь, — подчеркнул председатель профсоюза **Виктор Мохначев**, — нас беспокоят проблемы социального, социально-экономического положения работников. Это те вопросы, на которые всегда не хватает времени, их часто относят к внутренним проблемам даже не отрасли, а отдельных организаций.

## Бытие определяет сознание

Именно недостатками в оплате труда объясняется то, что многие предприятия испытывают трудности с комплектованием квалифицированными кадрами. Отсюда — недостаточно высокое качество работ, низкая производительность труда работников.

В целом зарплата дорожников, несмотря на ее рост в отдельных регионах, не может удовлетворить профсоюз. Она на 30% ниже, чем в других транспортных отраслях, в промышленности, в строительстве.

Недопустимо низкий уровень заработной платы наблюдался в 2006 году в организациях дорожного хозяйства Республики Мордовия — 5,5 тыс. руб., Тамбовской области — 5,0 тыс. руб., Саратовской — 5,6 тыс. руб., Смоленской — 5,8 тыс. руб., Челябинской — 5,8 тыс. руб. Этот уровень явно не соответствует трудовому вкладу работников.

Кроме того, следует учесть, что заработную плату дорожники получают не только за свое балансовое рабочее время, но и за сверхурочные, которые часто составляют треть рабочего времени.

Несмотря на то, что такое позорное явление, как задержка заработной платы, перешло из разряда привычных в ранг исключительных, полностью ликвидировать его пока не удалось.

Например, на 1 января 2007 года имели задолженность перед работниками дорожных организаций:

- в Республике Калмыкия — 660 тыс. руб.,
- Республике Удмуртия — 305 тыс. руб.,
- Пермском крае — 567 тыс. руб.,
- Приморском крае — 1 млн 200 тыс. руб.,
- в Тверской области — 1 млн 690 тыс. руб.

Крайне сложная ситуация в ОАО «Воронежавтодор», где выплата зарплаты была задержана на 2 месяца и задолженность на 1 января т.г. составляла около 10 млн руб.

Генеральный директор Ассоциации «РАДОР» **Александр Афанасьев** заявил, что задержки по выплате заработной платы еще можно понять в дотационных областях, но в благополучных регионах это явление объяснить трудно. Он также выразил обеспокоенность низким уровнем заработной платы.

Профсоюз считает, что основная причина невыполнения отраслевых гарантий по оплате труда и низкой заработной платы кроется в наличии объективных факторов, приводящих к неудовлетворительному финансовому состоянию отраслевых организаций. При этом при определении заработной платы руководитель предприятия часто находится между молотом и наковальней: с одной стороны, при ограниченности финансирования собственник или заказчик требуют выполнения объемов дорожных работ в полной мере. С другой — профсоюз настаивает на повышении заработной платы. При этом еще и требует сохранения или увеличения рабочих мест.

— Чтобы выправить ситуацию, в первую очередь, — считает Виктор Мохначев, — нужно вновь ставить вопрос об определении четких целевых источников финансирования, обеспечивающих развитие дорожной отрасли как на федеральном уровне, так и на уровне субъектов Российской Федерации и муниципальных образований. Отдав решение этих вопросов регионам, часто имеющим дефицитные бюджеты, можно потерять структуру российского дорожного хозяйства, которая строилась десятилетиями, а значит — и сеть существующих автомобильных дорог.

## Нормативы требуют пересмотра

Часто средства, выделяемые в регионах на дорожное хозяйство, не покрывают даже требуемых нормативами затрат предприятий, не учитывают особенностей региона. По сообщению дорожников Ленинградской области, на содержание территориальных дорог выделяется лишь 40–45% от минимальной потребности. В таком же положении находятся многие предприятия, работающие на федеральной сети автодорог.

Как сообщил начальник управления кадров и организационного развития Федерального дорожного агентства **Николай Бурносков**, цены на материалы в дорожной отрасли выросли в последнее время на 30–70%. В то же время при пересмотре нормативов применяется индекс-дефлятор 0,87. Нужен иной, гибкий и реальный механизм индексации.

Нормы Федерального отраслевого соглашения по заработной плате должны быть включены в нормативы на содержание автомобильных дорог, цены на дорожные работы. В этом случае, если отраслевые тарифные соглашения не будут выполняться, это может быть квалифицировано как нецелевое использование средств бюджета с возложением соответствующей ответственности на руководителей предприятий.

## **Конкурсы – на справедливую основу**

В современных условиях приходится сталкиваться с такими ситуациями, когда конкурс выигрывает предприятие, не способное обеспечить весь комплекс дорожных работ. При этом нередко предприятие, хорошо оснащенное и техникой, и кадрами, вынуждено идти в субподрядчики, часто на невыгодных для себя условиях. В результате появляются лишние посредники, что весьма удорожает дорожные работы.

Содержание автодорог должно быть отнесено к системе социальных стандартов, необходимых для обеспечения жизненно важных потребностей общества. Такой позиции придерживался Росавтодор еще 3 года назад, во время многомесячного обсуждения минимума необходимых работ при забастовках в этой сфере деятельности. Дорожникам тогда удалось убедить даже Минфин России. Но, к сожалению, на уровне финансирования отрасли это никак не сказалось.

– Что касается условий конкурсов на дорожные работы, то, по твердому убеждению профсоюза, в них должен включаться уровень минимальной заработной платы или тарифной ставки рабочих 1-го разряда. Не секрет, что некоторые предприятия выигрывают тендеры, указывая более низкую цену на дорожные работы за счет урезания заработной платы работников. Кроме того, участники конкурса в конкурсной документации должны бы указывать наличие коллективного договора. Это свидетельствует о цивилизованном диалоге работодателя и работников и выступает гарантом социального мира, – считает Виктор Мохначев.

Профсоюз мог бы взять на себя контроль за этим. Кстати, он и пытался осуществлять такой контроль в течение полутора лет. Но сегодня представители профсоюза исключены из состава конкурсных комиссий по торгам на дорожные работы. Неоднократные обращения вернуться к оправдавшей себя практике участия представителей профсоюза в работе конкурсных комиссий оставлены без ответа. И это несмотря на то, что федеральный закон позволяет общественным организациям участвовать в работе конкурсных комиссий.

## **От руководителей зависит многое**

Часто тормозит выполнение социальных отраслевых гарантий, установленных соглашениями и договорами, недобросовестное отношение к ним самих руководителей предприятий. Некоторые из них не считают необходимым заниматься поиском путей повышения заработной платы и установления ее на достойном уровне, фактически игнорируя курс, взятый правительством на повышение уровня жизни россиян. Есть и такие, кто не способен организовать производство, обеспечить стабильность финансового состояния предприятия.

К сожалению, и комитеты профсоюза не всегда активно высказывают свою позицию в отношении подобных действий, а точнее бездействий, руководителей, а в ряде случаев молчаливо соглашаются с ними.

Профсоюз считает, что за ситуацией на предприятиях необходимо установить строгий совместный контроль всеми сторонами отраслевого тарифного соглашения, тем более, что эта функция четко прописана в самом согла-

шении. «Мы предлагаем уже в ближайшее время создать отраслевую трехстороннюю комиссию, которая существует уже почти 3 года, и предметно рассмотреть деятельность работодателей по реализации минимальных социальных гарантий, установленных правовыми актами, принятыми с участием Росавтодора, отраслевых ассоциаций и профсоюза», – сообщил Виктор Мохначев.

Надо спросить, в частности, у руководителя Магаданского ФГУ ДЭП-247: «Почему на предприятии заработная плата не повышается более 3 лет, а тарифная ставка рабочего 2-го разряда – менее 2000 рублей при прожиточном минимуме в регионе 5300 рублей в месяц?» А директор ФГУ ДЭП-46 Брянской области должен объяснить причину, по которой работникам его предприятия установлена минимальная ставка 1400 рублей, в то время как по отрасли она превышает 2560 рублей в месяц. Этому контролю следует придать системный характер. В прошедшем году силами Росдорконтроля и профсоюза проводились совместные проверки выполнения тарифных соглашений на местах. Они принесли много пользы, причем не только работникам, но и работодателям. Такие совместные проверки следует проводить и впредь, подчеркнул Виктор Мохначев.

Надо сказать, что работодатели поддерживают инициативу профсоюза. Так, генеральный директор Ассоциации АСПОР **Александр Малов** считает, что совместная комиссия работодателей и работников должна не просто время от времени проводить проверки, а вести мониторинг, который позволит оперативно реагировать на возможные отклонения в социальных вопросах. Не менее важным Александр Малов считает также направляемые совместно требования Росстрою, который отвечает за индексацию нормативов по дорожным работам. Пока эта индексация не отражает уровень инфляции в нашей стране и не соответствует необходимому росту заработной платы.

Виктор Мохначев подчеркнул также, что профсоюз крайне обеспокоен проблемами, возникающими в результате реформирования отраслевых организаций. Как правило, любое преобразование сопровождается массовыми сокращениями рабочих мест, сотни профессионалов выбрасываются на улицу. При этом никто не заботится о трудоустройстве высвобождаемых работников, их переобучении, приобретении новых профессий. Вопросы обеспечения занятости могли бы стать составляющей специальной отраслевой программы, причем не только на региональном, но и на федеральном уровне.

## **О социальном стандарте**

Необходимость решения социальных вопросов представляется особенно важной накануне вступления России во Всемирную торговую организацию, считает руководитель Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства. Очевидно, что вопросами повышения конкурентоспособности российских предприятий надо заниматься уже сейчас. С сегодняшним уровнем социальных гарантий наши предприятия вряд ли составят конкуренцию иностранцам. В связи с этим необходимо утвердить отраслевой социальный стандарт российского дорожного предприятия, который бы содержал требования к производственно-бытовым условиям работников, начиная с гарантированной минимальной зарплаты

и заканчивая количеством душевых, мест в столовых в расчете на одного работающего и т.п.

Наработки в этом направлении у профсоюза есть. Соблюдение этого социального стандарта должно стать непременным условием выделения государственного заказа. Менеджеры, не способные обеспечить нормальные условия для производительного труда, достойный уровень заработной платы, не должны работать в отрасли.

В условиях роста интеграционных процессов, глобализации экономики, появления современных сложнейших механизмов и материалов, совершенствования организации производства повышенного внимания требует качество профессионального обучения. К сожалению, у нас есть еще профессиональные заведения, которые готовят кадры на примере техники военных, а в ряде случаев довоенных лет. О какой конкуренции профессиональных кадров можно при этом говорить? Статистика печальна: из выпускников МАДИ лишь 10% идет в дорожную отрасль.

Как сообщила директор московского автодорожного колледжа **Светлана Некрестьянова**, согласно национальному проекту «Образование» учебным заведениям из федерального бюджета может быть выделено на оборудование 30 млн рублей, но при условии, если их социальные партнеры тоже раскошелятся на такую же сумму. Пока из 35 средних учебных заведений, где готовят дорожников, удалось организовать поддержку и получить федеральные средства лишь уфимскому техникуму.

А без этого приходится сокращать выпуск: сегодня в МАДК им. Николаева выпускается всего 40–50 специалистов в год! И это на всю Москву и Московскую область...

Низкая заработная плата, которую сейчас предлагают выпускникам учебных заведений, отпугивает их от дорожной отрасли. Пока это так, выпускники дорожных учебных заведений будут отдавать свои знания другим отраслям экономики. Сегодняшняя молодежь ищет достойную зарплату. Без учета этого трудно говорить о повышении качества образования.

Эти вопросы могли бы решаться в рамках реализации национальных программ. Мероприятия по повышению качества образования, обеспечения жильем и медицинским обслуживанием работников должны быть предусмотрены во всех дорожных программах, учтены при определении размеров финансирования дорожного хозяйства.

«С учетом того, что Президентом РФ Владимиром Путиным перед профсоюзами поставлена задача взять под контроль реализацию этих проектов, считаем целесообразным совместно подготовить План мероприятий по реализации национальных проектов в дорожном хозяйстве. Ориентиры уже есть в заключенных с участием Росавтодора соглашениях», — подчеркнул Виктор Мохначев.

## Кто позаботится об охране труда?

Важным вопросом, по мнению руководителя профсоюза, является охрана труда. Сегодня в отрасли этими вопросами никто не занимается, нормативное обеспечение предприятий организовано крайне неудовлетворительно. Это привело к тому, что в 2006 году на 21% по сравнению с предыдущим годом увеличилось количество несчастных случаев на производстве со смертельным исходом. Президент Ассоциации «РОДОС» **Олег Скворцов** сообщил о том, что в дорожной отрасли нормы охраны труда практически не соблюдаются.

Кто из дорожников сидит за компьютером не более 3 ч, а за рулем не более 6 ч? Часто люди работают на износ.

— Несмотря на то что в положении о Росавтодоре отсутствуют функции организатора работы по охране труда, мы не можем не просить содействия агентства в создании отраслевой технической инспекции труда, — подчеркнул Олег Скворцов. — Создание такой инспекции с двойным подчинением, например профсоюзу и полномочному представителю работодателей, позволило бы спасти не одну жизнь, сохранить здоровье работающих, помочь заинтересованному работодателю полноценно организовать эту работу, а за счет централизации средств по ряду позиций — сэкономить средства предприятий. Следовало бы также больше внимания уделять профилактике производственного травматизма и профессиональных заболеваний, организации лечения и отдыха работников и членов их семей.

Паспортизация имеющихся объектов социальной сферы и меры по их поддержке также могли бы стать предметом рассмотрения всех сторон дорожного сообщества России. В апреле профсоюз намерен предложить своим социальным партнерам начать переговоры по заключению федерального отраслевого соглашения по дорожному хозяйству на 2008–2010 годы. Аналогичная работа по заключению региональных, как генеральных, так и отраслевых соглашений будет проводиться и в субъектах Российской Федерации.

Надо сказать, что в ряде регионов дорожники будут лишены такой возможности. Дело в том, что в соответствии со статьей 33 Трудового кодекса РФ представлять работодателей при проведении коллективных переговоров по заключению или изменению соглашений могут только организации, обладающие статусом объединения работодателей. Причем, согласно Федеральному закону от 27 ноября 2002 года № 156-ФЗ «Об объединениях работодателей», такие полномочия должны быть прописаны в учредительных документах (уставах) организаций. При отсутствии объединений работодателей дорожное хозяйство не будет представлено в системе социального партнерства в субъектах Российской Федерации, региональных трехсторонних комиссиях по регулированию социально-трудовых отношений. Поэтому нужно объединить усилия Росавтодора, профсоюза и отраслевых ассоциаций по созданию во всех регионах таких некоммерческих организаций. Там, где ассоциации или союзы дорожных предприятий имеются, нужно в кратчайшие сроки проверить наличие в их учредительных документах соответствующих полномочий объединений работодателей и, при необходимости, провести работу по внесению в них необходимых дополнений.

— Поможет решению социальных вопросов закон об автомобильных дорогах, проект которого находится на согласовании и должен быть в ближайшее время представлен в Правительство РФ, — сообщил Николай Бурносков. — Важнейшим направлением, способствующим решению проблем дорожного хозяйства, является социальный диалог между властью, бизнесом и работниками, создание единого дорожного сообщества. Только постоянный диалог между властью, бизнесом и работниками может привести к конструктивному социальному партнерству.

**Валентина Литвиненко,**  
обозреватель «ТР»,  
специально для «АД»

# Пока помним, мы живем

Памятник героям-дорожникам  
на 71-м километре Минского шоссе



Есть в Росавтодоре совет ветеранов. Его председатель – Владимир Васильевич Мальцев, 21 год проработал в должности заместителя министра, а сегодня с прежней широтой, всеохватывающим вниманием заботится о ветеранах. Безо всякой справки он готов рассказать о каждом, многие телефоны помнит наизусть. Особая забота о тех, кто стал «лежачим», не забыты и ушедшие из жизни.

В совете ветеранов – те, кто отдал дорожной отрасли 20, 30 и более лет. Но сегодня речь пойдет об участниках Великой Отечественной войны.

## Остаться живым

Ольга Дегтярева, дочь Василия Алексеевича Дегтярева, изобретателя противотанкового оружия, была младшей, девятой дочерью в семье. В далеком 1941-м выпускница школы, праздничный бал которой был в ночь с 21 на 22 июня, пошла на курсы медсестер и сделала все, чтобы вместе с подругами уйти на фронт. «Когда я сообщила дома, что уезжаю вместе с госпиталем, где работала после окончания курсов, отец окаменел, сел на лавку, закурил трубку и долго молчал, – вспоминает Ольга Васильевна. – Затем сказал: «Ну что же, дочка, я поступил бы так же. Родине нужно помогать, да и что скажут твои подруги, если ты не поедешь?»

– Очень мучили нас фашисты бомбежками, – продолжает военная медсестра, – и что ведь, черти, придумали: бомбили, как правило, ночью. А чтобы попадать в цель, спускали осветительные ракеты на маленьких парашютах. «Лампадки» – так мы их прозвали. Они все освещали ярче, чем днем.

Боевое крещение Ольга получила под Волоколамском. На станцию, где должен был находиться госпиталь, прибыл железнодорожный состав с ранеными, оборудованием, медперсоналом. Был дан приказ разгружаться. Все, независимо от ранга, принялись за дело. А после тяжелого труда отдыхали в единственном маленьком фанерном домике. В это время к платформе подошел еще один состав, с ранеными. Над ним развевался флаг с красным крестом.

– Вдруг из белых облаков, как на параде, появились самолеты. Один, два, три... тридцать один, тридцать два, считали мы, – рассказывает Ольга Васильевна. – Наши с задания возвращаются, – заявил лейтенант Нечевиллов с видом знатока. Но тут мы увидели на крыльях свастику, и на нас обрушился косой дождь авиационных бомб. Все упали на землю, прикрывая, как учили, голову руками. Но фашисты метили в вагоны, которые стали разлетаться, как спичечные коробки. Раненые, выброшенные взрывами, горели на земле, страшное зрелище ошеломило всех.

Слава богу, при втором заходе на бомбежку над фашистскими самолетами пронесся наш быстрокрылый «Ястреб». И хотя он был один против тридцати двух, ему удалось расстроить ряды налетчиков, вторая бомбардировка не удалась.

Мы бросились к раненым. У одних горели бинты, у других – одежда. Раненые хватили сестер за ноги, моля о помощи. Но как тащить здоровенных парней, когда сама вешишь 45 килограммов? Когда нашли носилки, работа пошла быстрее. Подобрали всех, в том числе безнадежных.

Люди валились с ног от усталости, и нам разрешили до утра отдохнуть. Но сна не было, а были отчаяние и ужас от увиденного. Бомбить вагоны под знаком Красного Креста, бросать бомбы в беззащитных людей! Это не укладывалось в сознании.

В разных местах побывал наш госпиталь, часто приходилось работать почти на передовой, вынося с поля боя раненых.

Больше всего запомнился госпиталь под Сухиничами. При переездах нам, медперсоналу, не подавали ни машин, ни автобусов. Техника, что была, перевозила лишь раненых да оборудование. А мы по трое, четверо добирались до ме-



«Великолепная пятерка» – медсестры  
Слева направо – Лена Тайкова, Фаина Ларина, Ольга Дегтярева,  
Клава Голубева, Валя Новикова

Ольга Дягтярева и Яков Гарин — участники Великой Отечественной войны



ста своим ходом. Вот и в тот раз с трудом, на подножках доехали до Сухиничей. От города остались одни развалины. Офицер танковой бригады помог нам сориентироваться: пять километров предстояло идти пешком. «Только будьте внимательны, — предупредил он, — а то к немцам угодите». Стало как-то тревожно, но тропинку, что он нам указал, мы нашли. Шли по ней недолго, но в лесу темно, плохо видно, поэтому решили идти полем. Когда прошли примерно половину поля, стали проваливаться в снег по колена, а то и по пояс. Измотались, вытаскивая друг друга, в конце концов пришлось ползти по-пластунски. Мы доползли. Сначала до полевой бани, а потом и до землянок.

«Стоять! Кто идет?» — окрик часового звучал как музыка. Нас узнали. Лейтенант Булавин повел в густой и темный лес. А где же госпиталь? — спрашиваю. «Да здесь же, здесь!» Но ничего похожего не было видно. Скоро лейтенант откинул какую-то дверцу, незаметную среди берез, и мы по ступеням спустились вниз. Нас накормили кашей с кипятком, дали по матрацу и приказали отдыхать.

Утром по команде «подъем» вскочили, будто и не ложились. Нам показали длинный подземный тоннель — будущий госпиталь — и велели к середине дня подготовить его для приема раненых. Тоннель был глубоко под землей. Потолок скошен, окна, как амбразуры, дневной свет едва рассеивал мрак.

Здесь было шесть операционных столов. У «окна» стоял стол для инструментов. Мы быстро побелили грязные по-

толки и стены, простынями отгородили помещения для раненых и медперсонала, наладили освещение: в гильзы наливали солярку, делали фитиль и получалась лампа, правда, сильно коптившая. Ни воды, ни простых ведер не хватало, но все сделали в срок.

Вскоре начали поступать раненые. Кого-то на телеге привозили, кого-то на машине, а легко раненные приходили сами. Вскоре все столы были заняты.

Как мы узнали потом, в лесу мы были не одни. Справа стояла танковая дивизия, слева — артиллеристы, а в трех километрах у деревушки из семи домов разместились летчики. Их самолеты на поле были замаскированы. Жизнь в лесу кипела.

Кроме работы нас каждый день учили обращаться с оружием: разбирать, собирать, стрелять. Чтобы выносить раненых, учили ползать по-пластунски. Некоторые девочки пытались вставать на колени, и тогда следовал окрик: «Не поднимайте задницу! Пристрелять!»

Наш начальник — хирург майор Широков — никогда не приказывал, а только намекал или просил. Но мы понимали его с полуслова. Часто приходилось ему ассистировать, врачей не хватало. Работали так, что в мирное время трудно себе представить. Мне довелось тогда вести записи. По ним видно, что число операций, перевязок, переливаний крови и других процедур в сутки доходило до 320.

В дни затишья мы сами себе становились и актерами, и режиссерами. Наш хирург оказался прекрасным жонглером. Многие пели и танцевали. Нередко выступали в соседних частях. Однажды такое выступление едва не закончилось для нас трагически. Дело было так. Мы приехали к летчикам, выступали с кузова-сцены. А на прощание баянист заиграл вальс. И наши зрители — brave летчики — стали приглашать нас танцевать. Мы готовы были веселиться до утра, просили начальника госпиталя дать нам еще хотя бы полчаса. Но он был непреклонен.

А ночью в госпиталь привезли раненого летчика из этой части. Его гимнастерка с орденом была порвана и пропитана кровью. Мы не понимали, что произошло. И только позже узнали, что спустя полчаса после того, как мы уехали,

Ветераны-дорожники



все летчики, кроме этого, погибли при бомбежке.

После взятия Смоленска меня уволили в запас для продолжения образования. В Москве я стала студенткой Первого московского ордена Ленина медицинского института. Так началась для меня мирная жизнь.

Вскоре из нашей пятерки со мной стала учиться моя подруга Валя Новикова. И хотя мы были далеки от фронта, госпиталь оставался для нас родным: мы вели переписку с товарищами, поздравляли с наградами.

Хотя главная награда на войне — остаться живым.

### Парень с берегов Амура

Александр Войнов добровольцем ушел на фронт, служил в составе отдельного лыжного истребительного батальона.

— Шел уже пятый месяц войны, — рассказывает Александр. — Мы прибыли защищать Москву.

Столицу мы увидели строгой, даже суровой, сжатой как пружина. Чувствовалось, что город готовился к тяжелой обороне, ожесточенным боям. Погода была под стать предстоящему, низко плыли облака, шел снег, мела поземка. Начинался мороз.

В день парада 7 ноября 1941 года в 8 утра на Красной площади замерли войска. И вдруг раздался голос Сталина, усиленный репродукторами. Речь его была краткой, очень емкой, правдивой. Она доходила до глубины души. Тогда мы все поняли, что победа будет за нами.

Под марш «Прощание славянки» большинство воинских подразделений прямо с Красной площади отправлялись на передовую. Наш батальон взял курс под Серпухов и уже 8 ноября вел бой.

Запомнилось освобождение Ясной Поляны. Когда после войны довелось побывать там уже в качестве посетителя, пришлось слышать рассказ о том, как гости из Канады шли к могиле Льва Николаевича Толстого от входа в усадьбу... на коленях, в знак уважения к гению великого писателя.

А тогда, 14 декабря 1941 года, в Ясной Поляне все было разграблено и разрушено, уничтожено и сожжено. Рядом с могилой писателя было захоронено много немецких солдат и офицеров. Тут же валялась целая груда трупов. Вот вам и просвещенная нация!

В боях за Смоленск после тяжелого ранения и инвалидности мне пришлось оставить армию. Надо было перестраиваться на мирную жизнь.

Александр Войнов выбрал после войны автомобильно-дорожную профессию и долгие годы оставался ей верен. После окончания института в 1950 году он трудился инженером, а затем руководителем. Уже выйдя на пенсию, еще 16 лет выполнял работу оперативного дежурного в Минавтодоре РСФСР. Ратные и мирные дела Александра Войнова оценены и отмечены многими наградами.

И до сих пор, несмотря на почтенный возраст, Александр Войнов входит в совет ветеранов Росавтодора, встречается с молодежью, участвует в конкурсах авторской поэзии и песни, выступает на страницах журналов и газет.

Вот несколько четверостиший из его стихотворения «Парад 41-го года»:

Когда на Красной площади бываю,  
Я к Спасской башне медленно иду.  
Мне кажется, я вновь по ней шагаю,  
Как в сорок первом огненном году.

\*\*\*

Прошло уже так много лет,  
Все меньше нас — участников Парада,  
Но на родной земле наш след  
Останется потомкам как награда.

### Памятный год

Яков Иванович Гарин прошел всю войну. С 1941 года, когда с 3-го курса техникума ушел добровольцем на фронт до самого конца, когда в Шверине встретились с американцами.



— Особенно памятным был год 41-й. В конце октября, — рассказывает Яков Иванович, — мы прибыли в Ховрино. Меня готовили в разведчики. После предательства Власова в декабре 1941 года нам был дан приказ прорвать кольцо на Волховском фронте. Бои шли до конца февраля 1942 года, но приказ мы выполнили. И все это время ни разу не спали в тепле, только на снегу. А зима была, как нарочно, морозной, ночью доходило до минус 40° С. Нам повезло: нашелся товарищ, который знал, как ночевать на снегу. «Обязательно, — говорил он, — надо нарубить лапник и застелить им свою «постель». Воздух, что образуется в нем, не дает телу отдавать тепло, а снегу — холод. Со всех сторон хвойной постели делался бортик, чтобы не задувало. Но не все это делали. И не всегда: переходы были тяжелыми, солдаты с ног валились, до лапника ли было? Как только раздавалась команда «отдыхать», кто-то просто падал в снег и засыпал. А утром мы считали потери не от тяжелого боя, а от лютого мороза.

В атаке разведчики всегда впереди. Ползешь: в одной руке автомат, в другой — граната, по тебе шпарит пулемет. После одной из таких атак меня ранило. По излечении закончил курсы пехотного училища и уже офицером был направлен к Сталинграду, окружать армию фельдмаршала Паулюса.

Как дорожнику, отдавшему отрасли более 20 лет, хотелось бы рассказать о дорогах войны. Они назывались рокадными. И хотя фашисты разрушили почти 60 тысяч километров шоссейных дорог тяжелой техникой и бомбежкой, наши военные строители быстро налаживали новые и приводили в порядок прежние. Дорожники делали все возможное, чтобы обеспечить передвижение, маневр, перегруппировку войск. Часто им помогали местные жители. Особенно запомнились дороги, а вернее гати, в Белоруссии. Здесь почти каждый житель был партизаном. В болотах машины нам пришлось сменить на лошадей, а затем на волов. Недавние партизаны мостили гати не хуже профессионалов.

Валентина Литвиненко,  
обозреватель «ТР»,  
специально для «АД»,

фото Юрия Пирогова и из личных архивов ветеранов

МЕЖДУНАРОДНЫЕ И ВНУТРИРОССИЙСКИЕ ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ  
 « КАКИМ БЫ НИ БЫЛ ВАШ ГРУЗ. КУДА БЫ ВЫ ЕГО НИ НАПРАВЛЯЛИ »



## С каким багажом едем в ВТО?

*Зеркалом транспортной отрасли уже в двенадцатый раз стала крупнейшая выставка по транспорту и логистике, объединившая на этот раз 415 транспортных, логистических и смежных компаний из 25 стран мира. В итоге транспорт был представлен на выставке во всем многообразии сфер и масштабов. Среди экспонентов – мультимодальные перевозчики, логисты, производители транспортных средств, порты и транспортные узлы, другие компании, представляющие различные звенья обширной транспортной системы.*

### Площадка для серьезного диалога

В приветствии участникам и гостям 12-й Московской международной выставки «ТрансРоссия 2007» министр транспорта РФ **Игорь Левитин** отметил, что экономика России вступила в период, когда для сохранения позитивной динамики необходимо стимулирование внутреннего спроса, повышение конкурентоспособности российских производителей, ускорение оборачиваемости ресурсов. В этих условиях транспортный комплекс должен дать экономике больше, чем растущие пропускные и провозные возможности. Он должен обеспечить максимальное ускорение товаропродвижения и снижение удельных транспортных издержек на основе предоставления клиентуре широкой гаммы перевозочных, транспортно-экспедиционных и логистических услуг. «Новый уровень качества транспортного обслуживания, основанный на применении самых передо-

вых технологий, должен стать одним из главных факторов поддержки экономического роста в России, интеграции нашей страны в международную транспортную систему».

За последние годы форум стал местом встречи предпринимателей и парламентариев, площадкой для серьезного диалога о концепции развития транспортной инфраструктуры и новых транспортных коридорах: обсуждение актуальных вопросов развития конкуренции на рынке транспортных услуг, тарифной политики, привлечение внешних инвестиций в конечном итоге и даст новый импульс росту перевозок внешнеторговых грузов.

Нынешний смотр убедительно показал, что современная индустрия грузоперевозок – четко интегрированная отрасль, в которой транспорт и логистика тесно сопряжены с десятками других областей. Производители и поставщики продемонстрировали на выставке актуальные решения в

соответствие с трендом 2007 года — многофункциональностью и экономичностью.

На выставке можно было увидеть разнообразную технику — от погрузочных кранов до складских погрузчиков и современных моторизированных тележек. Другая важная сторона — финансовое и страховое обеспечение перевозок. Не случайно в дни работы выставки свои представительства здесь открыли крупнейшие финансовые институты и лидеры сферы страхования. Во всем разнообразии услуг и возможностей на выставке были представлены основные игроки — компании, занимающиеся логистикой и перевозкой. Надо сказать, что на «ТрансРоссии» всегда активно работают лидеры как российского, так и международного логистического бизнеса. Тем не менее, будучи прямым срезом текущего состояния рынка, «ТрансРоссия» демонстрирует и другой бизнес-формат, позволяющий сохранять конкурентоспособность. Речь идет о компаниях среднего масштаба, предлагающих интегрированные услуги по перевозке и экспедированию грузов в конкретном транзитном регионе. Такой формат позволяет полностью отвечать потребностям клиентов и в то же время сохранять достаточную гибкость. Не секрет, что, стремительно развиваясь, такие компании дышат в спину лидерам, одновременно взаимодействуя и конкурируя с ними.

Разумеется, беглый взгляд на экспозицию не способен передать масштаб этого грандиозного мероприятия. Чтобы разобраться в деталях — надо было хотя бы раз посетить этот профессиональный форум. А гостей выставки за три дня ее работы, по данным организаторов, было на этот раз более 15 тысяч, причем из 380 городов России, Белоруссии, Германии, Казахстана, Латвии, Литвы, Польши, Украины, Финляндии, Эстонии и ряда других стран.

## ВТО опасаться не следует

Одним из основных инструментов обмена информацией по ключевым проблемам отрасли стала проходившая в рамках выставки 12-ая Московская международная конференция по транспорту и логистике. Ее участниками стали руководители крупнейших российских и зарубежных компаний, топ-менеджеры и специалисты, работающие на транспортном рынке, а также высокопоставленные чиновники из 20 стран мира. Столь пристальное внимание к форуму вполне объяснимо: информация, планы и мнения, которыми обменялись более 300 делегатов конференции, во многом предопределяют направление, в котором отрасль будет развиваться в ближайшие годы.

Тон проходившим здесь обсуждениям был задан уже на пленарном заседании. Сама тема — «Транспортный рынок и государственная политика России накануне вступления в ВТО» — вызывает в транспортном сообществе диаметрально противоположные реакции — от бурной радости до полного уныния. Выступивший перед участниками конференции заместитель министра транспорта РФ **Евгений Москвичев** сразу же постарался расставить все точки над «i»: «Нам, транспортникам, не нужно бояться вступления в ВТО: мы уже сейчас работаем в этих условиях, по межправительственным соглашениям, активно сотрудничаем с иностранными компаниями, знаем свои сильные и слабые стороны. При проведении грамотной политики в этой области российский транспортный рынок начнет активно

развиваться».

Говоря о развитии международных перевозок, заместитель министра транспорта отметил, что сегодня ставится задача открытия новых транспортных коридоров. «Минтранс России начинает переговоры по проекту создания транспортного коридора Китай — Казахстан — Россия — Западная Европа, — сказал он. — Транспортный коридор свяжет северо-западный Китай с Казахстаном. В России он пройдет через транспортные узлы на Урале, в Москве, в Санкт-Петербурге, далее — к столице Финляндии Хельсинки. На середину мая запланировано заседание межгосударственной российско-китайской рабочей группы по этому вопросу». По словам Евгения Москвичева, вдоль трассы будущего коридора, длиной более 5 тыс. км, будут созданы новые терминалы и логистические центры, которые позволят доставлять грузы напрямую от производителя к заказчику без перевалки на территории России.

Заместитель министра транспорта призвал бизнес-структуры проявлять больше инициативы при разработке и предложении новых логистических и экспедиционных проектов.

Первый заместитель министра транспорта Республики Польша Богуслав Ковальски поделился своими соображениями о произошедших изменениях в транспортном секторе его страны после присоединения ко Всемирной торговой организации. Он отметил, что в настоящее время, как никогда прежде в истории экономики, наблюдается совпадение направленности политики в области транспорта и экономики в Европе и Азии, и это следует максимально использовать. Он подчеркнул, что значение России в международном транзитном сообщении на линии Восток—Запад определенным образом влияет на формирование транзитных потоков через территорию Польши.

Решающий этап в процессе создания ВТО (1995 г.) совпал с началом радикальных изменений в экономике Польши. Это совпадение облегчило процесс переговоров об участии Польши в новой организации, ибо позволило принять в принципе такие же права и обязанности, какие предоставлялись другим участникам этих переговоров и определялись свободой конкуренции. Приветствуя усилия Российской Федерации по скорейшему вступлению в ВТО, выступающий отметил, что «участие в этой организации и принятие ее правил будет способствовать повышению конкурентоспособности транспорта РФ на международном рынке, в частности, в результате ликвидации различных барьеров, в том числе таможенных и административных. Это особенно важно для транзитных перевозок грузов, особенно на евроазиатском направлении, в котором участвует много стран».

— В настоящее время Россия находится на завершающем этапе переговорного процесса по присоединению к ВТО, — отметила советник Департамента торговых переговоров МЭРТ **Марина Кузьменко**. Двусторонние переговоры уже завершены со всеми заинтересованными членами ВТО. Для России существует реальная возможность присоединиться к ВТО уже в 2008 году и, таким образом, стать участником текущего раунда многосторонних торговых переговоров Всемирной торговой организации.

Обязательства России в ВТО, касающиеся транспортного сектора, находятся в рамках правового поля и не меняют

существующую систему регулирования международной торговли транспортными услугами. В частности, сохраняется система двусторонних соглашений, регулирующих международные автомобильные перевозки. Обязательства по вспомогательным транспортным услугам также отражают нынешнюю систему регулирования. Они не предусматривают каких-либо количественных ограничений для иностранных поставщиков, формируя, таким образом, благоприятный климат для иностранных инвестиций, приток которых будет способствовать развитию всей российской транспортной отрасли.

По мнению Марины Кузьменко, полноправное участие России в многосторонней торговой системе и гарантированная нормами ВТО транспарентность законодательства должны привести к росту вовлеченности страны в международную торговлю, повышению ее инвестиционной привлекательности, а также росту возможностей для реализации ее транзитного потенциала. «Очевидно, что все это должно оказать положительное влияние на национальный транспортный комплекс, — подчеркнула она. — Также очевидна необходимость серьезной работы с целью оптимальной реализации появляющихся возможностей. Мы не только принимаем на себя весь спектр обязательств, но и получаем все вытекающие из этого права. Транспортников, в первую очередь, коснется Генеральное соглашение о торговле услугами (GATS). В его рамках не только будет создан режим благоприятствования для стран-участниц ВТО, но и произойдет унификация существующего законодательства».

## Интеграция без потерь невозможна

«Вступление России в ВТО обострит накопившиеся проблемы в отдельных секторах транспортной отрасли России, таких как авиа, автомобильные, речные и морские перевозки в экспортно-импортном сообщении, а также части внутренних перевозок», — считает генеральный директор Института проблем естественных монополий **Юрий Саакян**. Эксплуатация устаревших основных фондов и ограниченные возможности по привлечению финансовых средств в их развитие и обновление не позволят субъектам транспортного рынка выдержать конкурентное давление более совершенных западных и юго-восточных компаний.

Решение задачи интеграции в мировую транспортную систему необходимо уже сейчас. Прежде всего, интеграционные процессы необходимо развивать в национальной транспортной системе. Так, развитие технологий смешанных перевозок сдерживается недостаточным взаимодействием между видами транспорта и несовершенством государственного регулирования и управления транспортной отраслью. Высокие транспортные издержки при доставке грузов свидетельствуют о низкой конкурентоспособности национальной транспортной системы, а, следовательно, не позволяют надеяться на интеграцию пространства России в международную сеть перевозок без потери существенной доли рынка национальными перевозчиками. Необходима разработка системы конкретных мер, направленных на увеличение конкурентоспособности российской транспортной системы. При этом система должна быть сбалансирована и содержать ряд административных, налоговых и финансовых преференций. Эффективность этой системы

должен оценивать транспортный бизнес.

«Транспортный ресурс России неисчерпаем, — подчеркнул Юрий Саакян. — Транспортный сектор всегда будет востребован в России. Поэтому развитие этой отрасли должно сопровождаться повышенным вниманием государства».

«Глобализация мирового разделения труда и, соответственно, кардинальное увеличение объемов товарообмена между государствами, крупными мировыми регионами и континентами, а также ускорение движения капитала с особой остротой ставят проблему — доставлять грузы «от двери до двери» с максимальной надежностью при минимальных сроках и затратах», — сказал генеральный секретарь координационного совета по транссибирским перевозкам **Геннадий Бессонов**. — А потому идет естественный, целенаправленный процесс перегруппировки мировых грузопотоков, включая евроазиатские, на маршруты, в большей степени отвечающие складывающимся условиям».

По мнению президента Ассоциации российских экспедиторов **Валерия Алисейчика**, после вступления России в ВТО протекционистские обязанности государства для поддержания конкурентоспособности отечественного транспорта не исчезнут. Это нормальная практика в странах, которые изначально являются членами Всемирной торговой организации. Так, например, правительство Великобритании объявило о намерении ввести новые виньетные платежи на иностранный автотранспорт, который может составить конкуренцию местным автоперевозчикам.

Валерий Алисейчик обратил внимание присутствующих и на проблему виз. «Все разговоры об открытости и упрощении визовых процедур касаются только таких категорий лиц, как артисты, писатели, студенты, члены официальных делегаций», — сказал он. — Попробуйте оформить визу водителю-международнику, и вы увидите, что некоторые государства, особенно страны-члены ЕС, выстроили не «железный» занавес, а глубоко эшелонированную оборону, которая с каждым годом усиливается».

Не менее интересными и полезными, чем доклады, были дискуссии, состоявшиеся в рамках семи секций 12-й Международной конференции по грузоперевозкам, транспорту и логистике.

Особый интерес у специалистов вызвало обсуждение темы «Инвестиции в транспортный сектор».

Открывая дискуссию, председатель Гильдии корпоративных СМИ Медиасоюза России **Владимир Змеющенко** отметил, что ситуация с инвестиционным климатом в этом секторе экономики выглядит не лучшим образом в связи с тем, что именно в транспорте отмечается наиболее длинный и сложный процесс возвратности вложенных средств.

## Государство и право

Юридические проблемы и риски при осуществлении инвестиций, прежде всего иностранных, в транспортный сектор проанализировал партнер Московского офиса Международной юридической компании «Нёрр Штиффенхофер Лутц» **Илья Рачков**. Один из вопросов, который волнует потенциальных зарубежных инвесторов, — целесообразно ли создавать с российским партнером совместное предприятие или же предпочтительнее основать с нуля свое собственное (выкупить действующий бизнес) и, таким образом, по-

лучить полный контроль над его деятельностью. Надо сказать, что практика в транспортном секторе такова, что без участия российского партнера иностранцам обойтись невозможно, хотя бы на первом этапе. Однако надо признать, что сама форма совместного предприятия является несовершенной и недолговечной. Здесь очень важны как четкие условия взаимодействия, так и цивилизованного «развода». По словам Ильи Рачкова, наиболее неудачным соотношением долей совладельцев СП является 50/50 или же близкое к этому: когда существуют два равноправных партнера, как правило, никто из них не идет на уступки.

Другим важным вопросом является выбор организационно-правовой формы предприятия или компании. Не секрет, что российские власти с некоторым подозрением относятся к юридическим лицам, зарегистрированным вне РФ. Выбор известен – либо акционерное общество, либо общество с ограниченной ответственностью. И у того, и у другого есть свои «плюсы» и «минусы». С одной стороны, акционерное общество (в сравнении с ООО) более формализовано – необходимо предоставлять корпоративную отчетность, четко соблюдать сроки созыва собрания акционеров и т.д. Кроме того, менеджмент в значительной степени скован в своих действиях решениям общих собраний акционеров и совета директоров (в отличие от менеджмента на Западе). С другой – любой акционер может продать свои акции без согласия другого, и АО обязано будет выплатить действительную стоимость его доли. Для сравнения: за рубежом существует мораторий на выход из общества в течение определенного срока. «Это может быть, к примеру, 2–3 года, – уточнил Илья Рачков. – То есть время, достаточное для «раскрутки» фирмы или компании. Если же акционер все же выходит из АО, то он санкционируется штрафами за нарушение этого моратория. В России такого положения не существует». Еще один негативный момент – в акционерных обществах невозможно установить более квалифицированное, чем это требует законодательство, большинство для принятия решений общим собранием акционеров. В основной массе решения принимаются простым большинством, в то время как в ряде случаев требуется более квалифицированный подход.

Что касается ООО, то здесь система управления проще. И хотя в данном случае ограничены полномочия совета директоров, однако эта правовая форма не требует одобрения крупных сделок, не нужно создавать резервный фонд.

Следующий аспект – как ограничить свободу действий генерального директора? «Надо сказать, что, в отличие от России, на Западе это должностное лицо не является «монархом» на предприятии, – отметил Илья Рачков. – Например, в Австрии и Германии директор в обязательном порядке делится своими полномочиями – все документы подписываются двумя лицами. Со своей стороны мы обычно рекомендуем ввести должность заместителя гендиректора в Устав предприятия и там же зафиксировать положение о том, какие документы должны подписываться двумя лицами».

Касаясь вопросов налогового права, Илья Рачков подчеркнул: «Проблемы в этой сфере заключаются в том, что в России совершенно извращенная система налогообложения. В Европе и большинстве других экономически развитых странах существует иная структура. Основными здесь



являются прямые налоги – на доходы физических лиц, на имущество предприятий и физических лиц. И только малая доля приходится на косвенные налоги типа НДС, акцизов, таможенных пошлин. Примечательно, что Германия, например, из НДС и таможенных пошлин финансирует деятельность Европейского Союза. Можно себе представить, что бы было, если Россия, у которой треть доходной части бюджета состоит из НДС и еще треть – из таможенных сборов отдавала все эти деньги на взносы в ООН».

### В обход России

– В большинстве своем международные транспортные потоки, к сожалению, обходят территорию Российской Федерации, – заявил президент «Союза инвесторов», руководитель рабочей группы Частно-государственного партнерства ТПП РФ «Инвестиции в Особые экономические зоны РФ» **Рубен Яврян**. – Почему?

Общая инвестиционная привлекательность России очень низка: по этому показателю наша страна входит лишь во вторую сотню стран мира. Кроме того, ключевые, узловые точки транспортных потоков еще не созданы. К примеру, такой важнейший транспортный узел как Санкт-Петербург и Ленинградская область при взаимодействии с международными транспортными потоками будет испытывать перегрузку вплоть до 2015 года. Создать необходимые условия здесь достаточно сложно. Но, несмотря на это работа ведется, в частности, в Калининградской области. Перемещение части общеевропейских транспортных потоков в этот регион крайне важно как с точки зрения перспектив развития российского транспортного комплекса, так и создания условий для привлечения инвестиций в инфраструктуру, создание технопарков и т.д. Другое направление – Китай. Пока грузоперевозки из этой страны проходят мимо России. Необходимо как можно эффективнее использовать как морские пути, так и наши железные и автомобильные дороги. Огромные резервы – привлечение транзитного потенциала других наших соседей – бывших союзных республик, которые сегодня предпочитают иные маршруты грузоперевозок. И не по каким-то политическим соображениям, а по причине отсутствия необходимых для этого условий на территории России.

### Судебный прецедент

Советник по правовым вопросам ЗАО «Эйч Эл Би Внешаудит» **Ирма Немшевич** рассказала о наиболее типичных налоговых спорах лизинговых компаний. По ее мнению,

в последние годы отношения налоговых органов и лизинговых компаний были достаточно напряженными. Острота споров достигла критической точки, и подавляющему большинству лизинговых компаний (особенно в Москве) налоговые органы отказали в применении вычета НДС. «Добиться вычета можно было только обратившись в суд», — подчеркнула Ирма Немшевич. На примере конкретных успешных арбитражных дел, она привела наиболее актуальные вопросы, которые рассматриваются в суде. Вот некоторые из них:

- **Покупка оборудования за счет заемных средств — специфике деятельности лизинговой компании или признак ее недобросовестности?**
- **Оплата поставщикам НДС векселями, приобретенными за счет средств по кредитным договорам — является ли это основанием для отказа в вычете по НДС?**
- **Является ли убыточность налогоплательщика свидетельством его недобросовестности?**
- **Какая зависимость права на вычет сумм НДС от полноты погашения долга, связанного с приобретением?**

По словам Ирмы Немшевич, сегодня налоговые органы автоматически причисляют лизинговые компании, использующие заемные и кредитные средства при покупке оборудования, передаваемого в лизинг, к недобросовестным компаниям, и отказывают в праве на вычет НДС. В то же время в Налоговом кодексе РФ таких оснований для отказа в вычете нет.

Чем мотивирует налоговый орган отказ в вычете? Обычно ссылаются на определение Конституционного суда РФ от 4 ноября 2004 года (как аргумент об отсутствии реальных затрат Общества по уплате НДС поставщикам оборудования): «право на вычет НДС не может быть предоставлено в том случае, если имущество, приобретенное в ходе возмездной сделки, к моменту передачи поставщику в счет оплаченных начисленных сумм налога не только не оплачено, либо оплачено не полностью, но и явно не подлежит оплате в будущем». Однако в федеральном законе от 29 октября 1998 года «О финансовой аренде (лизинге)» предусмотрено, что лизингодатель может приобретать имущество, предоставляемое лизингополучателю, за счет привлеченных средств. «Это характерная черта деятельности лизинговых компаний, прямо предусмотренная законом», — отметила Ирма Немшевич. — Высший арбитражный суд (ВАС), в частности указал, что обоснованность получения налоговой выгоды не может быть поставлена в зависимость от способа привлечения капитала для осуществления экономической деятельности (в т.ч. использования собственных или заемных средств) или от эффективности использования капитала. По замыслу положений пункта 7 статьи 3 Налогового кодекса РФ в сфере налоговых отношений действует презумпция добросовестности налогоплательщиков. Обязанности по доказыванию факта недобросовестности и предоставлению соответствующих доказательств возлагаются на налоговый орган».

С учетом новой прогрессивной позиции ВАС РФ, обязательности постановлений его Пленумов для всех арбитражных судов и презумпции добросовестности налогоплательщика, по мнению Ирмы Немшевич, острота проблемы в текущем, 2007 году будет несколько снижена. Что, однако, по имеющимся прогнозам, не означает совершенного пре-

кращения налоговых споров лизинговых компаний.

Опытом использования механизмов государственно-частного партнерства при реализации проектов развития транспортной инфраструктуры в Санкт-Петербурге поделилась первый заместитель генерального директора ЗАО «Научно-исследовательский и проектный институт территориального развития и транспортной инфраструктуры» (НИПИ ТРТИ) **Светлана Воронцова**.

## Первый опыт

«В Санкт-Петербурге сегодня реализуются самые крупные инвестиционные проекты в России — в развитие транспортной инфраструктуры направляется порядка 10 млрд долларов, — сказала она. — При этом значительную часть средств планируется привлечь на частной основе».

— Механизмы государственно-частного партнерства (ГЧП) особенно эффективны при реализации проектов развития транспортной инфраструктуры, которые отличаются высоким уровнем капиталоемкости, длительными сроками окупаемости и возврата вложенных инвестиций, — сказала она. Принятие Федерального закона «О концессионных соглашениях» и закона Санкт-Петербурга «Об участии Санкт-Петербурга в частно-государственных партнерствах» стало катализатором развития инвестиционной деятельности, основанной на механизмах государственно-частного партнерства. Применение схемы ГЧП в Санкт-Петербурге предусматривается для реализации проектов строительства новых районов морского порта, реконструкции аэропорта Пулково, строительства платных дорожных объектов, формирования крупных терминальных комплексов и «логистических деревень», сооружения линий скоростного пассажирского транспорта.

НИПИ территориального развития и транспортной инфраструктуры в настоящее время имеет наибольший, из российских компаний, опыт проработки документов для реализации объектов транспортной инфраструктуры по схеме ГЧП. В числе последних проектов, для которых НИПИ ТРТИ выполнен наиболее полный комплекс работ по вопросам ГЧП, являются: строительство автомагистрали Западный скоростной диаметр в Санкт-Петербурге; сооружение Орловского тоннеля под р. Невой в Санкт-Петербурге; сооружение «Надземного экспресса» — нового вида скоростного пассажирского транспорта в Санкт-Петербурге.

В частности, по проектам строительства Западного скоростного диаметра и сооружения Орловского тоннеля НИПИ ТРТИ разработаны бизнес-планы, полные комплекты документации на получение государственной поддержки за счет средств Инвестиционного фонда Российской Федерации, конкурсной документации для проведения концессионного конкурса. По обоим проектам принято положительное решение Правительственной комиссии о выделении средств из Инвестиционного фонда РФ.

В настоящее время в России проходит первый концессионный конкурс по проекту строительства Западного скоростного диаметра, по результатам которого будет определена компания, которая получит право строительства и последующей эксплуатации платной автомагистрали на 30-летний период.

**Алексей Никитушкин,  
фото Юрия Пирогова**

**Александр Соловьев,**  
 декан факультета довузовской подготовки МАДИ (ГТУ);  
**Екатерина Макаренко,**  
 доцент кафедры социологии и управления МАДИ (ГТУ)

# Студенческая мечта

**Н**а состоявшемся в октябре 2006 года заседании президиума Госсовета были приняты исторические для дорожной отрасли решения.

Это делает актуальными вопросы, подготовки высококвалифицированных кадров для транспорта и дорожного хозяйства. Для вуза естественно начать эту работу с развития системы отбора абитуриентов. Соответственно, необходимо усилить, во-первых, профориентационную работу, так как осознанный выбор вуза и будущей специальности — один из важнейших факторов успешной подготовки инженера. Во-вторых, необходима ликвидация тех пробелов в знаниях, которые, к сожалению, существуют у выпускников средних школ.

Для того чтобы наметить пути повышения качества профориентационной работы, в прошлом учебном году в Московском автомобильно-дорожном институте (Государственном техническом университете) был проведен социологический опрос среди студентов первого и второго курсов. В процессе исследования ставилась задача найти ответы на следующие вопросы:

- **Что является приоритетом при выборе вуза абитуриентами?**
- **Как профиль вуза влияет на этот выбор?**
- **Насколько важна профориентационная работа?**
- **Является ли сфера транспорта привлекательной для молодых специалистов?**

Ответы на вопрос «Чем обусловлен выбор специальности, на которой вы учитесь?» показывают, что доминирующей потребностью при выборе специальности является перспектива и возможность будущего трудоустройства (61%). На втором месте, при ответе на этот вопрос, — интерес к выбранной специальности — о нем заявила почти половина (49%) опрошенных. На вопрос «Почему вы поступили именно в Московский автомобильно-дорожный институт?» большинство опрошенных ответили, что поступили в МАДИ (ГТУ) по совету родителей и знакомых (47%), а также много слышали о нем как о хорошем вузе с многолетними традициями (31%). Анализ результатов показывает, что у абитуриентов проявилась склонность к внешней референции — ориентировка на внешние стимулы, престиж института и мнение значимых людей. И действительно, за свою многолетнюю историю МАДИ (ГТУ) проявил себя как вуз с богатейшими традициями, сумел завоевать себе авторитет как ведущий вуз автотранспортной и дорожно-строительной отраслей. С другой стороны, большое значение приобретают те традиции, которые сложились в университете и передаются из поколения в поколение, а бережное отношение к традициям, в свою очередь, — основа для дальнейшего развития вуза, особенно в современных условиях реструктуризации российского образования.

С проблемой получения образования по специальности также коррелирует и вопрос «Что вы ожидаете от дальнейшего обучения в МАДИ (ГТУ)?». Результаты обработки



ответов на него позволяют констатировать, что после окончания вуза подавляющее большинство студентов планируют хорошо устроиться на работу (72%), т.е. понимают, что автомобильно-дорожные специальности востребованы на рынке труда. Для 62% опрошенных важно получить квалифицированную профессиональную подготовку — это свидетельствует о том, что студенты, выбирая МАДИ (ГТУ), связывают свою дальнейшую деятельность с отраслями транспорта и дорожного строительства, т.е. многие студенты рассматривают МАДИ (ГТУ) как трамплин для будущей успешной карьеры.

Один из будущих «инженеров-дорожников» при ответе на открытый вопрос анкеты: «Что бы вы посоветовали желающим поступить в МАДИ (ГТУ)?» высказал пожелание: «Побольше упорства, стремления, желания учиться по специальности. Дорожник — это здорово!».

Для решения второй проблемы — недостаточной школьной подготовки по профильным дисциплинам — в МАДИ (ГТУ) создан факультет довузовской подготовки, включающий в себя подготовительные курсы, подготовительное отделение, а также координирующий работу некоммерческой ассоциации «Московский центр автомобильно-дорожного образования». Накоплен большой опыт работы, в том числе в сотрудничестве с такими профильными организациями, как Федеральное управление автомобильных дорог «Центральная Россия» и ОАО «Мосавтодор и партнеры».

В целом, по итогам исследования можно сделать вывод, что молодежь проявляет интерес к обучению по специальностям, связанным с автомобильно-дорожным хозяйством, а МАДИ (ГТУ) в тесном сотрудничестве с отраслью сможет подготовить квалифицированных специалистов с учетом требований экономики. Это, в свою очередь, создает предпосылки для решения проблем развития всего дорожного хозяйства.

**Руководителю дорожной организации**

# Высококвалифицированные специалисты – будущее дорожной отрасли!

**У**чебный центр российской Ассоциации подрядных организаций в дорожном хозяйстве «АСПОР», работая в течение многих лет в тесном сотрудничестве с Московским автомобильно-дорожным институтом (ГТУ), накопил большой опыт в подготовке специалистов по строительству и содержанию автомобильных дорог, эксплуатации строительных машин, экономики и управления производством и другим специальностям. Подготовка специалистов ведется по дневной, вечерней и заочной формам на основе индивидуальных договоров с организациями или физическими лицами.

Учебный центр оказывает помощь при поступлении абитуриентов в МАДИ и размещении в студенческом общежитии, осуществляет постоянный контроль за успеваемостью студентов в течение всего периода обучения, выплачивает ежемесячные стипендии, предоставляет возможность продолжения учебы за рубежом и содействует в трудоустройстве после окончания института.

Учебный центр имеет возможность организовать ускоренные программы обучения:

- лицам, имеющим среднее профессиональное образование соответствующего профиля – за 3 года 9 месяцев;
- руководителям и специалистам дорожных организаций, желающим получить второе образование, – за 2 года 9 месяцев заочно.

Постоянное взаимодействие специалистов учебного центра со студентами, организациями, направившими их на учебу, и учебным заведением помогает своевременно решать все проблемы, возникающие в период обучения.

Мы всегда открыты к сотрудничеству.

Контактный телефон: 496-83-74, 496-87-67;

факс: 496-57-45 (Ламаев Александр Сергеевич).

Адрес: 125480, Москва, ул. Героев Панфиловцев, 24

Телефон: (495) 496-87-67, факс: (495) 496-57-45

E-mail: [aspor306@niiat.ru](mailto:aspor306@niiat.ru)

## Учебный центр Ассоциации «АСПОР»

Осуществляет подготовку специалистов и повышение квалификации работников дорожной отрасли. Подготовка специалистов производится в тесном контакте с ведущими институтами и колледжами.

Обучение организуется по очной, вечерней и заочной формам.

Специалисты, имеющие среднее техническое и высшее образование, могут получить второе образование по ускоренной программе.

### УЧЕБНЫЙ ЦЕНТР

- оказывает помощь абитуриентам при поступлении в институт;
- размещает в студенческом общежитии;
- осуществляет контроль за успеваемостью в период обучения;
- выплачивает стипендии;
- содействует в трудоустройстве после окончания учебы.



Подготовка специалистов производится на основе индивидуальных договоров с организациями

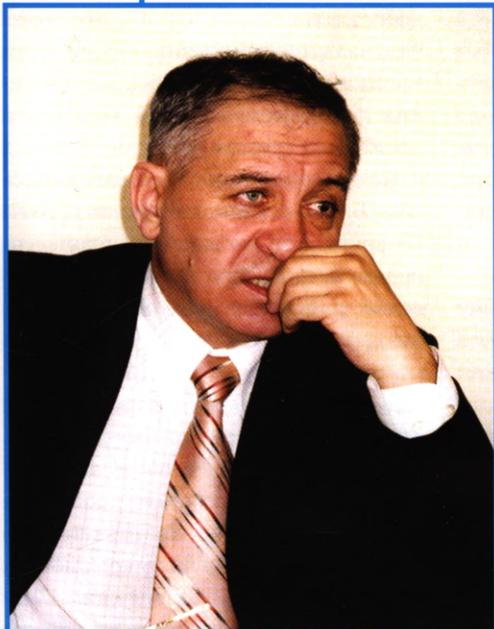
Тел. (495) 496-83-74

Факс (495) 496-57-45

E-mail: [aspor306@niiat.ru](mailto:aspor306@niiat.ru)

[www.aspor.ru](http://www.aspor.ru)

# Специальный выпуск Дальуправтодор



Начальник Дальуправтодора  
Сергей Цыбин

## Хранить и содержать

Четыре года назад журнал «Автомобильные дороги» рассказал о становлении федерального управления автомобильных дорог «Дальний Восток». Как водится, с течением времени меняется многое. Об этих изменениях и перспективах дальневосточных федеральных магистралей мы беседуем с начальником Дальуправтодора Сергеем Прокопьевичем Цыбиным.

— Сергей Прокопьевич, главной проблемой тогда были объекты незавершенного строительства. От той нашей поездки до сих пор вспоминается стран-

*ное ощущение, когда на единственной магистральной дороге между Хабаровском и Владивостоком несколько раз внезапно обрывалось асфальтобетонное полотно и начиналась чуть ли не грунтовая дорога с колдобинами, грязью и пылью. Или как мы проезжали по ветхим мостикам, наблюдая за ржавеющей арматурой брошенных капитальных современных искусственных сооружений. Что изменилось с тех пор?*

— На этой дороге было 18 недостроенных объектов протяженностью 90 км. В общей сложности на 12 км движение шло по земляному полотну. Дорожной

одежды там не было, и наши подрядчики содержали отсыпанное щебнем и гравием покрытие переходного типа. До 2004 года мы успели ввести в эксплуатацию четыре недостроенных объекта, а в 2005-м передали оставшиеся объемы в ДСД «Дальний Восток». С тех пор ведутся работы только на участке 509–524 км. Там завершены земляные работы, построены искусственные сооружения, осталось устроить дорожную одежду. В этом году на объект выделено 200 млн рублей, но их недостаточно для завершения строительства. Поэтому сдача намечена только на следующий

Материалы спецвыпуска подготовил Николай Проказов, фото автора

год. Тогда же будет переработана и согласована документация по остальной незавершенке и тогда же, по предварительно защищенной программе должны начаться объемные работы.

— *Насколько оправдана такая передача, ведь главная забота ДСД «Дальний Восток» — это строительство автодороги Чита — Хабаровск?*

— Все это серьезные, капиталоемкие объекты. И то, что завершение их строительства передано специализированной организации, абсолютно правильно. Каждый должен заниматься своим делом. Но это утверждение следует распространить не только на строительные, но и на эксплуатационные функции. Я считаю целесообразным освободить ДСД «Дальний Восток» от несвойственной ей работы по содержанию и передать автодорогу Чита — Хабаровск на территории Амурской области в ведение Дальуправтодора. А дальше по Читинской области содержать ее должен Упрдор «Забайкалье».

— *Ваше управление и так занимается федеральными дорогами в семи субъектах Российской Федерации. Не затруднит увеличение сети управляемых дорогами?*

— Вопрос управляемости связан исключительно с транспортной доступностью. Например, в Чукотском автономном округе 23,5 км дороги Анадырь — это автомобильный подъезд от аэропорта до города плюс 7 км ледовой переправы. Осуществлять оперативное вмешательство в управление мы можем только по телефону. Возможность добраться туда ограничена одним авиарейсом в месяц зимой и двумя летом. Поэтому было бы разумно передать федеральные объекты Чукотки в ведение Управления федеральных дорог Магаданской области, тем более, что в ходе развития тенденции по укрупнению регионов возможно возвращение Чукотского автономного округа в состав Магаданской области.

Что касается Камчатки и Корякского автономного округа, которые уже объединились, с ними существует надежное авиасообщение, там работает наш куратор, и мы в состоянии обеспечить постоянный оперативный контроль. То же самое касается федеральных дорог Сахалина. Сейчас их насчитывается только 112 км, но ак-

тивно строится автомобильная дорога на Оху протяженностью почти тысячу километров. С окончанием работ ей будет придан статус федеральной.

— *Возможно ли, что сеть дорог Дальуправтодора пополнится не только дорогами Сахалинской и Амурской областей? Сейчас идет немало разговоров о передаче в федеральную сеть автодороги Владивосток — Находка и о строительстве автодороги Лидога — Ванино, которая тоже должна стать федеральной.*

— В сентябре прошлого года в ходе визита в Дальневосточный федеральный округ Германа Грефа и Игоря Левитина действительно был поднят вопрос о передаче в федеральную собственность автомобильной дороги до международного порта Восточный. С новой силой он возник после решения о проведении в Приморье саммита стран Азиатско-Тихоокеанского региона в 2014 году. Но чтобы передать дорогу в федеральную собственность, ее надо привести в надлежащее состояние. Сделать такое совсем непросто. Приморский край готовит все документы, необходимые для передачи. Если Росавтодор примет соответствующее решение, то практически всю эту дорогу надо будет реконструировать до параметров второй технической категории, а выезды из городов Владивостока, Артема, Находки, исходя из высокой интенсивности движения, придется построить как дороги первой технической категории. Потребуются колоссальные капиталовложения.

А вот с автодорогой Лидога — Ванино дело более определенное. С конца 90-х годов ведется ее реконструкция под параметры третьей технической категории с перспективой передачи в оперативное управление Дальуправтодора. Работы выполняются по софинансированию, с привлечением средств как из территориального, так и из федерального бюджета. С учетом движения по зимнику продленного срока действия, проблем с проездом по этой дороге сейчас нет. По мере роста протяженности участков с капитальным типом покрытия, с каждым годом все больше увеличивается интенсивность движения. Транспорт идет и с Сахалина, и с Хабаровска. А уж если заглянуть в перспективы, то в будущем возможно все-таки появится тоннель или совмещенный же-

лезнодорожно-автомобильный мост на Сахалин. А совсем в отдаленной перспективе могут стать реальными и планы строительства мостового перехода в Японию.

— *Геополитические перспективы внушительны, но частные вопросы принадлежности автомобильных дорог, особенно когда это касается обходов населенных пунктов, построенных по софинансированию, решаются достаточно сложно. Есть такая проблема с обходом села Раздольного, наверняка возникнет она и с обходом Биробиджана, и Уссурийска.*

— Проблемы во многом связаны с ошибками прошлого. Сейчас, например, федеральная дорога «Амур» идет через Биробиджан, но ее муниципальный участок относится к городу. Иное дело в Уссурийске и Раздольном, где дорога в городской черте относится к федеральной собственности. Все вопросы решаемы, но скорость их решения напрямую зависит от количества вложенных средств.

Когда завершится строительство обхода Биробиджана, мы примем его на баланс. Сразу же начнется процедура передачи на баланс территории подъездов к Биробиджану. В принципе, въезд и выезд из города общей протяженностью в семь километров находится в нормальном техническом состоянии, и устные договоренности с администрацией Еврейской автономной области о их переходе в собственность субъекта уже достигнуты. На территории Приморского края вопрос решить сложнее. В Раздольном 17 км федеральной дороги проходит по населенному пункту. Там есть проблемы с состоянием искусственных сооружений и с состоянием проезжей части. Чтобы администрация Приморского края согласилась принять дорогу на баланс, предстоит провести значительные работы. Предварительную защиту программа, в которую заложен ремонт дороги по Раздольному, уже прошла. Закончив ремонт, мы примем на баланс обход села, который выполнен по параметрам I технической категории. Он пока находится в хорошем эксплуатационном состоянии, и за счет поверхностной обработки его можно будет поддерживать еще несколько лет без серьезных капиталовложений.

Аналогично будет решен и вопрос с обходом Уссурийска, после того как



этот объект будет слан в эксплуатацию.

— *Какого вопроса мы бы ни касались, все упирается в размеры финансирования. Понятно, что Дальуправтодор, как и положено, стоит на страже законного распределения средств. Но часто бывает так, что выделяемых денег недостаточно. Вам, как дорожнику, не обидно, что нет возможности в экстренных случаях повлиять на выделение дополнительных средств или перераспределить имеющиеся?*

— Обслуживание нашего финансирования казначейское. Деньги идут адресно в соответствии с заданием на текущий год. Если они предназначены на содержание дорог или мостов, они пойдут только туда. Другого быть не может. То же самое касается финансирования работ по ремонту и капремонт. Конечно, возникают иногда и форс-мажорные обстоятельства, связанные, например, со стихийным бедствием. А бывает и так, что есть необходимость в проведении большего объема работ, и подрядчик в состоянии их выполнить. Но оплатить такую работу мы не можем. И здесь, конечно, есть определенная проблема. Поэтому при заключении контракта мы ориентируемся на то, чтобы линейный календарный график производства работ соответствовал графику финансирования по заданию, которое устанавливает Росавтодор. А если подрядчик идет на ускорение работ, мы приветствуем это, но получение средств за выполненные объемы возможно только в соответствии с поквартальным финансированием Росавтодора. А если подрядчик идет на ускорение работ, мы приветствуем это, но получение средств за выполненные объемы возможно только в соответствии с линейным календарным графиком, заложенным в контракт.

Несколько сложнее обстоит с ликвидацией последствий стихии и с работами на содержании дорог. Не секрет, что затраты на зимней эксплуатации нередко превышают выделяемый лимит, и по выходу из зимы нам остро не хватает средств на ликвидацию ямочности. Перерасход средств мы компенсировать не можем, или в лучшем случае компенсируем по истечении определенного времени. Выход из этой ситуации известен — необходимо установить научно обоснованные лимиты

на содержание дорог и искусственных сооружений на них. Но еще более лучшим выходом могла бы стать массовая реконструкция дорог и правильная их эксплуатация с соблюдением нормативных сроков ремонта. Тогда не было бы бесконечной заливки трещин и такого же непрерывного ямочного ремонта.

— *А сколько сейчас выделяется средств на сеть дорог Дальуправтодора, насчитывающую почти 1532 км? Есть ли тенденция к увеличению?*

— Если с 2002 по 2005 годы на наши дороги приходилось 520–580 млн рублей ежегодно, то в 2006 году финансирование увеличилось в два раза. Как в прошлом году, так и в этом его объем составляет около миллиарда рублей. Сюда входят и объекты капитального ремонта — в этом году вводим 30 км на дорогах Хабаровск — Биробиджан и Хабаровск — Владивосток. Кроме того, будет выполнен ремонт 51 км на автомагистрали «Усури». Как обычно освоим программу по ремонту и капитальному ремонту 5 мостов. А 414,8 млн рублей пойдут на содержание дорог и мостов.

— *Можно ли считать эти суммы достаточными для полноценного обслуживания дальневосточных автомагистралей?*

— Конечно, нет. Мы провели анализ материалов диагностики и выяснили, что только для сохранения федеральных дорог нам нужно ежегодно делать до 240–250 км поверхностной обработки, а мы наносим только около 50 км. Для поддержания несущей способности дорог необходимо ежегодное восстановление или усиление покрытия на 160 км, а мы делаем только на 30. От всего объема, положенного по ремонту, мы делаем 20%. Поэтому недалеко то время, когда дороги начнут сыпаться в массовом порядке. Так, на магистрали «Усури», по данным диагностики, ежегодный прирост дорог, не соответствующих техническим параметрам, составляет 10%. На недостроенной автодороге Хабаровск — Находка мы вообще давно не делаем ремонта, отправляя все на более загруженные магистрали. А там уже надо восстанавливать верхние слои дорожной одежды, уложенные еще в 80-е годы.

— *Несмотря на перечисленные сложности с финансированием содержания,*

*подрядчики у вас постоянные. Причем среди них предприятия всех форм собственности. Какой, на ваш взгляд, должна быть идеальная подрядная структура для обслуживания федеральных дорог?*

— Федеральными дорогами должны заниматься казенные государственные предприятия, которые выполняют определенный вид работ и получают деньги без конкурсов. Их задача по смете, по затратам выполнять работы по содержанию. Сейчас у нас есть федеральные подрядные организации. Это ДЭП-272 и ДЭП-274. Но они наравне с другими, частными и акционерными предприятиями участвуют в торгах, ищут и находят возможность работы по прямым договорам, по возможности занимают территориальными дорогами. Не получается пока по-другому. Поэтому всех подрядчиков можно оценить одинаково. Много зависит не от формы собственности, а от руководителя и от складывающейся экономической ситуации. У нас, например, нет претензий к ООО «Смидовичское дорожное управление», зато есть вопросы к ФГУП «Камчатавтодор». Дело в том, что оно содержит 38 км федеральных дорог и 1400 км территориальной сети. И проблемы связаны с катастрофическим состоянием финансирования территориальных дорог, а значит и всего этого предприятия в целом.

Важны для подрядчика по содержанию и кадры. Это очень острый вопрос. Механизаторам давно за 40, а то и за 50 лет. Грейдеристы и машинисты асфальтоукладчиков, как правило, ветераны. Молодежь можно встретить только среди водителей КДМ. Зарплата на содержании никого не привлекает. Даже у нас, в Дальуправтодоре, молодые специалисты поработав за 10–12 тысяч и набрав опыта, уходят в подрядные организации, где зарплата выше, объемы больше, а техника лучше. Вы посмотрите — у строителей на дороге «Амур» дорожная техника вся импортная, мощная, как на картинке, а у эксплуатационников отечественная, изношенная, латаная-перелатаная. Вот наглядный пример разницы в отношении к строительству и к содержанию автомобильных дорог. И если хотим развивать полноценную систему содержания, этот разрыв предстоит ликвидировать.

# По мнению дальневосточников

О своей работе, достижениях и проблемах как своего управления, так и отрасли в целом говорят ведущие сотрудники Федерального управления автомобильных дорог «Дальний Восток» (ФГУ «Дальуправтодор»).



**Анатолий Назаров**, заместитель начальника управления:

— Несмотря на громкие заявления и события этого года, серьезных перемен в дорожной отрасли не происходит. Мы не только не приблизились к решению основных проблем, а все дальше отдаляемся. Защищали бюджет на 2008 год, и там, по оптимистическим прогнозам, закладывается содержание по существующим нормативам плюс дефлятор, который увеличивает объем средств всего лишь на 10–15–25% ежегодно. А увеличивать надо в разы. С каждым годом в наши давно неремонтируемые дороги надо вкладывать все больше средств за счет содержания, и получается, что фактически финансирование работ остается неизменным, или даже уменьшается.

Мы уже вплотную подошли к рубежу, на котором и материально и физически сложно становится ликвидировать объем накопленного недоремонта. Из худших участков выбираем самые худшие для проведения ремонтных работ. На 1532 км дорог порядка 52% требуют незамедлительного ремонта. Порядка 700 км имеют недостаточную ровность и сцепление. На 220 км выявлена колейность. И при такой потребности в ремонте за прошлый год отремонтировано только 37 км и капремонт выполнен на 15 км. На этот год намечено отремонтировать 51,3 км дорог и выполнить капитальный ремонт на 30 км.

Еще одна сложность — проектные работы. Прежде чем планировать финансирование ремонта, надо подготовить проект. То есть добиться получения средств на проектно-изыскательские работы, заказать проект, согласовать его, провести через все экспертизы и только потом добиваться средств на проведение работ. Если не удалось этого сделать, то через несколько лет процедура повторяется снова. Ведь срок жизни проекта невелик. Уже через три года он превращается в макулатуру, устаревает и морально, и физически.

С переходом на трехлетние планы стало лучше, но не намного. Они не являются окончательными. Там заложено по программе минимум одно, по программе максимум другое. Конечно, мы ориентируемся на желаемые объемы и под эти работы заказываем и проектирование. На 2008 год включаем в план финансирования объекты, на которые у нас есть проектная документация, а в 2008 году заказываем проекты на следующий период. В идеале хотелось бы за год завершать проектирование, но не получается. Обычный реальный срок разработки и согласования проекта составляет два года. Надо выехать в поле, надо сделать изыскания, съемку, потом все это обработать. В итоге готовый проект получаем только осенью, и больше полугодия уходит на согласование. Госэкспертиза длится три месяца, согласование с Департаментом безопасности и организации движения ГИБДД — месяц. А согласовав, мы не можем начать работы, потому что к весне еще не согласован бюджет и нет стартовой стоимости. В лучшем случае в апреле объявляем торги, потом еще месяц уходит на заключение контрактов, и в результате подрядчик приступает к работе в середине лета, а то и позднее.

Мы понимаем, что быстрее все сделать не получится. В этих службах сидят живые люди и их не так много. ГУ ГИБДД всю Россию обслуживает,

а там всего лишь 4–5 человек, через которых проходят все объекты капремонта и строительства на федеральной сети. В Главэкспертизе тоже не так много людей, чтобы требовать от них немедленный результат. Увеличить структуру хотелось бы, но это не наша компетенция, хотя таким образом можно было бы уменьшить срок рассмотрения проектов с трех до одного месяца.

Единственный выход видится в переходе на 5–7-летнее планирование, как обещают законодатели. Ведь должна после перестройки жизнь наконец-то стабилизироваться. Когда будет план — законом, когда будем знать точные объемы на такой срок, появится возможность закладывать проекты на более долгий период и осуществлять стратегическое планирование с более высокой точностью.



**Ольга Норко**, начальник отдела эксплуатации и сохранности дорог:

— Одна из серьезных проблем состоит в том, что уже третий год не вводятся весенние ограничения движения. Для водителей это хорошо, для дорог плохо. Построенные в старые времена, они не держат современных нагрузок, особенно в весенний период, когда грунт переувлажнен, прочность снижается. Но ограничения отменили законодательно, и вот уже два года Росавтодор безуспешно пытается пре-

одолеть административные барьеры Минтранса и Минюста. А ведь предпосылки к ограничению возникают не только весной, но и летом, зимой, осенью. К примеру, если пропустить тяжеловес по асфальтобетонному покрытию в жару, когда плавится асфальт, то колея возникает мгновенно. А в Приморье, во время летних муссонных дождей, когда затапливаются большие территории, когда почва насыщается влагой до предела, проезд тяжеловесного транспорта наносит еще больший ущерб, чем весной.

Нам в отделе эксплуатации это известно лучше, чем кому-либо другому. Работа в отделе организована круглосуточно, с помощью четырех оперативных дежурных — инженеров первой категории. Они собирают информацию со всех семи регионов, по которым проходят наши дороги. Это сведения о погодных условиях, проезжаемости, состоянии покрытия, о проведении работ, вплоть до того, где и какая техника задействована. Все это обрабатывается и направляется в Росавтодор.

Занимаясь вопросами содержания и эксплуатации, особое внимание отдел уделяет обеспечению безопасности дорожного движения. Мы планируем установку дорожных знаков, барьерного ограждения, светофоров, выявляем очаги аварийности, выдаем разрешения на перевозку крупногабаритных и тяжеловесных грузов.



**Светлана Гуляева  
и Ольга Ярошук**

**Ольга Ярошук**, ведущий эксперт отдела планирования, экономического анализа, торгов и договоров подряда:

— Наш отдел из шести человек возглавляет Александр Яковлевич Куликов. Я, как ведущий эксперт и секретарь комиссии по проведению торгов, занимаюсь непосредственно извещением о проведении конкурса и

заключением договоров. Самое сложное — согласовать стартовую цену. Подтверждение стоимости работ и вся процедура согласования зависит от Москвы, от Росавтодора. Каждую позицию в смете предстоит отстаивать. Ведь и Главгоскомэкспертиза, и Росавтодор изыскивают любую возможность, чтобы снизить цену. Доказать правоту можно лишь ссылкой на региональные сборники цен, в которых порой указаны не все позиции. Поэтому когда подрядчики возмущаются тем, почему в проекты закладывается низкая стоимость тех или иных материалов, мы рекомендуем им плотнее работать с региональными центрами ценообразования в Хабаровске, Биробиджане, Благовещенске, Владивостоке. Доказывать рост цен надо там. Будет в сборник включена реальная цена, мы на законном основании сможем увеличить стоимость работ.

Система проведения торгов у нас сложилась, хотя всего лишь год мы работаем по закону 94 ФЗ «О размещении заказов на поставку для государственных и муниципальных нужд». Преимущество новой системы в том, что цена открытая, и подрядчики знают, от чего следует исходить. Кроме того, цена не является основным критерием. Заключая контракт, мы должны быть уверены в дееспособности подрядчика, в том, что он действительно выполнит работу качественно. Хотя предквалификационного отбора теперь нет, и право участия в торгах получают все желающие.

Неудобны для нас только жесткие сроки опубликования результатов — в день вскрытия. Эта норма могла бы быть и помягче, ведь достоверность обеспечивается и протоколом, и аудиозаписью. Еще одна сложность в том, чтобы в течение 20 дней заключить большой объем договоров. К примеру, в декабре прошли торги на содержание, 29 числа подвели итоги, а до 18 января мы должны были заключить 28 контрактов на сумму около 315,7 млн рублей, хотя при этом 10 дней выпадали на праздники. Справились с трудом. Но есть надежда, что система заключения контрактов упростится. Сейчас мы внедряем программу «Контроль исполнения договоров и конкурсные торги». В ней заложено и учтено все: и момент вскрытия, и данные подрядчиков, и договора. Все

контракты там отслеживаются поэтапно — какое выполнение, какие штрафные санкции налагались, когда заканчивается контракт. Эта программа в стадии становления — сложно было отладить, но уже в этом году все войдет в режим.



**Александр Пучков**, начальник отдела приемки и качества работ ФГУ «Дальуправтодор»:

— Наш отдел самый многочисленный. В нем 12 человек, восемь из которых — кураторы на линии. Сотрудники у нас опытные, съезжались со всего Дальнего Востока — Сергей Ковшиков, Владимир Тепляшин, Геннадий Жоров, Наталья Шандрыгина, Сергей Гнездилов, Лидия Татаринцева.

В составе отдела лаборатория. Правда, она до конца не укомплектована. Нет полного комплекта для испытания битумов, каменных и разметочных материалов. Мы неоднократно обращались с письмами в Росавтодор, но пока все остается по-прежнему, и инструментально проверять качество выполняемых работ затруднительно. Чтобы выйти из положения, при заключении контрактов мы предъявляем к подрядным организациям требования по наличию у них всего комплекса лабораторного оснащения. Операционный контроль они ведут сами, а затем в присутствии наших представителей на их оборудовании производятся контрольные испытания. В сущности, это часть внедренной два года назад многоуровневой системы контроля качества работ. Первый уровень — контроль качества

подрядной организацией. Это входной и операционный контроль. Второй уровень – приемочный контроль, который осуществляют кураторы на местах. Третий уровень контроля – это кураторство производственных отделов. Они регулярно выезжают на объекты, проверяя объем и качество выполненных работ. На четвертом уровне для контроля создаются комиссии в составе специалистов во главе с заместителем начальника или главным инженером, и они еще раз контролируют качество.



**Сергей Бордаков, Андрей Кваша, Евгений Рубанов и Людмила Синюкова**

**Сергей Бордаков**, начальник отдела развития, реконструкции и ремонта автомобильных дорог ФГУ «Дальуправтодор»:

– Среди самых больших проблем развития федеральных дорог Дальнего Востока – реконструкция автодороги «Уссури» и строительство ее дублера – автодороги «Восток». Дело не только в обеспечении стратегических целей, но и в том, что Хабаровск – Владивосток – очень старая дорога. На ней требуется массовый ремонт отдельных участков дорог, мостов и путепроводов. Останавливать движение, делать временные проезды через большие реки довольно проблематично и объезд по дороге Хабаровск – Находка был бы весьма кстати.

Понятно, что решить проблему можно только с помощью инвестиций, которых пока нет. Стройка продолжится в лучшем случае после окончания работ на автомагистрали Чита – Хабаровск, продолжением которой в свое время задумывалась дорога «Восток». А что касается ремонтов, то из года в год Росавтодор выделяет скромную сумму, изменяющуюся только в пределах дефлятора. На этот год дано задание на 310,5 млн рублей. Поэтому весь ремонт заключается в основном в недорогих видах работ. В частности, в нанесении шероховатой поверхностной обработ-

ки. Сюда включается устройство выравнивающего слоя там, где образовалась колеиность. Это 150 тонн асфальтобетона на километр, а по-хорошему надо 600 тонн, чтобы полностью на всю ширину перекрыть асфальтобетон и привести в нормативное состояние поперечные и продольные уклоны, обеспечить сцепные качества.

Поверхностной обработкой мы поддерживаем дорогу, но без капитальных ремонтов не обойтись. А разница в их стоимости существенная. Если на ремонт одного линейного километра

дороги в 2006 году уходило 3,6 млн рублей, то на километр капитального ремонта тратилось 18,8 млн рублей. Поэтому и улучшения не происходит, только и делаем, что латаем дыры на выделенные лимиты. В трехлетней программе до 2010 года предусмотрен в 2008 году ввод 7,4 км доро-

г по капремонту и 139 метров искусственных сооружений (водопрпусных труб) на сумму в 292,5 млн руб. В 2009 году будет введено 19,8 км на 366,8 млн руб., и на 2010 год планируется 16,9 км ввода на 390,3 млн рублей. Что касается ремонта, то на 2008 год предусматривается поверхностная обработка на 88 км стоимостью 160,5 млн рублей.

Оптимизма такие цифры не добавляют, но мы надеемся на лучшее и тщательно собираем информацию. По нашим заявкам Росдорнии провел диагностику, определив коэффициент сцепления и прочность дорожного покрытия. Эти данные заложены в компьютер вместе с информацией по каждому километру наших дорог. В сводной ведомости, начиная с 1999 года, содержится информация о том, какие работы и в каком объеме проводились. А также до 2010 года расписано, какие участки дорог нуждаются в том или ином виде ремонта. Эта объективная картина значительно облегчает работу всего управления и, конечно, нашего отдела, в котором работают четыре человека. Это мой заместитель Евгений Рубанов, который полностью готов заменить меня. Это ведущий эксперт Андрей Кваша. Он начинал работать в лаборатории института и сейчас хорошо ориентируется во всех вопросах контроля качества, хорошо знает параметры грунтов, асфальтобетонного

покрытия и осуществляет кураторство основных объектов. И, конечно, невозможно представить отдел без ведущего инженера Людмилы Синюковой. Она уже 30 лет в отрасли, прекрасно ориентируется в сметных и проектных делах, курирует участок реконструкции на автодороге «Уссури».



**Владимир Докукин**, начальник отдела мостов:

– Основная задача отдела – это формирование трехлетней программы по содержанию, текущему и капитальному ремонту мостов, а также контроль за содержанием и эксплуатацией мостовых сооружений. На текущий год у нас четыре объекта капремонта, два ремонта и один переходящий объект. Это внеклассный мост длиной 930 метров через Большую Уссурку. Его габарит до ремонта составлял 8 метров. В соответствии с существующей нагрузкой мы добились решения в приоритетном порядке довести его до минимального уровня соответствия второй технической категории. После ремонта габарит станет 9,5 метра. Кроме того, на мосту произведен ремонт опор, обновляется проезжая часть, мостовое полотно и барьерное ограждение.

Мостовому хозяйству в последние годы уделяется особое внимание. В целом из 300 мостов на дорогах Дальуправтодора в неудовлетворительном состоянии пока находится 74 моста. За три года все они будут приведены в удовлетворительное состояние, за исключением тех, что попадают под реконструкцию и, соответственно, ими будет заниматься ДСД «Дальний Восток».

В ходе работ по содержанию на наших мостах применяются современ-

ные технологии. Так, в этом сезоне противогололедная обработка проводилась без хлорсодержащих компонентов. На Амурском мосту впервые на Дальнем Востоке применили нордвей – жидкий реагент, который взаимодействует с наледью гораздо быстрее пескосоляной смеси.

При содержании мостов становится привычной малая механизация. Ручные шнекоротаторы удобны в эксплуатации и позволяют быстро вести очистку от снега. Для продления срока службы и сохранности покрытия используется пропитывающий гидроизоляционный материал TL-2000, который покрывает асфальтобетонное покрытие пленкой, не пропускающей влагу. За счет этого на покрытии мостов не происходит выщелачивание.

В ходе ремонтов деформационных швов применяются тефлоновые герметики на основе полимерных смол. По характеристикам они близки к резине. После заливки ими швов улучшаются эксплуатационные характеристики и увеличивается срок службы.

Еще одной сферой нашей деятельности стала организация охраны мостов в связи с возможностью террористических проявлений. Три моста уже защищены, а в этом году появится охрана и на мосту через реку Амур.

**Юрий Дуров**, заместитель начальника технического отдела:

– Задача отдела – размещение заказов на проектирование ремонтных работ на дорогах и искусственных сооружениях, подготовка документов по стартовым ценам по объектам ремонта и капремонта дорог и сооружений. Сложностей в технологических вопросах не возникает. Все наши сотрудники – люди опытные, знающие. Проблема в том, что нет определенного единого регламента защиты стартовых цен. Каждый год меняются условия, а это лихорадит не только управление, но и всю отрасль. По строительству сборники новые вышли, появились новые нормативные базы, новые накладные, единый социальный налог поменялся, новые коэффициенты вводят. Трудно уследить за всем. К примеру, ввели новый градостроительный кодекс, а толком в нем не разобрались даже вышестоящие структуры. Или вышел новый ГОСТ на организацию дорожного движения, теперь надо изменять

дорожную обстановку, а у ГИБДД об этом представления никакого нет. Все изменения в отрасли должны быть продуманными и подготовленными.



**Сергей Васильев,**  
**Евгения Фазлеева и Геннадий Милёхин**

**Геннадий Милёхин**, начальник Отдела землепользования, имущественных отношений и правового обеспечения:

– Наше управление приняло на баланс федеральные автомобильные дороги и имущество на этих дорогах на территории Дальневосточного федерального округа. Задача стояла не только принять движимое и недвижимое имущество, но и упорядочить земельные отношения, оформив права собственности в соответствии с законом о разграничении прав собственности на землю. Это было непросто. Раньше земля считалась государственной, общей, а теперь образовалось три уровня собственности. Никто не знал, как правильно вести дела и тут значительную помощь оказал вновь созданный Отдел земельных отношений Росавтодора. Там разрабатывались такие методические указания, что землеустроители и юристы в регионе просто восхищались набором документов, которыми Росавтодор снабдил дорожников. Благодаря этому мы оперативно сумели взять на учет каждый клочок, определили границы.

В отделе шесть человек. Два юриста и три дорожника. Еще один специалист – Евгений Сопов работает во Владивостоке и специализируется на рекламе и дорожном сервисе. В Приморье дорога четырехполосная, там интенсивно осваивается придорожная полоса и работы у него достаточно. В Хабаровске вопросами эксплуатации полос отвода, придорожных полос, рекламы и сервиса занимается ведущий эксперт Сергей Васильев. Два специалиста Ирина Осадчая и Евгения

Фазлеева ведут учет имущества и учет земель. Евгений Грицко выполняет функции ведущего юриста.

Конечно, у нас возникают вопросы по многим позициям нашей работы. Например, обескураживает то, что весь пакет документов для установки рекламы и размещения сервиса рассматривает и выдает разрешение Росавтодор. Довольно странно согласование на киоски под Владивостоком направлять в Москву. Учитывая загрузку Росавтодора и существующие расстояния, быстрое решение невозможно. Надо чтобы в этом вопросе нам больше доверяли. Люди у нас компетентные. Да к тому же есть Росдортехнология и другие контролирующие органы.

Большая проблема связана с использованием придорожной полосы. Дело в том, что наши права распространяются только на полосу отвода – узкую часть канавы и метр от нее. А дальше идет придорожная полоса. Это 50 метров, относящихся по Земельному кодексу к «землям транспорта». Почему-то они, вопреки президентскому указу и кодексу, находятся в ведении муниципальных образований. От нас зависит согласование на использование этих земель, но в аренду их передает именно муниципальное образование и значит, все денежки уходят туда, хотя могли бы идти в федеральный бюджет.

Надо обязательно решать и этот вопрос, и все другие, касающиеся земельных отношений. Ведь не зря же все войны в истории в сущности начинались с межи. И такая межа постоянно возникает на дорогах. Например, частному предпринимателю, открывшему придорожный пункт сервиса, отведена земля для устройства переходно-скоростных полос. Он соорудил их за счет собственных средств. Но кто теперь должен обслуживать эти участки? По закону он сам. Но ведь в то же время они являются частью федеральной дороги. А порядка передачи их в федеральную собственность нет.

Есть и другие проблемы, связанные с использованием федерального движимого и недвижимого имущества.

**Вячеслав Кочемасов**, заместитель начальника, кандидат технических наук:

«В любой системе есть плюсы и минусы, и действующая система финансирования не является исключением.



Сейчас деньги выделяются своевременно и это хорошо. Неудобно то, что мы лишены возможности в определенных рамках регулировать финансовые потоки в пределах одной статьи расходов. Финансирование пообъектное, и мы не имеем права за счет средств, выделенных на один объект, на определенном этапе профинансировать другой (не изменяя общего плана финансирования объектов), а такая необходимость зачастую возникает. Иными словами, наблюдается «замораживание» средств по одним объектам и нехватка — по другим. Итог — на счетах остаются деньги — а это основание для принятия санкций к нашему управлению. Кроме того, наша кредиторская задолженность плохо сказывается на финансовом положении подрядчиков, которое далеко не блестяще. Хотелось бы в рамках выделяемого постатейного финансирования иметь право распоряжаться ими исходя из интересов дела. Контроль за нами многоуровневый и жесткий. Целевое расходование средств, в любом случае, будет обеспечено. Только деньги будут работать еще более эффективно.

Из других проблем хочу отметить еще низкую культуру труда подрядчиков, растерянную в период перестройки. И в первую очередь это отражается на качестве ведения исполнительной документации. Если повести речь о таком важном документе как проект производства работ, то в ряде организаций слабо представляют себе, для чего он нужен и делают его формально. А этот документ, детализируя весь процесс производства, помогает подрядчику четко организовать работу, обеспечить ритмичную поставку ресурсов, минимизировать затраты.

Нам приходится при заключении контрактов прописывать требования по срокам его разработки и неукоснительной реализации его положений на практике. За нарушение требований — штрафует.

Или, например, бизнес-план. Это веление времени, а многие ориентируются только на инвесторскую смету. Но ведь у каждого свои фактически сложившиеся постатейные затраты, а не средние сметные. Причина явления — нет опытных специалистов в плановых отделах. Мы вынуждены организовывать семинары, выезжаем к подрядчикам и на местах проводим обучение, требуем изучать нормативные документы и руководствоваться требованиями ГОСТов и СНиПов. В этом нам большую помощь оказывает Тихоокеанский государственный университет».

**Тамара Першина**, главный бухгалтер ФГУ «Дальуправтодор»:

— Кто-то может посчитать бухгалтерию непроизводственным отделом, но на самом деле мы всегда в центре событий. Какой бы документ ни готовился в структурах Дальуправтодора, он обязательно проходит через бухгалтерию. Отслеживаем все, начиная от сметы на получение ГСМ и заканчивая документами на получение госконтракта. Сюда стекается вся информация, которая здесь раскладывается и анализируется по необходимым критериям.

Все четыре сотрудника нашего отдела — высококвалифицированные ведущие бухгалтера, хотя по тарифной сетке у них невысокий разряд. Все взаимозаменяемы. За восемь лет существования организации ни разу не

было срывов или задержек по расчетам налогов, заработной платы, в точности производились перечисления подрядным организациям. Единственная ошибка за восемь лет заключается в простом арифметическом просчете, за который пришлось оплатить пени по соцстраху в размере 239 рублей.

Между тем работы с каждым годом добавляется. Если раньше мы осуществляли только бухгалтерский учет, то теперь занимаемся и налоговым учетом, правила ведения которого меняются в связи с изменениями налогового законодательства. Все дорожное имущество на протяжении 1532 километров мы регистрируем в муниципалитетах. Делаем расчеты по базам, находящимся на балансе, и представляем налоговые декларации. Большую работу проводим по списанию имущества, которое имеет нулевую стоимость. До передачи дорог им никто не занимался, а мы провели инвентаризацию, присвоили номера, поставили на учет, восстановив необходимые документы.

Кроме того, мы тщательно следим за изменениями нормативных документов, изучаем новые постановления, федеральные законы, знакомим с этой информацией специалистов других отделов Дальуправтодора. Например, за два года трижды поменялся план счетов, и Росавтодор проводил соответствующие семинары. Побывав на них, мы проводим учебу на месте.

Работая в дорожной структуре, мы, бухгалтеры, считаем себя дорожниками и очень хотим, чтобы наш Дальуправтодор был самой лучшей организацией дорожной отрасли.



**Ирина Руденко, Татьяна Швидерская, Динара Шмаргунова и Тамара Першина**

# Женское дело

Глядя на фотографию Людмилы Николаевны Татарчиной, трудно поверить, что эта хрупкая, милая, улыбающаяся женщина уже не первый год успешно руководит таким серьезным предприятием, как ФГУ ДЭП № 272. Годы ее учебы в Хабаровском политехническом институте прошли еще в советские времена, и тогда ее жизнь и карьера начинались по накатанному сценарию, с распределения на должность мастера в Спасское ДРСУ-4 Управления «Дальавтоторога». Потом замужество, переезд в Лесозаводск и работа инженером ППО в Лесозаводском ДРСП, которое теперь и называется ФГУ ДЭП № 272. Для большинства женщин-дорожниц на этом карьере заканчивалась. Но во время перестройки Людмила Николаевна вышла из стандартной для советского времени колеи, став сначала главным инженером, а в 2001 году и директором дорожного предприятия. Причем это не помешало ей вырастить и воспитать детей. Сын Андрей окончил Хабаровский ТОГУ по специальности «Автомобильные дороги», а дочь Марина — школу. Наверное, только Людмила Николаевна знает, сколько сил и энергии ушло на то, чтобы добиться современного положения авторитетного руководителя, о котором начальник Дальуправтотдора Сергей Прокопьевич Цыбин в отзыве для аттестации мог бы с легкостью написать:

«Под руководством Татарчиной Л.Н. предприятие шагнуло далеко вперед в своем экономическом развитии. ФГУ ДЭП № 272 постоянно выполняет производственные планы, увеличивает объемы производства работ. За период с 2003 по 2005 годы объемы работ по ремонту автомобильных дорог выросли с 57,8 млн рублей до 142,5 млн рублей».

Рассказ самой Людмилы Николаевны о ее работе чуть ли не по-военному сух и краток: «ФГУ ДЭП № 272 является генеральным подрядчиком по содержанию федеральной автодороги М-60 «Усури» от Хабаровска до Владивостока на участке 240–601 км, что составляет 361 км. Из них собственными силами предприятие обслуживает участок дороги с 323 км по 552 км (229

км) с расположенными на этом протяжении железобетонными трубами в количестве 147 шт. (3285 п. м) и автодорожными мостами в количестве 69 шт. (4467 п. м). Также предприятие выполняет комплекс работ по содержанию и ремонту 108 км автодорог территориальной собственности.

Производственная база, расположенная в Лесозаводске, оснащена стояночными боксами, ремонтными мастерскими, административным зданием, собственной котельной. Подсобное вспомогательное производство включает в себя два асфальтобетонных завода ДС-117К в Лесозаводске и в поселке Кировском, битумное хранилище на 900 тонн, дробильно-сортировочную машину СМ-740.

Для содержания дороги Хабаровск — Владивосток имеется четыре мастерских участка, расположенные на 350 км в Дальнереченске, на 393 км в селе Тамга, на 450 км в Кировском, и на 552 км в Спасске-Дальнем.

Общая численность работающих составляет 127 человек, в том числе 28 человек высококвалифицированных инженерно-технических работников. В коллективе немало заслуженных людей. Знаком «Почетный дорожник России» награждены главный механик Александр Сокол и инспектор отдела кадров Татьяна Маркова. Среди тех, кто более 20 лет трудится на предприятии, автогрейдерист Александр Дрозд, водитель Александр Крупко и Николай Ткаченко, дорожный рабочий Константин Дорощев, главный инженер Владимир Андерст, мастер Спасского участка Татьяна Мизюк.

Для выполнения работ предприятие оснащено новой техникой. На содержании используются КДМ на базе КамАЗа, фронтальные погрузчики, автогрейдера с боковыми отвалами, самоходные фрезы, швоталывщики, самоходные косилки. В 2006 году приобрели фрезу и машину для разметки автодорог. Также широко используются средства малой механизации — виброплиты, косилки, кусторезы.

Объем работ за последние три года возрос в два с половиной раза. Приблизительно также увеличилась и заработная плата».



Людмила Татарчина

От женщины-руководителя люди всегда ждут особого понимания и поддержки, и Людмила Николаевна оправдывает ожидания коллектива. На предприятии полный действующий социальный пакет, к праздникам обязательны премии, помощь ветеранам. А в 2005 году Людмилу Николаевну избрали депутатом Городской думы муниципального образования города Лесозаводск и Лесозаводского района Приморского края. Она успевает справляться со всем. А об отношении Людмилы Татарчиной к порученному делу говорит ее дорога с тщательно ухоженными обочинами, дочиста вылизанной полосе отвода, знаками на аккуратных бермах. На дороге в пределах Лесозаводского района, порядок такой, что кажется даже разметка легла здесь аккуратнее и ровнее. На вопрос, как удается в условиях ограниченного финансирования обеспечивать выполнение всех работ, ответ оказался немного неожиданным.

— Я считаю, что содержанием дорог везде должны руководить женщины, — сказала Людмила Татарчина. — Они от природы более внимательны к тому, что многим кажется мелочами: вовремя убрать бумажку, срубить куст, поправить знак, подкрасить барьерное ограждение. Так что содержание дорог — дело женское.

# От мыслей к свершениям



Гурам Беридзе

**Н**аша первая встреча с Гурамом Давидовичем Беридзе состоялась четыре года назад, когда он только пришел на разваливающееся дорожное предприятие и навел там жесткий порядок. Его русская речь без привычки воспринималась с большим трудом и оставляла желать лучшего, зато деловые качества и размах мысли поражали. Уже после первой ревизии им заинтересовались соответствующие органы, пытавшиеся понять,

откуда в ДРСУ появилось такое количество техники, какой не было даже в его лучшие годы. По информации от Дальуправтодора, за прошедшие годы дела на этом предприятии пошли в гору, а состояние обслуживаемого им участка федеральной дороги «Амур» заметно улучшилось.

На участок Смидовичского дорожного управления мы выехали по знаменитому совмещенному автомобильно-железнодорожному Хабаровскому мосту. За элегантным изгибом берегового пролетного строения окончание грандиозного сооружения длиной 3,5 км терялось в рассветной дымке. Мост только сейчас, спустя пять лет после ввода первой очереди, наконец-то обрел надежный контроль федерального дорожного агентства в лице Дальуправтодора. Все это время он числился на балансе муниципалитета, и качество содержания как проезжей части, так и мостовых конструкций и особенно освещения вызывало немало нареканий у проезжающих. Теперь же, когда в результате проведенных торгов объектом занялось специализированное мостовое предприятие Хабаровского Крайдорпредприятия, эти претензии сняты. Но вопросы остаются. Например, при проходе поездов вибрация

этой мощной конструкции настолько сильна, что, как предполагают специалисты-дорожники, износ и дефекты асфальтобетона на мосту будут сильнее, чем на обычном автодорожном покрытии. Но пока ведется наблюдение, и таких данных еще нет.

Сразу за мостом возникает ярко-желтый щит с нарочито крупной надписью о том, что дорогу обслуживает ООО «Смидовичское дорожное управление». Глядя на обустройство дороги, невольно понимаешь, что эта броскость не случайна. Смидовичским дорожникам не приходится стесняться своей работы, они гордятся ею. Это впечатление создает сохранившаяся после зимы разметка, яркие знаки, ухоженные обочины и очищенная, несмотря на только что сошедший снег, придорожная полоса. Но самое главное – покрытие. По сравнению с остальными дорогами Дальуправтодора даже после аномальной зимы ямочность здесь невелика, просадок немного.

Любой дорожник поймет, что добиться такого состояния на автодороге, проходящей от Хабаровска до Биробиджана практически в нулевых отметках, совсем непросто. Активная работа по устранению дефектов велась последние три года, и следы ее завершения мы встретили в районе населенных пунктов Волочаевская и Партизанская. Здесь уже второй год занимается реконструкцией Смидовичское дорожное управление, приводя в порядок участок автодороги протяженностью 15 км. Работать в населенных пунктах, под пристальным вниманием жителей всегда непросто. Следы этой работы говорят сами за себя. Если на подходах к поселкам еще идет отсыпка основания, то в населенных пунктах уже положены нижние слои. Жители жаловались на пыль от проезжающего транспорта, и дорожники пошли им навстречу. По большому счету, здесь нужен бы обход, но это пока настолько отдаленная перспектива, что говорить о ней не приходится.

В составе реконструируемого участка есть несколько водопропускных труб. Среди них и железобетонная



прямоугольная, и модные в последнее время гофрированные. Трудно понять, почему проектировщики осуществили такой комбинированный подход к выбору конструкций и не унифицировали их. Но строители не задумываются об этом, выполняя все работы с особой тщательностью и высоким качеством, от которого зависит их будущее и возможность получения новых подрядов на автомагистрали «Амур».

За реконструируемым участком встречаем бригаду дорожных рабочих, которые под руководством мастера Евгения Дулина расчищают трубы, приводя в порядок водоотвод. Не за горами весенние дожди и возможные подтопления, а вода, как известно — главный враг дорожных покрытий. Земляное полотно от нее спасает своевременно обеспеченный водоотвод, а покрытие защищает поверхностная обработка. На этом участке Смидовичское дорожное управление выполнило ее два года назад. Подход к нанесению шероховатой поверхностной обработки в Дальуправтодоре отличается от общепринятого.

— Мы не так богаты, чтобы делать ее раз в три года, — говорит главный инженер Дальуправтодора Аркадий Волынский. — Понятно, что после этого срока она где-то еще хорошо стоит, а где-то рассыпается. Но даже если щебень вылетает из покрытия, битум, заполнивший трещины при нанесении шероховатой обработки, как минимум еще два года будет препятствовать проникновению в них воды и разрушению покрытия. От этого идет и наш подход к назначению сроков ремонта в складывающихся условиях. Три поверхностные обработки с периодичностью в пять лет позволяют проводить его не через 7–8, а через 15 лет...

По мнению заказчика и по внешнему виду, качество работ смидовичских специалистов таково, что шероховатое покрытие простоит не гарантированные три года, а намного больше. Впрочем, справедливости ради стоит заметить, что способствует этому и относительно невысокая интенсивность движения по дороге «Амур». Если сравнить данные постов весового контроля, расположенных на выходах из Хабаровска, то окажется, что на головных участках интенсивность движения по «Усури» составляет 25 тысяч автомобилей в сутки, а по «Амуру» только

около четырех тысяч.

Вскоре мы подъезжаем к Смидовичскому дорожному управлению, расположенному в удобном месте, практически на середине обслуживаемого участка, протяженность которого составляет 168 км. Изменения по сравнению с воспоминаниями о посещении четырехлетней давности значительны и видны невооруженным глазом. Вместо беспорядочно стоящей и ре-



монтирующейся перед наступающим сезоном старенькой техники — ровный ряд приведенных в порядок механизмов, среди которых осталось место для восьми закупленных в прошлом году самосвалов — они постоянно в работе. Вместо разваливающейся конторы с перекошенной дверью — отремонтированное здание, которое иначе, как офисом, и не назовешь, особенно после того, как увидишь современное компьютерное оснащение кабинетов предприятия. Как оказалось, в ремонт этого сооружения было вложено 3,5 млн рублей...

Мы устраиваемся в небольшом, но уютном кабинете начальника дорожного управления, где он и его ближайшие помощники вспоминают далекое и совсем недавнее прошлое. Гурам Беридзе вместе с женой Тиной прибыл в Смидовичский район после окончания факультета «Мосты и тоннели» Тбилисского строительного института. Начинать трудиться на строительстве шпалопропитного за-

вода. Потом 15 лет возглавлял ДПМК. После ликвидации системы мелиорации в течение четырех лет работал в арбитражном управлении, но чистое администрирование его не увлекало. Хотелось настоящей производственной кипучей жизни. И тогда он обратился в правительство Еврейской автономной области с предложением поднять дорожное предприятие, на которое все уже махнули рукой, и где

за короткий срок сменилось несколько руководителей.

Назначали его, не веря в положительный результат. Но дело пошло успешно. Словно подтверждая этот успех, сегодня на стене директорского кабинета красуется свежая грамота от губернатора ЕАО Николая Волкова, датированная январем 2007 года «за большой вклад в социально экономическое развитие Смидовичского муниципального района Беридзе Гураму Давидовичу, генеральному директору общества с ограниченной ответственностью «Смидовичское дорожное управление».

Конечно, не сразу все заладилось. Порядок во всех делах пришлось наводить жесткой рукой. Поэтому за редким исключением стаж управленческого персонала на этом предприятии насчитывает четыре года, как и самого директора. Ближайшим помощником во всех делах стал, как и положено, главный инженер Максим Шабуня. По образованию он механик,

пришел на предприятие с должности заместителя главы района, но за это время успел отучиться и получить диплом Хабаровского госуниверситета по специальности «Автомобильные дороги». Главный бухгалтер Наталья Вовк прежде трудилась в налоговой инспекции. Теперь же она немного жалеет, что не попала в дорожную отрасль раньше — и люди интересные и приятно видеть, как бухгалтерские

— Я начал с того, что убрал всех прежних руководителей, — говорит Гурам Беридзе. — Наверное, они были хорошими специалистами, но слишком привыкли к другой системе, когда не надо было работать в полную силу и получать зарплату пропорционально приложенным усилиям. Многие жаловались. После этого приезжали комиссии, пытались самого снять, но я доказывал, что если хотим возродить

на заочное отделение Хабаровского ТОГУ. Другой молодой человек, Николай Часовской, восстановил польский трехкубовый погрузчик и успешно на нем работает. По-прежнему не уступают молодым такие опытные специалисты, как бульдозерист Владимир Петров, работающий с основания предприятия. Отлично выполняют свою работу грейдеристы Андрей Нагорный, Виктор Кисель, Александр



Максим Шабунин



Ирина Бобцова и Павел Васильев



цифры на глазах воплощаются в дорожные километры, улучшая окружающую жизнь. А вот нынешний начальник планово-производственного отдела Ирина Бобцова об отрасли и технологических особенностях дорожного строительства знает все. Она проработала на этом предприятии более 20 лет в качестве инженера-лаборанта, а потом специалиста ЦУП.

предприятие, надо убрать тех, кто его развалил. Сейчас предприятие работает стабильно, а зарплата механизатора в летний период составляет 20 тысяч рублей...

Благодаря этому потянулась на предприятие перспективная молодежь. Тот же Евгений Дулин после окончания автодорожного техникума начал работать мастером и тут же поступил

Тощкий...

— Честно и качественно надо работать всем от директора до рабочего, тогда и заказчик будет уважать, и объемы всегда найдешь, — продолжает рассказ Гурам Беридзе. — Сейчас мы заслужили авторитет. К нам приходят, нам предлагают работу. Но мы отказываемся. Взяться за капитальный ремонт участка федеральной дороги «Амур», надо сделать. Все остальное — потом...

Вместе со специалистами Смидовичского дорожного управления мы рассматриваем сухие цифры производственной статистики. В 2001 году, до прихода Беридзе, объемы работ составляли 17 млн рублей. В первый год освоили 20 млн рублей. Потом 47, 60, 80, и на этот год планируется 133 млн рублей. Параллельно росла численность с 45 человек в 2002-м до 90 человек в 2006-м, а в этом году с учетом заключенных контрактов на содержание постов весового контроля на автодорогах «Усури» и «Амур» численность достигла 107 человек.

Резкий скачок в последний год в значительной мере связан с реоргани-

зацией и сменой формы собственности. После длительных консультаций с правительством ЕАО в конце 2005 года бывшее госпредприятие перешло в разряд общества с ограниченной ответственностью. Это перемена развязала руки для предпринимательства. Дорожники взяли кредиты, на которые арендовали и приобретали необходимую им технику, с которой смогли выиграть подряд на проведение капитального ремонта участка федеральной автодороги «Амур». Вся прибыль и новые займы пошли на развитие предприятия. Купили новый асфальтоукладчик, модернизировали АБЗ, приобрели грейдер, экскаватор, каток, автокран, две машины дорожного мастера, два швонарезчика, фрезы. В ближайших планах приобретение передвижного асфальтобетонного завода.

Деньги зарабатывали разными путями. Три года назад приходилось заниматься прокладкой канализации, строить районный морг. Сейчас в наборе работ только дорожная деятельность. Небольшое исключение составляют услуги по придорожному сервису. Дело в том, что прямо под Хабаровском у предприятия со старых времен сохранилась территория дорожного участка, которую решили попробовать использовать под стоянку, гостиницу, кафе и ремонтную зону для дальнбойщиков.

Стремясь к получению строительных объемов по реконструкции, предприятие развивало и другие направления дорожной деятельности. Для улучшения качества шероховатой поверхностной обработки был модифицирован имеющийся на предприятии щебнераспределитель. Отладили его работу таким образом, что, по образному выражению Гурама Беридзе, можно «следом идти и деньги собирать». До 50 километров высококачественной шероховатой поверхностной обработки в состоянии выполнять Смидовичское дорожное управление.

Аналогичная ситуация с разметкой. Работа выгодная и нужная — значит надо ей заниматься. Разметочную машину в прошлом году взяли в долг. Долго настраивали ее работу. Понесли значительные убытки на приобретении демаркационной черной краски, чтобы замазать старую, неквалифицированно нанесенную разметку. Чистые

убытки превысили миллион двести тысяч. Зато в этом году планируется окупить все расходы, дважды разметив прошлогодние участки дорог «Амур» и «Восток» и возможно выиграв торги на новые объекты.

— За три года мы планируем достичь освоения объемов в 300 млн рублей, — говорит Гурам Беридзе. — А потом выйдем на другой уровень. Почему у нас в Еврейской автономной области работают амурчане, хабаровчане. Обход Биробиджана строят Дальспецстрой и ОАО «Асфальт». Через четыре года мы никого не пустим на такие объекты. У нас будет такая же новая техника, мы будем работать с лучшим качеством, потому что для себя. Да еще и налоги пойдут в бюджет ЕАО, а не куда-то в соседние регионы. Мы здесь живем, поэтому должны думать, как сделать лучше для всей области...

Но больше всего хочется Гураму Давыдовичу самостоятельности в определении дорожных работ. Почему в Москве или даже в Хабаровске должны планировать, на каком километре надо произвести вырубку, на каком ямочный ремонт? Настоящий дорожник не допустит беспорядка на своем участке. А для контроля есть куратор Дальуправтодора, есть Росдорконтроль, другие контролирующие органы. Подрядчик должен указывать заказчику на дефекты и устранять их, а не ждать пока дадут денег и скажут, что делать надо. Так и дороги потерять не долго, дожидаясь разнарядки. К само-

**Наталья Волк**

стоятельности не мешало бы добавить административных прав дорожникам. Иначе, как бороться с хищениями дорожных знаков, с вандализмом на остановках, с проездом тяжеловесных грузовиков?

— Хотелось бы изменить отношение к дорожной отрасли, — говорит Гурам Давыдович, — сделать его хотя бы таким, как у смежников с железных дорог. Там никто не ездит, как хочет, там не слышно о хищениях знаков обстановки, там строго соблюдаются правила перевозок. Автомобильным дорогам нужен хороший хозяин, который руководствовался бы справедливым законом. И мы ждем этого закона, делая все для улучшения наших дорог и окружающей жизни.



# Забота у нас такая

На содержании ООО «Дороги Плюс» 177,9 км федеральной дороги «Амур» на участке от Биробиджана до границы с Амурской областью. Работать здесь это предприятие, бывшее в ту пору Биробиджанским ДРСУ, начало три года назад, как раз в разгар зимы. Тогда Дальуправтодор вынужден был расторгнуть контракт с прежним подрядчиком.

Эдуард Петросян



**Б**ыл традиционно снежный февраль. По налипшему за предыдущие месяцы накату автомобили с трудом взбирались на перевалы, проклиная и зиму, и дорогу с затяжными подъемами. Три недели утюжили дорожники весь участок, работая техникой с клыками, отвалами, посыпая дорогу солью, песком, шлаком. Буксовавшим машинам предлагали помощь, которую водители воспринимали с опаской: а сколько это будет стоить? Сейчас эта помощь им кажется в порядке вещей, и они при малейшем затруднении набирают телефонный номер начальника участка, а то и предупреждают заранее о приближении своей колонны, уверенно требуя помощи в прохождении трассы.

В нынешнюю зиму дорожники вступили в полной готовности. Ноябрьский дождь с мокрым снегом и следовавшие морозы не сумели покрыть дорогу гололедом. Сутками дежурила на перевалах снегоуборочная техника, оперативно устраняя первые признаки возникновения скользкости и наката. Затем после аномального двухмесячного затишья погода вновь отыгралась на дорожниках, то и дело засыпая дороги запоздалым снегом.

— В феврале и марте по нормативам

топлива должны были израсходовать на 990 тысяч, а по смете миллион триста тысяч получается, — сокрушается главный инженер предприятия Елена Ференцева. — Проблема не только в погодных условиях. Ни для кого не секрет, что зимнее содержание для дорожников традиционно убыточное. Но у нас еще и участок достаточно сложен в эксплуатации, и летними работами убытки не перекрыть. Нормативами не учитывается, например, что половина закрепленной за нами дороги проходит по пресеченной местности, с большими продольными уклонами, не соответствующими современным нормам и параметрам. Не учитывается и то, что более 50 км дороги выполнено в гравийном покрытии. Это значит, что они требуют частого грейдирования, подсыпки, устранения ямочности. Все это в несколько раз превышает заложенную в нормативах цикличность. А еще не учитывают нормативы дополнительных затрат при работе с барьерными ограждениями. Ведь от того 10 км барьерки или 50 сильно зависит трудоемкость снегоочистки и расход топлива. Свои сложности создает и отсутствие обходов населенных пунктов, и изменившийся транспортный состав, в котором преобладают тяжеловесы и длинномеры. Для нас

целесообразнее было бы вести финансирование исходя из конкретного выполнения работ на участке, а не от усредненного норматива...

Главный инженер о болях родного предприятия могла бы говорить бесконечно. Тем не менее, несмотря на весь комплекс этих проблем, от содержания федеральной дороги местные дорожники отказываться не собираются.

— Нового подрядчика федеральное управление автомобильных дорог всегда найдет, а вот другой федеральной дороги для нас нет, — говорит директор ООО «Дороги Плюс» Эдуард Петросян. — Поэтому мы будем держаться за возможность работать на ней, порой даже в убыток себе. Работая качественно, мы, как молодое предприятие, зарегистрированное только с января 2007 года, зарабатываем авторитет, получаем право участия в торгах как на содержание, так и на ремонт дорог и хорошую возможность выиграть их. Дело тут и в хорошем знании своего участка, и в близости баз к местам работы. При отлаженной эксплуатации и хорошем оснащении техникой объемы по ремонту всегда будут оставаться за теми, кто содержит участок...

Техническое оснащение пока остается самым большим вопросом нового предприятия. Как правопреемник



Максим Чеховской, Евгений Чернявский, Николай Колесников, Игорь Логачев, Фатих-Авьясов

Биробиджанского ДРСУ, созданное на его основе ООО «Дороги Плюс» получило изношенное до пределов обслуживания.

— Российской техникой работать невыгодно, — категорично утверждает Эдуард Петросян. — У нас пять КДМ на базе КамАЗа. Это очень неэффективная техника. Мечтаем об импортной. Даже китайские машины намного экономичнее и надежнее, не говоря уж о японских. Пока что нам удалось оснаститься только средствами малой механизации для ямочного ремонта. Среди них, правда, не только японские виброплиты и каток весом 500 кг с вибратором, но и отечественная фреза на МТЗ 80. Она зарекомендовала себя неплохо. Теперь будем искать возможности приобретения более мощной техники...

Эти возможности предоставляет новая форма собственности. И дело не только в том, что уменьшилось налогообложение. Находясь в статусе госпредприятия и в составе автодора, предприятие во многом зависело от головной организации, от административных политических решений. Теперь появились возможности для самостоятельного маневра. К примеру, прежде приобретая технику, ГУП не являлся ее хозяином и по распоряжению вышестоящей организации ее могли передать в другое хозяйство. Сейчас все в руках предприятия. Появилась возможность легко избавляться от ненужного оборудования, чутко реагируя на веяния рынка дорожных работ. Старое можно на свое усмотрение продать, новое, остро необходимое — купить.

По мнению Эдуарда Петросяна, изменилось и отношение к работе. Каждый понимает, что он будет зарабатывать от выполненного объема и высокого качества работы. Это раньше у ИТР был оклад, сетка тарифного соглашения. Ни меньше нельзя, ни больше. Сейчас появилась возможность стимулировать людей за хорошую работу.

Кстати, люди, оставшиеся на производстве, — самое важное наследство Биробиджанского ДРСУ. Какие бы не были условия, на этом предприятии годами формировались настоящие дорожники, ответственные, знающие, переживающие за свое дело. Сам Эдуард Петросян — опытный специалист.

После окончания Харьковского института два года работал в Якутии. В 1996 году прибыл в Биробиджанское ДРСУ, работал мастером, прорабом, начальником участка, главным инженером. С назначением его директором на место главного инженера пришла Елена Ференцева. И это не случайно. Она в дорожной отрасли 26 лет. Причем все время на одном предприятии. После окончания Хабаровского политехнического института начинала инженером-лаборантом, потом в ПТО прошла путь до начальника отдела. Теперь уже год успешно работает главным инженером.

Под стать им и другие сотрудники. Много лет строил мосты, а теперь работает начальником биробиджанского участка Николай Колесников. Под его руководством люди всегда знают и как дорогу содержать надо, и как правильно осмотр моста произвести, и как трубу построить.

Среди самых опытных инженерно-технических работников механики Олег Фомичев и Виталий Иваницкий. А Надежда Русакова прежде чем стать заведующей лабораторией много лет проработала дорожным мастером. Давно работают в коллективе водители КДМ Сергей Воинов, Евгений и Дмитрий Крячковы, Александр Стрелков, Сергей Тхоренко, автогрейдеристы Андрей Раменский, Владимир Крайнов и Сергей Акулов. Успешно работают и молодые мастера Сергей Болотов, Александр Клименко и начальник теплоозерского участка Альберт Солкарян. Общая численность предприятия составляет 100 человек.

— В целом стартовые условия для

Елена Ференцева



нового предприятия сложились неплохие, — говорит Эдуард Петросян. — Территория базы оснащена ремонтным оборудованием. Есть собственная сертифицированная лаборатория, есть асфальтобетонный завод, битумохранилище, дробильная установка. Пользуясь на первых порах арендованной техникой, мы можем выполнять небольшие объемы ремонтных работ, наращивая их с каждым годом и совершенствуя оснащение предприятия. Пока что предприятие в силах осваивать до 80 млн рублей в год. А дальше все зависит от нас. Перспективы для дорожного строительства в Еврейской области есть. Это и дороги в Китай, и городские улицы и, конечно, наша главная забота — федеральная дорога «Амур».



# Уссурийские перекаты

Татьяна Зотова,  
начальник филиала  
Крайдорпредприятия  
Лазовского ДРСУ



Дорога Хабаровск – Владивосток – приоритетная трасса Дальуправдодора. Но приоритетная, к сожалению, не значит лучшая. Опасных порогов и перекатов на асфальтовой поверхности «Уссури» намного больше, чем на водной глади одноименной реки. Здесь 14 объектов незавершенного строительства, здесь покрытие, испещренное пятнами ямочного ремонта и прожилками залитых трещин. Здесь практически нет обходов населенных пунктов. Но это единственная автодорожная связь между Хабаровским и Приморским краями.

Еще в советские времена была сделана попытка построить дорогу-дублер Хабаровск – Находка («Восток»), которая в ту пору (в 1977 году) входила в состав ныне знаменитой автомагистрали Чита – Хабаровск. Но она так и не была достроена, протянувшись на 244,3 км из планируемых 824 км. При этом строители преодолели самое гибкое, по мнению предков местного населения, место – Долми. Именно так переводится с эвенкийского название этого населенного пункта. Теперь от Долми есть автодорожный выход на автодорогу «Уссури». Именно он спас положение в прошлом году, когда мощный паводок сначала обрушил временный мост, прослуживший верой и правдой

12 лет, а затем тот же паводок размыл и раздавил двухчковую гофрированную трубу. Причина до нелепости проста. Это надежное сооружение было просчитано с большим запасом прочности и способности к пропуску воды. Проблема состояла в том, что проект не предусматривал отвод воды на дальнейшее расстояние. Казалось, это и не требуется, ведь по многолетним гидрологическим наблюдениям больших паводков на этом участке не случалось. Но природа воспользовалась своими данными. Лето было очень дождливым, насытившаяся земля перестала впитывать влагу, и потому, когда река Хекшир вышла из берегов и вода хлынула к дороге, за трубами образовался водоворот, размывший земляное полотно и снизивший давление с боков труб. Под тяжестью асфальтобетона они прогнулись и смялись в лепешку, прервав автомобильное сообщение по «Уссури». Вот тогда и пришлось оперативно перебросить движение на дорогу «Восток». Случись подобное на два десятка километров дальше, в архивы Дальуправдодора черной меткой было бы занесено сообщение о единственном в его истории перерыве в движении по федеральной дороге на три дня. Именно столько времени устраняли последствия стихии дорожники. Восстанавливали не только трубы. Тогда же было размыто более сотни метров дороги. Асфальтобетонное покрытие висело в воздухе, и специалисты Хабаровского филиала Крайдорпредприятия несколько дней забивали камнем и щебнем открывшееся пространство.

– На памяти старожиллов такого паводка еще не было, – говорит Дмитрий Власенко, главный инженер филиала Крайдорпредприятия «Хабаровское дорожное ремонтно-строительное управление», участник эпопеи восстановления. Но, похоже, это стихийное бедствие стало лишь сто первым китайским предупреждением о недостатках транспортной схемы и о низком техническом состоянии отдельных объектов одной из главных дальневосточных федеральных дорог. Никто не кинулся срочно реконструировать магистраль «Уссури», не пошли средства и на строительство «Востока». Даже за выполненные восстановительные работы с подрядчиками так и не смогли рассчитаться...

– Мы обслуживаем дорогу «Уссури» с 12 по 39 км, – продолжил Дмитрий Власенко. – Выиграв торги на содержание, Крайдорпредприятие распределило дорогу «Уссури» между филиалами по районному признаку. Наш участок находится на 24 км. Работает там 8 человек. За ними закреплено пять единиц техники. Они справляются с задачей, содержат дорогу по нормативам при любом снегопаде. Люди они знающие, много лет на этом участке. Такими, как водитель КДМ Николай Сидоренко или грейдерист Николай Мисвко, руководить не надо. Они свой участок с закрытыми глазами обслужить могут. Проблема в другом. На этом отрезке самая высокая интенсивность движения – до 25 тысяч автомобилей в сутки. На 28 км находится карьер Корфовский, кото-





рый снабжает весь город каменными материалами и от этого в транспортном потоке немало большегрузных машин. И все бы хорошо, но дорога здесь давно требует ремонта. По ней можно изучать разновидности дефектов — здесь и колейность, и выбоины, и просадки, и пучины, и гребенка. Ко всему прочему много спусков, подъемов, поворотов, перекрестков. Словом, особо ответственная с точки зрения безопасности движения дорога. Но это никак не учитывается в нормативах. На 27 км выделено 4 млн 700 тысяч рублей. Планируемые затраты от 120 до 280 тысяч, а при снегопадах, таких как были в феврале и марте, они составляют 800 тысяч рублей. Также велики затраты на ямочный ремонт. Работаем по предписанию: есть предписание — ямку залатаем, нет предписания — нам работу не оплатят. Этой весной доходило до того, что если руководствоваться здравым смыслом, то для нас экономически выгоднее не работать и получать штрафы, чем выполнить требуемые работы и затратить на это сумму в несколько раз превышающую возможные санкции...

После таких слов грустно было смотреть на дорогу, и в какой-то мере сочувствуя подрядчикам оправдывать громоздящиеся на обочинах валы от последних весенних снегопадов. Правда, еще день-два и потекут на старенькое, изношенное покрытие талые воды, а ночные заморозки начнут безжалостно рвать его, превращая в ямы. Но вдруг картина на дороге резко меняется. Покрытие остается все тем же, но обочины уже открыты, барьерное ограждение тщательно очищено. Это участок Лазовского филиала Хабаровского Крайдорпредприятия. Руководит им почетный дорожник России Татьяна Тимофеевна Зотова. У нее другой взгляд на проблему.

Да, убытки на зимнем содержании есть, но справляться с ними можно только наращивая объемы. И это не пустой энтузиазм, а тщательный расчет и опыт человека, всю жизнь занимавшегося экономикой и планированием. Татьяна Тимофеевна больше 22 лет проработала начальником планового отдела, и хотя теперь уже два с лишним года возглавляет предприятие, по-прежнему анализирует ситуацию, легко оперируя цифрами.

— В целом наше предприятие с 2004

года выросло в объемах работ почти в два раза, — говорит она, — если мы освоили в 2004 году 43 млн 600 тыс. рублей, то в этом году — 80 млн рублей. В том числе рост произошел и за счет заключения договоров на работу по федеральным дорогам Хабаровск — Находка и Хабаровск — Владивосток. Конечно, норматив не учитывает всех особенностей отдельных участков. Где-то он может быть не только ниже, но и выше произведенных затрат. Но не у нас, на Дальнем Востоке. Расход средств устанавливают от цикличности. Например, дорога Хабаровск — Находка делится на два участка 74—125 и 125—246 км. Там в нормативы заложено 3—6 циклов осадков в зимнее время. Но если первый участок с нагрузкой отвечает этому, то на втором, печально известном Долми, сыпет, метет или льет постоянно. А в марте так и вообще было по 14—15 циклов. Техника не выдерживает, не успеваем восстанавливать. И, конечно, выполняем больше, а с нами рассчитываются в соответствии с выделенным финансированием. К примеру, на участке в Долми постоянно заняты 4 ДМК-40. Одной заправки 200 литров топлива хватает на 8 часов работы. Практически тонну в день сжигаем. Я делала анализ, так у нас на полтора миллиона рублей затраты превысили нормативы. Но мы любим свое дело, свои дороги, мы обязаны содержать их в допустимом уровне качества, и делаем это не за страх перед штрафами заказчика, а за свою совесть дорожников...

На содержании Лазовского филиала 170,2 км автодороги Хабаровск — Находка, 47 км автодороги Хабаровск — Владивосток и 630 км территориальных дорог, большая часть которых выполнена в гравийно-щебеночном покрытии. Численность предприятия составляет 161 человек, причем на треть это вспомогательный персонал — сторожа баз, кочегары, ремонтники. Без них ведь тоже не обойтись.

Понятно, что существовать на одном содержании предприятие не сможет. Поэтому 40—45% объемов Лазовского филиала Крайдорпредприятия составляют работы по ремонту и строительству. С приходом к руководству Татьяны Зотовой эта сфера деятельности особо активизировалась. В 2005 году на 82 км дороги «Уссури» дорожники построили гофрированную трубу. В

2006 году построили двухчковую железобетонную трубу на 108 км автодороги Хабаровск — Находка. Кроме федеральных объектов, есть объемы по ремонту на территориальных дорогах, прямые договора по благоустройству, по возведению дамб в соседнем Вяземском районе.

Когда в 2005 году Зотову уговорили взять предприятие в свои надежные руки, только задолженность по налогам составляла 3,5 млн рублей. Спустя шесть месяцев долгов уже не было. Работали на прямых договорах, не чурались никакой работы, суммы оказываемых услуг были и на две, и на три тысячи рублей. Но с ситуацией справились и в прошлом году, выполнив работы на 80 млн рублей, получили почти 2,7 млн прибыли. Вся она вложена в развитие предприятия и в поощрение коллектива. Ведь перспектива дорожного строительства огромна, и задача стоит одна — дожить до ее реализации, сохранив и специалистов, умеющих работать, и мощный технический потенциал, который используется в лучшем случае на 10%. Например, асфальтобетонный завод «Виртген» производительностью 100 тонн в час за сезон мог бы производить до 80 тысяч тонн высококачественной асфальтобетонной смеси. Но в последний год выпущено только 8,5 тыс. тонн. В основном это черный щебень для поверхностной обработки, да сме-



си для ямочного ремонта. Простаивает в ожидании объемов работ по переводу гравийного покрытия территориальных дорог в асфальтобетонное и этот завод, и высокопроизводительный дробильно-сортировочный комплекс.

Поэтому основная забота сейчас — все-таки содержание. Занимаясь им, Лазовское ДРСУ идет на самые смелые эксперименты. Например, пробовали применять чистую соль. Пять тонн распределили на 20 км автодороги «Восток» и на практике убедились, что даже при нанесении ее обычным оборудованием КДМ, расход оказывается меньше, а эффективность заметно больше. Активно работают здесь и с технологиями нанесения поверхностной обработки, ямочного ремонта,

заливки трещин.

— Дальшуправтдор передал нам в аренду машину для ямочного ремонта «Бецема», — рассказала об этом Татьяна Зотова. — Отличная техника обеспечивает и качество, и долговечность, и производительность. С ее помощью мы привели в порядок автодорогу Хабаровск — Находка, хотя она не ремонтировалась уже 20 лет. Взяли мы в аренду и грейдера, но они бывшие в употреблении и, конечно, пришлось повозиться, приводя эту технику в порядок. Но специалисты у нас великолепные, восстанавливают любой механизм и выполняют любую работу..

Дороги «Восток» и «Усури» соединяются территориальной дорогой в поселке Новостройка, почти на грани-

це отведенного Лазовскому филиалу участка. За ним до самого Дальнереченска с федеральной дороги не свернуть, не сбросить движение нельзя. Чтобы появился альтернативный проезд, требуется построить 79 км дороги для выхода на территориальную сеть Приморского края. При этом будет обеспечена транспортная доступность к 10 населенным пунктам, куда до сих пор нет автобусного сообщения и добраться можно или вертолетом, или вездеходом. Когда это случится? Этот вопрос задают и дорожники, и местные жители. Но пока можно дать лишь осторожный ответ о том, что дорога «Восток» включена во все федеральные программы развития Дальнего Востока.

**Павел Котик, начальник филиала Крайдорпредприятия Вяземского ДРСУ**

## По норме или по факту?



**Н**аше предприятие основано в 1937 году, чтобы содержать и производить ремонт на дорогах Вяземского района. В ходе преобразований мы объединились сначала с Дальневосточным ДРСУ, которое обслуживало федеральную дорогу Хабаровск — Владивосток. А в 2005 году присоединили к себе Бикинское ДРСУ, которое теперь превратилось в наш участок. В результате этих преобразований у нас в коллективе остались самые квалифицированные кадры. Отобрали и технику — 10 КДМ, пять грейдеров, бульдозеры, экскаваторы и прочее необходимое оснащение.

Вначале мы приняли на обслуживание всю федеральную дорогу в пределах Хабаровского края, но экономи-

чески это оказалось неоправданным. Каждый участок сложно обеспечить техникой на непредвиденный случай. При затруднениях приходилось перегонять технику взад и вперед. Тянули в убытки содержание дорожных ремонтных пунктов, командировочные расходы. В результате пришли к выводу, что оперативнее и удобнее перейти на проверенный временем районный принцип обслуживания дорог. Тем более, что в каждом районе есть филиал Крайдорпредприятия, которое выиграло торги по содержанию.

Обслуживаемый нами участок федеральной дороги «Усури» от 84 до 240 км находится в очень тяжелом состоянии. На 159—177 км и на 223—226 находятся два участка с незавершенной реконструкцией. Движение осуществляется по земляному полотну и по временному мосту. И хотя проектная документация на них обновляется, когда будут выделены средства, неизвестно.

Что касается остального покрытия, то оно похоже на штопанное лоскутное одеяло. Дело в том, что эта дорога изначально не была рассчитана на современные нагрузки, которые продолжают расти. Из года в год нам выделяют средства по одному и тому же нормативу, а их требуется все больше и больше. На ямочный ремонт, на выравнивающий слой. Нагрузка и затраты на обслуживание дорог не-

сравнимы. По федеральной дороге идут транзитные фуры с прицепами до 60 тонн весом. Отсюда и начинается сплошное разрушение покрытия.

По результатам диагностики, на нашем участке на 30% неудовлетворительное состояние. Мы не только каждый километр, каждый метр дороги изучили и точно знаем, где по весне пучина вылезет, где ямка образуется. И, как любой профессионал, понимаем, что если не выполнить ямочный ремонт, то участок за несколько месяцев станет непроезжаемым. Но у заказчика нет средств, чтобы заплатить сегодня за то, что сделали вчера.

Возможно, когда-нибудь в будущем, нормативная система содержания и станет приемлемой и удобной для всех, однако сейчас на наших разваливающихся дорогах, чтобы не разорить окончательно подрядчиков, надо переходить на расчет по фактическим затратам. При нормативном финансировании принято считать, что по итогам года средние затраты совпадают с реальными, это совсем не так. Наши весенние снегопады и ямочный ремонт съедают почти весь норматив. А вот на территориальных дорогах мы работаем по факту. Приемщик тщательно принимает объемы, все учитывается и оплачивается. Это справедливо.

# В ожидании перемен



Начальник ФГУ ДЭП № 274 Анатолий Копытско

**У**часток дороги, обслуживаемый ДЭП № 274 – один из самых проблемных. Дорога строилась в незапамятные времена. Использовали и труд пленных японцев, и метод народной стройки. Жестких технологических требований не было, контроль велся непрофессиональный. В результате на месте образования пучин дорожники, как правило, не обнаруживают щебня. Предполагают, что часто в земляное полотно сыпали дрсеву – специфический материал, который выглядит как камень и даже твердость имеет такую, что порой экскаватору с ним не справиться. Но постоит на ветру и на солнце, помокнет под дождем и рассыпается в крошку, а то и в пыль.

На этом же участке есть несколько объектов незавершенного строительства. Это мост через Осиновку, путепровод под Сибирцево, грунтовый разрыв и обход Уссурийска, строительство которого застыло на середине. Но больше всего хлопот в содержании доставляет 15 км федеральной дороги в пределах города. Бесконечные примыкания к ней содержатся муниципальными службами. С наступлением весны, как правило, водопропускные трубы на них не расчищены, ливневая канализация забита, водоотвод нарушается. Что это значит для старенького покрытия, объяснять не надо. Были случаи, когда приходилось валики на обочине делать, чтобы на дорогу вода не текла.

Обо всех приемах работы и об истории предприятия лучше всех осве-

домлен начальник ФГУ ДЭП № 274 Копытско.

– Все началось в 1985 году, когда была реорганизована Дальавтодорога, – рассказал он. – Тогда здесь образовалось предприятие, обслуживающее дороги Михайловского, Черниговского, Хорольского и Уссурийского районов. У нас было 340 километров дороги, из которых 34 км федеральных. В 2002 году, в связи с образованием Дальуправтодора, нас превратили в федеральное предприятие и добавили 82 км федеральной дороги по Михайловскому району. Территориальные дороги перешли на содержание Примавтодора.

Определенные трудности в работе были. В основном связаны они с отсутствием достаточных объемов. Численность была 160 человек. Пришлось сокращаться. Только к 2004 году мы нормализовали положение, погасили задолженности по зарплате, по налоговым долгам. У нас на содержании осталось 82 км федеральной автодороги. Осталась центральная база, на которой установлено две асфальтосмесительные установки. И, конечно, сохранился хороший коллектив. Более 40 лет работает у нас Павел Плохотюк, давно трудятся Валентин Лапшук, Сергей Самоделов, Николай Гаврилов, Валерий Шульга, Геннадий Коленченко. Из остальных хочу отметить Константина Бурлак, Александра Раз-

дайбеду, Александра Брыкова, Юрия Зеника, Виталия Прокопца. В любое время суток, как только начинается непогода, они без вопросов выезжают на закрепленные объекты.

Приходят к нам и совсем молодые ребята. В прошлом году взяли Алексея Семенова как временного механизатора на трактор – швоталивщик. Присмотрелись, хороший работающий парень. Оставили в штате постоянно. Надежные люди всегда нужны. В напряженное время мы комплектуем подменные экипажи и работаем круглосуточно.

Сейчас у нас работает 100 человек. Многовато для работ по содержанию, но пытаемся находить дополнительную работу. У нас восемь самосвалов – не на каждой автобазе есть столько. Оказываем транспортные услуги. На двух смесителях, парообразователе и четырех котлах с асфальтовым битумом занято 16 человек. В прошлом году простаивать не пришлось. С мая по конец сентября были заняты. На 15 км асфальтобетонное полотно положили. В этом году пока только содержание. Но будем искать работу, участвовать в любых торгах. Надеемся, что когда-нибудь дойдет очередь до завершения строительства обхода Уссурийска. Там наши восемь километров дороги, уложенной еще в 2002 году, наглядно демонстрируют высокое качество работы. Хотелось бы продолжить ее.

Алексей Семенов



# Вантовая мечта мостовика

Виктор Гребнев



**К**огда в конце девяностых — начале двухтысячных годов уссурийские мостостроители разворачивали работы на объектах автодороги Хабаровск — Владивосток, это считалось большой удачей. За считанное время выросли путепроводы на обходе Уссурийска, а на главной дальневосточной автомобильной артерии параллельно аварийным мостам появились новые. Но все в одночасье закончилось ничем. Уже больше пяти лет водители, с опаской проезжающие по аварийным узким мостам, с удивлением смотрят на брошенные опоры, на пустующие балки, на ржавеющую арматуру установленных свай оболочек, а то и на готовые мосты без подходов. Объекты не то чтобы заморозили и законсервировали, а просто бросили,

естественно не рассчитавшись при этом за задолжания, которые всегда имеет хорошее предприятие. А в том, что бывший Уссурийский мостоотряд, выросший сегодня в Тихоокеанскую мостостроительную компанию, предприятие очень хорошее, сомневаться не приходится. Именно поэтому даже тогда, оставшись без оплаты за выполненные с опережением графика работы, оно не только устояло, но и нашло силы для развития.

— Мы живем по простому принципу: программа каждого последующего года должна быть больше предыдущей. — Так говорил в 2002 году в интервью журналу «Автомобильные дороги» директор Уссурийского мостоотряда, а ныне генеральный директор Тихоокеанской мостостроительной компании Виктор Гребнев.

Видимо благодаря этому принципу и оказалось его предприятие первым в Приморье как по объему мостостроения, так и по объему дорожного строительства и даже по объему строительства жилья. А вот те, брошенные объекты остались как бельмо на глазу. Обидно мостовикам вспоминать, как сутками работали, чтобы быстрее дать комфортабельный проезд, а оказалось, что эта работа вроде бы и не нужна.

— Если бы нам поручили доделывать объекты незавершенного строительства на автодороге «Уссури», то при соответствующем финансировании и корректировке проектной документации мы бы за год ввели их в строй, — говорит генеральный директор Тихоокеанской мостостроительной компании Виктор Гребнев. — Но в этом

году единственное, что мы делаем на автодороге Хабаровск — Владивосток — это капитальный мост через реку Большая Уссурка. До этого отремонтировали мост через Уссури в Шамаковке. Еще остаются мосты через Осиновку, Чистоводную, Бакарасьевку, Кедровку, мостовой переход на 258 км и путепровод на 591 км.

На сегодняшний день численность ТМК превысила 1000 человек, а ежегодное освоение средств достигает 1,2 миллиарда рублей. Она располагает четырьмя мощными производственными базами и базой тяжелой механизации. Собственный автопарк насчитывает 100 самосвалов. Есть тягачи для перевозки тяжелой строительной техники. В хорошо оборудованных ремонтных мастерских производится любой ремонт техники, включая капитальный. На собственном полигоне железобетонных конструкций производятся любые изделия, включая балки длиной до 33 метров. Ближайший завод с такими возможностями находится в Красноярске. Так что ТМК готово поставлять и балки, и звенья труб любого диаметра и формы, и другие железобетонные конструкции любому заказчику.

— Делаем все сами. Не утверждаем, что лучше всех, но такое предположение есть, — говорит Виктор Гребнев и открывает еще один житейский секрет. — Мы никогда не плачем. Даже когда нам станет плохо, будем говорить, что все хорошо...

Но пока дела действительно идут в гору. Последние объекты компании на виду и на слуху у всего Приморского края и его окрестностей. Это, например, знаменитый Некрасовский путепровод, разгрузивший движение во Владивостоке и ставший украшением города.

В жилищном строительстве это комплекс зданий на Второй речке в краевом центре. Там усилиями мостовиков как в сказке выросли три двадцатиэтажные «свечки». На их возведение ушло 27 тысяч кубов монолитного железобетона. Такое в крае не делала ни одна домостроительная фирма.

И, конечно, самым важным направлением для Приморья и для ТМК ста-



ло строительство автодороги на Хасан. Мостовики, оснастившись мощной землеройной техникой, отсыпают земляное полотно, привлекая затем лучших специалистов Примавтодора к укладке асфальтобетонного покрытия. В прошлом году объем только земляных работ составил миллион двести тысяч кубометров грунта. В стадии работы постоянно 30 км дороги со всей инфраструктурой. Ежегодно 10 км сдается госкомиссии, на 10 других идет отсыпка земляного полотна и еще на десяти ведутся подготовительные работы. Всего предстоит построить семьдесят четыре километра четырехполосной дороги за четыре года. Эта задача не смущает уссурийских мостовиков. Есть у них и техника, и люди. Пятая часть коллектива – 200 человек – это высококвалифицированные инженеры, способные творчески решать любые проблемы от проектирования до строительства. А они по ходу работ то и дело возникают.

Проект строительства привязан к существующей дороге, проложенной в советские времена не очень удачно, без учета реальных геологических условий. Особо проблемными стали 14–23 км автодороги Раздольное – Хасан. При бурении скважин с глубины 20 метров из многовековой толщи ила строители доставали ракушки, пролежавшие там миллион лет. Отсыпка дороги по таким местам проблематична. Был случай, когда насыпь восьмиметровой высоты на протяжении 180 метров за ночь бесследно исчезла в болоте. После этого строители стали применять стабиленку – армирующий материал. В ходе работ приходилось и испытывать эту технологию применительно к приморским грунтам, и совершенствовать ее. Вообще дорожно-строительные работы оказались для мостовиков интересными не только в части привлечения денежных средств, но и в инженерном плане. Их оригинальные решения поражали выдавших виды людей. Так, на хасанской дороге за 15 суток с помощью 18 буровых агрегатов они подготовили и произвели взрыв, понизивший тяжелый перевальный участок сразу на 28 метров. Это стало рекордом даже для их постоянных смежников – взрывников, руководитель которых Анатолий Поддубный сказал, что за свои 70 лет жизни он впервые одновременно взорвал



84 тонны взрывчатки. А вывозили этот грунт с помощью китайских тяжелых грузовиков. Уссурийские мостовики одними из первых в Приморье решили опробовать их и не прогадали.

– В принципе, пройдет не более 10 лет, и мы все будем пользоваться этой техникой, – утверждает Виктор Гребнев. – Китай развивается семимильными шагами. Они завалят весь рынок дешевой и надежной техникой. Первые машины мы брали с опаской. У нас режим работы круглосуточный. На экскаваторах и бульдозерах по четыре экипажа закреплены. В том же режиме загрузили и новую технику. Так вот, трехосные самосвалы перевозили в кузовах до 40 тонн грунта по перевалам на расстояние 60 километров. Заодно эти карьерные машины и построенную дорогу обкатывают, демонстрируя нашему заказчику качество строительства. Так что, несмотря на антирекламу китайских товаров, это очень надежная техника...

О дорожном строительстве Виктор Гребнев рассказывает увлеченно, но по духу он все-таки прирожденный мостовик. В 1980 году окончил факультет «Мосты и тоннели» Хабаровского политехнического института. Получил распределение в Уссурийский мостоотряд. Шесть лет работал в тайге на линии мастером и прорабом, год – главным инженером. А потом, в переломном 1988 году был избран директором. Против проголосовал только один человек – альтернативный кандидат. Но и тот спустя некоторое время признал, что так развернуться он бы не сумел. Люди сделали верный выбор.

Много воды утекло с тех пор под построенными мостами. Тогда в коллективе было 168 человек, и мостоотряд считался одним из рядовых филиалов

Дальмостостроя. Теперь, после жесткой конкуренции и рыночной борьбы в созданной на базе Уссурийского мостоотряда ТМК растворился бесследно некогда мощнейший Владивостокский мостоотряд, а весь Дальмостострой с трудом составляет конкуренцию своему бывшему филиалу.

Многое в жизни удалось Виктору Гребневу, вот только мечта о главном объекте в жизни мостовика еще не осуществлена. Мы встретились накануне его поездки на мюнхенскую выставку, где он бывает ежегодно в поисках новых технологий и техники.

– Сейчас Приморский край готовится к проведению саммита стран Азиатско-Тихоокеанского региона, – рассказал Виктор Гребнев, – поэтому надо посмотреть буровые установки, бетонные заводы на 100–120 кубов в час для монолитного мостостроения. Ведь в рамках подготовки к саммиту в самой ближайшей перспективе планируется строительство моста через бухту Золотой Рог. Проект уже проходит экспертизу. Надо иметь мощное и современное оборудование, чтобы выиграть торги. Это будет мост, достойный книги рекордов. С вантовым пилоном высотой 240 метров. А для строительства предстоит произвести порядка 120 тысяч кубометров монолитного бетона. Многие последнее время привычно кивают на границу, мол, только там умеют строить. А я, побывав на всех континентах и во многих странах, считаю, что наши инженеры не только не хуже, но и кое в чем превосходят иностранных. Мы строим отлично. Но если получится у нас построить этот вантовый мост, то можно будет спокойно на пенсию уходить. До следующего такого объекта надо сто лет ждать...

# Далеко от Москвы

Виктор Корочин



У дорожников Приморского края отношение к федеральной дороге «Усури» особое. На памяти старожилов система управления ею менялась трижды. Вначале была Дальавтодорога со своими дорожно-эксплуатационными предприятиями. Потом ею занимались территориальные органы управления, а теперь заказчиком стало ФУАД «Дальний Восток», а основным подрядчиком на

территории края – ОАО «Примавтодор».

Так сложилось, что период подчинения Департаменту дорожного хозяйства администрации Приморского края стал временем бурного развития автодороги. В ту пору, во времена действия дорожных фондов Приморский край даже находил возможность выделять дополнительное финансирование для федеральной дороги из краевого бюджета. Тогда же, в конце 90-х годов, началась массовая реконструкция, которая должна была устранить самые узкие места магистрали. Но в одночасье все затихло, оставив за собой десяток объектов незавершенного строительства. Конечно, все это никак не связано с передачей дороги в ведение Дальуправтдора, но многим приморчанам с тех пор кажется, что краевое управление главной магистральной дорогой Приморья было более эффективно, чем теперь, когда она находится в структуре Росавтодора. Об этом и о других проблемах мы разговаривали в кабинете генерального директора ОАО «Примавтодор» Виктора Корочина вместе с опытными инженерами-дорожниками Татьяной Рыбаковой и Мариной Гнеденко. Кажется, что женская эмоциональность бывалых дорожниц, примешиваясь к скептицизму и железной логике руко-

водителя предприятия, хорошо помогла обозначить болевые точки в системе отношений заказчика и подрядчика, в организации дорожной структуры России и непосредственно в технических особенностях строительства и содержания дорог.

Начали с самого наблевшего – с затяжек финансирования. У каждого участника строительного или эксплуатационного процесса есть свои функции. Заказчик готовит проектно-сметную документацию, проводит торги, выделяет средства и начинает требовать с подрядчика их освоения по всей строгости. Но почему-то никто ни с кого не спрашивает за своевременность проведения подготовительного этапа. Любому здравомыслящему дорожнику понятно, что финансирование должно открываться с января или в крайнем случае с февраля, а оно в этом году поступило только в конце марта и только по одному федеральному объекту. А о времени выделения средств по субвенциям и в апреле никому не было известно. Почему? Вроде бы бюджет сейчас стал приниматься вовремя, в июле, так разве за полгода нельзя решить вопрос о своевременном финансировании?

Другая проблема – период проведения торгов на содержание. В последнее время много говорилось о том, что приоритет в содержании дорог будет отдаваться крупному подрядчику, который станет отвечать за дорогу три, пять, а лучше десять лет. Но в реальности произошло обратное. Раньше Дальуправтдор проводил торги на три года, теперь на год. Почему слова расходятся с делами?

А размеры нормативов на содержание? Под Владивостоком интенсивность движения автомобилей по автодороге «Усури» доходит до 50 тысяч автомобилей в сутки, а где-нибудь под Лесозаводском она не превышает 10 тысяч. Так почему финансирование должно быть одинаковым?

Казалось этим безответным «почему» не будет конца. Так, еще один вопрос был связан с мерами, принимаемыми по ликвидации очагов аварийности на федеральных дорогах.

## Справка



Открытое акционерное общество «Приморское автодорожное ремонтное предприятие» (ОАО «Примавтодор») работает на дорогах Приморского края с 1938 года. В состав предприятия входят 27 филиалов.

Примавтодор имеет 27 производственных баз с ремонтными участками и лабораториями контроля качества строительных работ, 13 битумных баз, 29 асфальтобетонных заводов, 78 лицензированных карьеров и 15 дробильно-сортировочных установок, расположенных на территории края.

Технический парк предприятия включает более 1800 единиц, в том числе: 312 самосвалов; 95 экскаваторов; 102 бульдозера различных типов; 107 комбинированных дорожных машин; 27 асфальтоукладчиков, из них 30% германского производства; 105 катков различного назначения; 131 автогрейдер.

В «Примавтодоре» работают 3600 человек, в том числе 750 высококвалифицированных инженерно-строительных сотрудников. В последние годы Примавтодор не раз был отмечен за стабильную работу и достигнутые результаты. Среди наград – диплом I степени победителя всероссийского конкурса среди дорожных организаций на лучшую подрядную организацию; диплом конкурса «Строительный олимп Российской Федерации» в номинации «Транспортное строительство»; звание «Региональный лидер» в номинации «Современные технологии строительства автомобильных дорог»; награда экспертного совета международного проекта Золотой слиток в номинации «Эффективно развивающееся предприятие».

Но на участке от Владивостока до Артема каждый километр стал таким местом сосредоточения ДТП. За три месяца этого года в авариях пострадали 52 человека. Почему не выделяются средства на этот участок по федеральной программе безопасности? Опять непонятно.

— Может потому, что мы слишком далеко от Москвы? — спрашивали приморские дорожники, во многом зная, как ответить на свои вопросы. Не зря же они живут рядом с такими развитыми странами, как Япония и Южная Корея, как шагнувший в последние годы вперед Китай.

Приморчане ездят за границу и, возвращаясь, в числе прочих эмоций привозят впечатления о тамошних дорогах. Не зря бытует мнение о том, что в этих странах автодороги ремонтируют меньше, чем в России. Это действительно так. Возьмите тот же Китай. О том, что качественно выполнено основание и что от начала до конца уложено асфальтобетонное или цементобетонное покрытие говорить не приходится. Там нет грунтовых разрывов, как на «Усури». Там кюветы и откосы укреплены плиткой. Смотришь и думаешь, как им денег на это не жалко? Кромка земляного полотна бетонная, барьерное ограждение забурено и стоит на трубах, а не как у нас, на швеллере. И при ударе сминаются не стойки, а амортизаторы на них. Но это частности. В целом там дорога построена так, что она не требует ежегодного ремонта, профилировки, подсыпки обочин, заливки трещин, ямочного ремонта и прочих спасательных мероприятий, которые без конца идут на российских дорогах. Сбор мусора, подметание, покраска — вот набор работ по содержанию в Китае.

А можно взглянуть и на японский опыт. Япония по площади всего в два раза больше Приморского края. Но у Примавтодора, работающего по всему краю, всего 27 асфальтобетонных заводов, а в Японии их — 611. Причем заводы там намного мощнее и работают постоянно, а в Приморье они простаивают. На участке от Владивостока до Уссурийска размещено четыре АБЗ, а в Японии на таком расстоянии 40 заводов работает. Вот поэтому там и дороги нормальные.

Предлагают приморчане поучиться у заграничные и вопросам организации

Татьяна Рыбакова и Марина Гнеденко



работы. Почему у нас Росавтодор работает с подрядными дорожными предприятиями напрямую? Агентство в составе Министерства транспорта России должно определять дорожную политику, причем по всем дорогам — федеральным, муниципальным и территориальным, а не курировать собственные предприятия и свои 47 тыс. км федеральных магистралей. Разве остальные 960 тыс. километров не российские дороги? Проблема в том, чтобы выстроить стратегию, добиться стабильного финансирования. Вот тогда не потребуются создавать специальные структуры заказчиков отдельно на федеральных, территориальных и муниципальных дорогах. Уж по крайней мере в Приморском крае Департамент дорожного хозяйства вполне мог бы выступить заказчиком

по федеральной дороге. Получает же он деньги по субвенциям на строительство и расходует их эффективно. Прозрачность и контроль обеспечены как казначейской системой, так и соответствующими контролирующими организациями. И был бы тогда заказчик не из далекой Москвы, и даже не из Хабаровска. Это был бы тот, кто живет здесь, и кто на себе чувствует все неровности именно этой дороги.

Задавая свои вопросы и предлагая ответы на них, приморчане уверены, что ситуация будет меняться. Страна не может остаться без дорог. Значит, работа будет. И коллектив Примавтодора численностью 3200 человек в 27 филиалах готовится к ней, стараясь сохранить и коллектив, и его мощный потенциал. Дорожники — люди уникальные, как здесь, так и во всей



России. Любопытное наблюдение – Примавтодор заключил договор на бесплатное медстрахование, так за год за помощью практически никто не обратился. Люди работают, не считаясь со временем и здоровьем. Ночь-полночь, а дорожник готов к работе.

Из 27 филиалов ОАО «Примавтодора» только три заняты на федеральной дороге «Усури». Как они работают, рассказали при встрече руководители коллективов.



**Олег Модженок**, директор Надеждинского филиала ОАО Примавтодор:

– Численность нашего филиала составляет 130 человек. На содержании 46 км федеральной дороги и 120 км на территориальной сети. Среди особенностей нашего участка федеральной дороги – высокая, до 40 тысяч автомобилей интенсивность движения. Естественно, то, что близко большой город, а вокруг дачные поселки, сказывается на обилие мусора, который приходится убирать не только в полосе отвода, но и в пределах видимости. Иначе порядка не будет заметно. Из особенностей зимнего содержания можно назвать то, что в нашем приморском климате много соли приходится сыпать. От этого быстрее разрушаются элементы обстановки пути, дорожные знаки, барьерное ограждение. Приходится чаще красить, трудозатраты увеличиваются.

Прошедшая зима была достаточно сложной. Если падал снег, то сразу несколько норм, причем снег мокрый, тяжелый, который норовил образовать

наледь. Мы справились, хотя для выполнения работ по содержанию используется в основном старая техника. По мере возможности производим обновление, но этого недостаточно. В этом году было закуплено два новых КамАЗа с пятью комплектами сменного навесного оборудования. Для нас очень удобны и скоростные отвалы, и средние отвалы для ликвидации наледей. А всего на предприятии шесть комбинированных дорожных машин.

Конечно, есть сейчас и ручная техника для уборки мостов, ограждений, для окашивания, есть машины для ямочного ремонта. Но многое приходится совершенствовать, изготавливать собственными силами. К примеру, заводское оборудование для очистки под барьерными ограждениями получили, испытали. Работает хорошо. Надо бы еще один комплект, да средств нет. Изготовили самодельное, не хуже оригинального чистит. Откосники в наших филиалах давно сами делают. На Т-150 навешиваем. А уж мелочевки удобной сколько угодно. Люди умеют думать и реализовать идеи, полезные для работы. Например, ролики на ротор приспособили, чтобы барьерку при снегоочистке не царапать. Или в бункере пескоразбрасывателя придумали как устранить конструктивную недоработку – зависал материал, задерживаясь на кожухе вибратора. Убрали кожух – теперь нормально сыпается. Сами и технологии совершенствуем. Пробовали пескосоляную смесь морской водой поливать. Пристает к дороге хорошо и работает лучше.

Конечно, такие предложения вносят бывалые дорожники, которых у нас большинство. Пожалуй, дольше всех работает здесь Нина Александровна Липухина. На ее памяти и становление, и развитие предприятия. Сейчас она начальник ППО, а в свое время была директором. Ветеранов у нас много, с молодежью похуже. И приглашали, и обучали, но не задерживаются надолго. Зарплата невелика, а работа тяжелая, ненормированная.

**Александр Лакиза**, исполняющий обязанности директора Пригородного филиала ОАО «Примавтодор»:

– Даже по названию понятно, что участок нашего филиала стыкуется с чертой города Владивостока. На содержании 175 км дорог, из них 23 км



– четырехполосный участок федеральной дороги «Усури». Интенсивность движения доходит до 45 тысяч автомобилей в сутки. Самое сложное, наверное, то, что слишком много людей считают себя специалистами в дорожном деле и оттого им кажется, что во всем, что на дорогах плохо, виновата обслуживающая их подрядная организация.

На самом деле дорожники делают все возможное для обеспечения комфортного проезда. А плохо то, что финансирования соответствующего затратам нет, цены в проекты закладываются низкие, межремонтные сроки не соблюдаются. Нормативы, мягко говоря, вообще странные. Нельзя нормировать все работы. Отдельные виды следует оплачивать по факту. Как, например, из 900 одинаковых знаков выбрать часть для покраски на выделенные средства, а остальное оставить в облеслом виде? То же самое с криволинейным брусом, сигнальными столбиками.

Ценились бы работы подороже, тогда и технику подрядчики смогли бы обновить. А при существующих расценках скоро совсем будет нечем работать. Грейдерам по 15–18 лет. Приобрели один в этом году, китайский, после того, как заработали немного на ремонте участка дороги в Надеждинском районе. На нашем-то за последние шесть лет ни одного километра асфальта не положили. А уже требуется.

Нужна работа и дороге, и коллективу. Жалко специалистов сокращать

за ненадобностью. У нас 207 человек. Стараемся занять всех. В прошлом году смонтировали на своей базе битумно-эмульсионную установку. В этом начинаем производить эмульсию для ямочного ремонта, для подгрунтовки, для поверхностной обработки. Производительность установки позволяет и наши филиалы обеспечить, и город Владивосток. Ищем и работу в других направлениях.



**Сергей Тесленко**, директор Пожарского филиала ОАО «Примавтодор»:

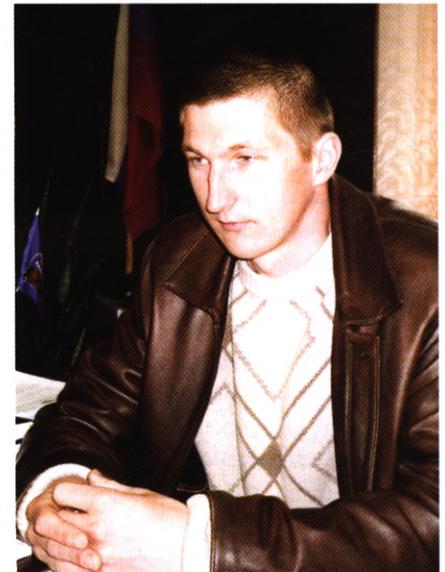
– На предприятии работает 82 человека, которые обслуживают 257 км автомобильных дорог. Из них 83 км федеральной автодороги Хабаровск – Владивосток в пределах Пожарского района. Проблемы у нас общие для всей дорожной России. Недофинансирование нормативного содержания, накопленный недоремонт. К тому же на нашем участке два объекта незавершенного строительства. Это мост на 246 км и путепровод на 273 км. В результате дорога приходит в непроезжаемое состояние. Почти двадцать лет серьезного ремонта не было. Это плохо и для дороги, и для предприятия. На этот год нам повезло – в Хабаровском крае выиграли торги по устройству асфальтобетонного покрытия на 15 км. Там предстоит освоить около 120 млн рублей. Без этой работы наше предприятие можно было бы закрывать. Ведь остальных работ набрали всего лишь на пять млн рублей. Два км асфальта да еще два поверхностной обработки. Остальное – содержание на 15 млн рублей. А между тем потенциал у предприятия очень хороший. В Гуве-

рово с 1998 года новейший завод ДС-1785 стоит, ни тонны асфальтобетона на нем не выпустили. Устанавливали под строительство обхода Знаменки, куда должны были 50 тысяч тонн уложить. Но все зависло. Коллектив живет надеждой на лучшие времена, когда можно будет применить свои силы на благо дорог. У нас каждый проезжающий по дороге обращает внимание на красочную надпись на нашем АБЗ «А я люблю дорогу!». Автор ее – начальник участка Сергей Барышевский, человек поэтического склада. Но, по большому счету, все мы действительно любим наши дороги. Бережем, храним, чистим, не допуская перебоев в движении. О многих специалистах хотелось бы сказать добрые слова. Это и механик Иван Соц, и рабочий Анатолий Жердев, и водитель Владимир Лученинов. Можно всех перечислять, плохие у нас не держатся.

**Максим Черепанов**, главный инженер Черниговского филиала ОАО «Примавтодор»:

– Мы содержим 270 км территориальных дорог Черниговского района и 49 км федеральной автомагистрали «Усури». На предприятии работает 100 человек. Из техники – семь КамАЗов, экскаватор, катки, асфальтоукладчики. Есть два асфальтобетонных завода, один из которых законсервирован до лучших времен. Дорога ведь давно строилась, а межремонтные сроки не соблюдались. Так что работы в будущем предстоит много...

Максим Черепанов – один из самых молодых инженеров такого уровня. Сын военного, он выбрал путь дорожника и уже через год после окончания Хабаровского ТОГУ стал главным инженером предприятия. Общаясь с ним, понимаешь, что не умирает с течением времени дух настоящих до-



рожников, который донесло до нас старшее поколение, который поддерживают инженеры среднего поколения, возглавляющие сейчас предприятия и отделы управлений. А значит, есть надежда и на решение проблем, на то, что все-таки будет строиться и развиваться дорожная сеть России, в которой достойное место должна занять и автодорога «Усури», и другие, пока только планируемые магистрали Приморского края.

# Ну что тебе сказать про Сахалин?

Геннадий Мрастев



Э то только в песне на острове нормальная погода. На деле за сутки пребывания в этой островной области невозможно привыкнуть ни к мгновенным переходам от снега к солнцу, от ветра к туману и обратно. Но есть и постоянные напасти. Зимой это снегопады, которые любят начинаться под вечер и заканчиваться утром, будто специально испытывая дорожников на прочность. Зная эту особенность, ни один сахалинский водитель не поедет в метельную ночь на дорогу, кроме, конечно, водителей комбинированных дорожных машин, грейдеров и шнекороторов. Пожалуй, Сахалин — это один из немногих регионов России, где шнекороторы используются по полной программе всю зиму. Наиболее продвинутые дорожники стремятся приобрести японские машины. Они способны и жесткий снег грызть, и выбрасывать его в любую сторону и еще, что очень важно, могут не ломаться очень долгое время.

Самым снегозаносимым местом на федеральных дорогах Сахалина, протяженность которых 112 км, по праву считается Холмский перевал, на котором снег порой закрывает с верхом даже двухметровые стойки дорожных знаков. Горы снега высятся за обочинной до поздней весны. В прошлом году они своей тяжестью оторвали от стоек 120 метров барьерного ограждения. С наступлением теплых дней подтаивающие сугробы на обочинах становятся

ниже. На их срезе, выполненном шнекоротором, они выглядят как слоеный пирог, по которому можно подсчитать точное количество снегопадов и посыпок пескосоляной смесью. Еще точнее можно было бы сделать это, собрав с обочины высыпанный за зиму песок, который скрыл собой стойки барьерного ограждения на 10–15 сантиметров. Только на Холмском перевале за прошедший сезон израсходовано две тысячи тонн песка. Цифра впечатляет.

Сразу за перевалом, возле городской свалки, заканчивается граница федеральной автодороги Южно-Сахалинск — Холмск. Кстати, и начинается она практически от городской свалки Южно-Сахалинска. Долгое время эта особенность дороги («от свалки до свалки») играла злые шутки с холмскими дорожниками. За снегозаносы на муниципальном участке дорожники не отвечали, но претензии предъявляли именно им. В этом году начальнику Холмского ДРСУ Николаю Ткаченко удалось заключить договор с муниципалитетом, взяв городской участок на подряд. И сразу одной извечной головной болью стало меньше. Прошедшей зимой весь Холмский перевал обслуживался одинаково, дорога содержалась без наката.

Весна, избавив дороги от снегозаносов и лавиноопасности, принесла с собой новые проблемы. Просто удивительно, сколько их сосредоточено на 87 километрах автодороги Южно-Сахалинск — Холмск. Одна из них связана все с тем же перевалом. Это камнепад. За сезон дорожники убирают с дороги от 500 до 1000 тонн камней. Они здесь особые. Эту породу в обычном состоянии порой не берет даже самый мощный экскаватор. Но стоит пригреть солнышку и брызнуть дождю, она самостоятельно рассыпается, превращаясь в низкопрочный щебень. Правда, падая на дорогу, он создает очень высокую опасность для дорожного движения. Из-за постоянного его выкрашивания и осыпания в этом году над дорогой нависает громадный кусок скалы, который при падении способен надолго перекрыть любое движение по федеральной дороге.

Холмское, как, впрочем, и соседнее Анивское ДРСУ заняты на обслужи-

вании автодороги Южно-Сахалинск — Холмск по субподряду. А генподрядчик ООО «Экспромт» базируется в Южно-Сахалинске. Если спроецировать сложившиеся отношения на систему управления федеральными дорогами, то получится, что генподрядчик выполняет функции заказчика. Так сложилось, что найти куратора для 112 километров федеральных дорог Сахалинской области у Дальуправтодора не получается. Причина до банальности проста. Инженер-куратор должен жить на Сахалине. Но при этом он будет числиться на работе в Хабаровске, и значит сахалинские надбавки и коэффициент ему не светят. На таких условиях ни один здравомыслящий сахалинский инженер-дорожник не согласится тянуть ляжку приемщика работ. Эту функцию часто выполняет сам начальник ГУДП «Экспромт» Геннадий Мрастев. Он, опытный дорожник, всю сознательную жизнь прожил на Сахалине. Начинать работать прорабом на строительстве автодороги Южно-Сахалинск — Оха. Между прочим, там есть участки, которые с тех пор (с 1976 года, то есть 33 года) ни разу капитально не ремонтировались. Затем Мрастев работал старшим прорабом и главным инженером ДСУ-3, прокладывая дорогу от Взморья до Восточного, пробивая путь к северу острова, на Оху. После этого он шесть лет возглавлял Анивское ДРСУ. А потом в качестве заместителя начальника Сахалинавтодора по строительству участвовал в создании и обустройстве практически всех существующих дорог островной области.

С началом перестройки и разделением функций, а проще говоря с распадом прежнего Сахалинавтодора, Геннадий Мрастев возглавил крохотное малое предприятие, состоящее из песчаного карьера, экскаватора, бульдозера и нескольких человек штата. Это и стало началом современного «Экспромта», занявшего в последние годы ведущие позиции в дорожном строительстве Сахалинской области. Самым серьезным экзаменом для «Экспромта» стала реконструкция автодороги Южно-Сахалинск — Корсаков протяженностью 34 километра. Ее сделали пять лет назад, добавив к



шестиметровой проезжей части по метру с каждой стороны и перекрыв четырехсантиметровым слоем асфальтобетона. Тогда на предприятии работало 212 человек, которые за год освоили 200 млн рублей.

Сегодняшний уровень – 110–120 млн рублей. Причем в этой сумме и работа по прямым договорам, и подряд на территориальные дороги, которых у «Экспромта» почти столько же, сколько и федеральных. Вот только финансирования на них выделяется крайне мало. В линейном графике на год значатся просто смешные суммы: на месяц по 300–400 тысяч. Что можно на такие средства сделать? Вот вложить бы в эти дороги частицу мощи проекта Сахалин-1 с его газовыми богатствами. Возможно, со временем так и случится – от сверхприбылей газодобывающих попадет что-нибудь и на автодороги общего пользования. Только пока газодобывающие строят лишь свои объекты и подъезды к ним. А в ходе этого строительства разбивают лучшую на острове автодорогу Южно-Сахалинск – Корсаков. Всего в нескольких километрах от Южно-Сахалинска есть примыкание от поселка Охотское. Оттуда, из каменных и песчаных карьеров, тянутся вереницы тяжеловесных, до 50 тонн, грузовиков в Пригородное, к месту строительства газового терминала. Интенсивность движения по этому направлению доходит до 12 тысяч автомобилей в сутки. Это пока что рекорд для сахалинских дорог, рассчитанных под нагрузку в 6–10 тонн. Кстати, в Пригородном

«Экспромту» удалось поучаствовать в строительстве причальной эстакады для океанских танкеров. Дорожники укладывали там асфальтобетонное покрытие под уклоном в восемь промилей прямо на металл. Для этого применили особую технологию, раздобыли специальную мастику.

Работа по проекту Сахалин-1 на подряде у американской фирмы добавила «Экспромту» немало неопытного опыта. Особенно в плане культуры производства, организации контроля качества и экологического контроля. Обилие инспекторов на стройплощадке с непривычки просто поражало. Дорожники работали прямо над водой, и достаточно было камешку упасть в воду, как спящие там на лодках инспектора тут же могли оформить

протокол и предъявить штрафные санкции. Инженеры американского контроля качества тщательно наблюдают за всеми сферами деятельности, жестко регламентируя все процессы. Особо удивительно было видеть их не только на собственных объектах, но и на федеральной дороге, где они выполняли функции автоинспекции для своего технологического транспорта. Но в целом работой дорожников американцы остались очень довольны. Это не удивительно, ведь уже несколько лет ГУДП «Экспромт» работает по мировым стандартам, готовясь к аккредитации по системе качества ИСО 9000-2001. Этим вопросом занимается японское представительство всемирной системы контроля качества, и в самое ближайшее время предприятие

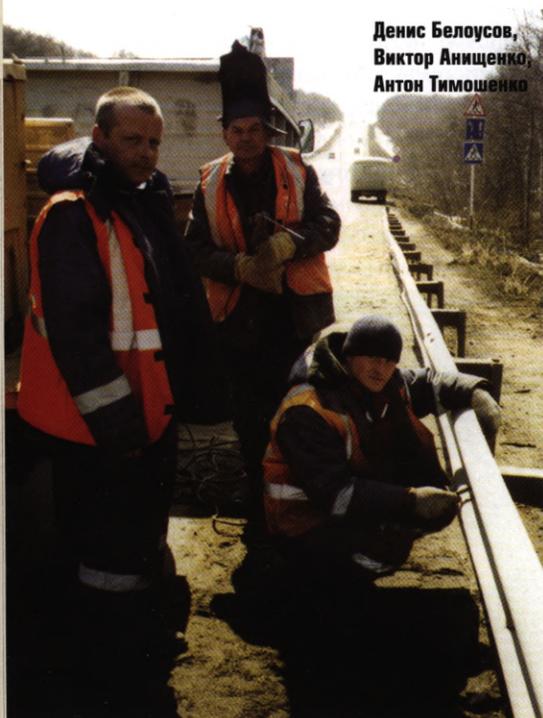


**Сергей Цимбал,  
Николай Ткаченко  
и Аркадий Волынский**



получит заслуженный сертификат, способствующий выходу даже на международный рынок дорожно-строительных подрядов. Это немало важно в связи с активным освоением газонефтяных месторождений, превративших остров в скопление интернациональных строительных сил.

В сущности, сегодня у «Экспромта» есть все, чтобы заниматься эффективной производственной деятельностью. Великолепно оснащенная база с двумя асфальтобетонными заводами. В прошлом году на ней было выпущено 22 тысячи тонн асфальтобетона. Правда, при этом стоит отметить, что на федеральные дороги пошло всего лишь 100 тонн. А ведь там есть участки, простоявшие без ремонта более 30 лет!



**Денис Белоусов,  
Виктор Анищенко,  
Антон Тимошенко**

Есть на базе и оборудование по производству мучки, которая успешно используется самим «Экспромтом» и реализуется другим предприятиям Сахалинской области. Есть у дорожников и собственный песчаный карьер, и высокопроизводительная техника, и классные специалисты. В составе коллектива 13 почетных дорожников и один заслуженный строитель России – машинист автогрейдера Анатолий Сыругин. Среди тех, кто, как и он, всю жизнь посвятил дорогам – главный инженер Анатолий Медведев, который трудится в отрасли с 1967 года. В 1978 году пришла строить сахалинские дороги начальник ПТО Людмила Никишина, более 20 лет успешно трудятся Зинаида Мрастева, Светлана Пулинец, Юрий Мун, Людмила Ляпкина, Вячеслав Тучков, Валерий Степанов, Вячеслав Гавричков, Александр Перелерий, Василий Емельянов. Старая дорожная гвардия по-прежнему готова показать свои возможности и на содержании, и на строительстве дорог.

Но нет для этого самого простого – объемов. Не имея реальной перспективы разворота событий, дорожники к строительному сезону все-таки заготовили горы щебня и песка. Надежда на объемы уровня прошлого года есть. А оставшийся материал будет реализован на сторону. Хотя дорожникам хотелось бы и его пустить на свои дороги. Ведь потребности в строительстве на Сахалине огромные. В том числе и по строительству автодорог федерального уровня. Кстати, в прежние годы единственная и самая протяженная магистральная дорога, связывающая Южно-Сахалинск с Охой, относилась

к федеральным. Но в результате псевдополитических перетасовок она была передана в разряд территориальных. Положение следует менять, тем более, что интенсивность движения на ней постоянно растет, а состояние оставляет желать лучшего. Кроме того, к федеральным объектам следует отнести и готовящееся строительство тоннеля, соединяющего Сахалин с материком, и международного мостового перехода в Японию, которая, как известно, видна с южной оконечности Сахалина невооруженным глазом. Информация об этом то и дело появляется в средствах массовой информации, предваряя реальные планы Минтранса России.

Просто обидно, что в ожидании этих грядущих строек серьезному предприятию, укрупняющемуся год от года, приходится перебиваться почти случайными заработками. Так, в прошлом году удалось выполнить работы на 22 млн рублей по благоустройству Южно-Сахалинска, да еще 18 млн рублей по программе Сахалин-1. Остальную сумму объемов дало содержание дорог, но нельзя забывать, что к ее освоению причастны еще две субподрядные организации. Правда, существующая на острове тенденция к укрупнению дорожных предприятий подталкивает «Экспромт» на их объединение, но, как считает Геннадий Мрастев, пока это преждевременно, особенно если учесть, что в Анивском районе планируется крупное строительство, на которое выделяется порядка двух миллиардов рублей и даже нескольким дорожным организациям там найдется место. Тем более что потенциал у Анивского ДРСУ значительный еще со времен работы там Геннадия Мрастева. К любым преобразованиям и слияниям надо относиться очень осторожно и взвешенно, тщательно анализируя и оценивая перспективы, считает он. А вот те проблемы, которые надо срочно решать, им давно уже взвешены и оценены. Одна из главных – обновление кадров.

– Если раньше в семидесятые годы только техники не хватало, то сейчас, кроме отсутствия объемов, стала ощущаться и нехватка кадров, – говорит Геннадий Мрастев. – Молодежь не идет в дорожники. Институты оканчивают по 80–100 человек, а по специальности работать идут единицы. Проблема и с машинистами на технику. Наши объявления красуются во

**Александр Козырев, начальник Анивского ДРСУ**



всех газет. Требуются грейдеристы, каткисты, машинисты асфальтоукладчиков, операторы АБЗ. В последнее время начала возрождаться система профтехобразования, даем заявки, платим за обучение. Но учиться на рабочие специальности молодые, как правило, не хотят. Если в теории соколлетних уже и на работу неохотно берут, то к нам приходят люди в 45–46 лет, и мы отправляем их учиться. У нас ведь одной специальности мало. Если летом он на катке, асфальтоукладчике или рульразметочной машине, то зимой на бульдозере, шнекороторе, КДМ. Из ситуации выходим самыми разными путями. Немало у нас сезонников. Летом отработали и уезжают. А к маю звонят, как там мое место не заняли? Так, на косилку специалист приезжает, на АБЗ. Операторы завода

с ноября по март в отпуске. А потом ни выходных, ни нормированного дня. Правда, и зарплата до 35 тысяч получается. Есть за что работать...

Еще одна сахалинская проблема — влажный климат. Он пагубно действует и на технику, и на металлические части обустройства дорог. Здесь больше четырех лет КДМ не выдерживают. Соль, песок и морской воздух разъедают кузова, трубки, соединения. То же самое происходит со стойками дорожных знаков, барьерных ограждений, с автобусными павильонами. От коррозии не спасти их заложенной в федеральные нормы нормы покраской раз в два года. Для Сахалина этого недостаточно.

К чисто сахалинской проблеме относится и гигантизм растений. Здесь не годятся общепринятые нормы. Тут придорожные лопухи растут в день по пять сантиметров, а если не корчевать ивняк, то за месяц он поднимается на 30–40 сантиметров. Любопытно, что именно здесь в девяностые годы опробовали раундап — специальный препарат для уничтожения растительности. Он оказался очень эффективным. Но воздействуя на траву, он уничтожил и корни растений, стабилизировавших земляное полотно. Крутые откосы сахалинских дорог немедленно стали оползать, начали образовываться линзы и просадки. Последствия эксперимента ликвидировали долго и трудно...

Любой разговор о проблемах рано или поздно сводится к недостаточному

финансированию. К примеру, хотели бы сахалинцы опробовать технологию содержания чистой солью. Но как, если при теоретически положенных 10% пескосоляной смеси приходится применять трехпроцентную композицию на территориальных и четырехпроцентную на федеральных дорогах. Причем и этот состав в целях экономии рекомендуется посыпать только на опасных участках.

Есть идея о использовании морской воды, как своеобразного солевого раствора. Но и здесь нужна наука, нужны исследования, которые тоже стоят денег. А их нет. Арифметика сахалинской жизни очень проста. На километр федеральных дорог выделяется 340 тысяч рублей в год, на километр территориальных — 110–120 тысяч рублей. Стоимость тонны битума на Сахалине составляет 20 тысяч рублей. Тогда как, к примеру, в Иркутске — 9, в Омске — 6, а в Уфе и за 3 тысячи можно купить. Но транспортные расходы съедят всю экономию.

Даже из этой раскладки и краткого перечня климатическо-геологических проблем видно, насколько дорого обходится содержание дорог.

— Пока что в стандартные нормы мы не укладываемся ни по одному параметру. — Они компенсируют процентов 40 затрат на содержание, — считает Геннадий Мрастев. — Но мы работаем на совесть. Ведь в строительстве, ремонте и содержании дорог наше предназначение.





IX Международная  
специализированная  
**ВЫСТАВКА**

# ДОРОГИ. МОСТЫ. ТОННЕЛИ

**26 – 28 сентября 2007**

Санкт-Петербург, Михайловский манеж  
Манежная площадь, 2 (м. "Гостиный двор")

Поддержка выставки:

Комитет по благоустройству и дорожному хозяйству Санкт-Петербурга,  
Комитет по дорожному хозяйству и транспорту Ленинградской области,  
Ассоциация «Дормост», ГП «Информавтодор», Международная академия транспорта

Информационная поддержка:



Организатор выставки: Выставочное объединение «РЕСТЭК™»

Тел.: (812) 320-8094, 303-8862 Факс: (812) 320-8090 E-mail: port@restec.ru

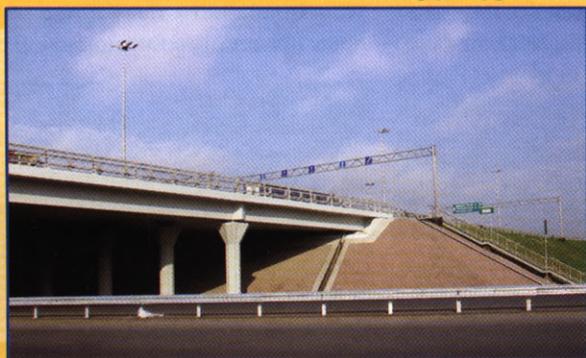


[www.restec.ru/transport](http://www.restec.ru/transport)

реклама

## ООО «Полимерстройтехнология-А» ГЕОСТАБ

Решетка с ячеистой структурой для укрепления грунтовой поверхности



### ПРОИЗВОДСТВО

(Патенты, сертификаты, Росдорсертификация)

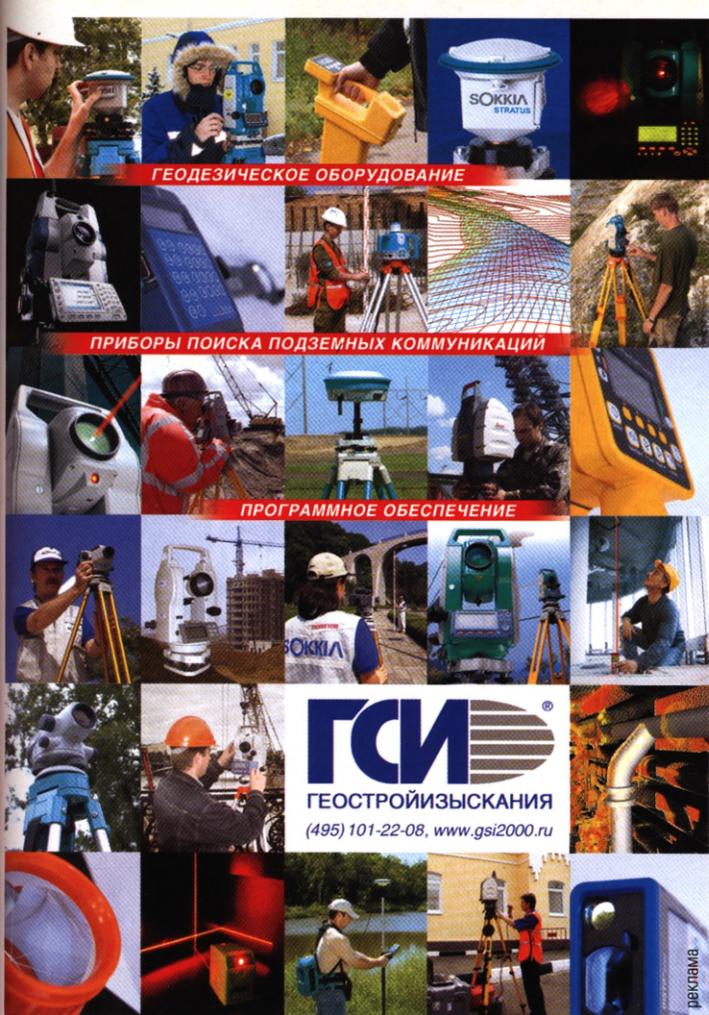


123001, г. Москва, Гранатный пер., д. 9, офис 61, тел/факс (495) 203-77-84,  
290-17-00, e-mail: arhfond@mail.ru и polimerstroy@bk.ru

Бологодская областная универсальная научная библиотека

[www.booksite.ru](http://www.booksite.ru)

реклама



ГЕОДЕЗИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

ПРИБОРЫ ПОИСКА ПОДЗЕМНЫХ КОММУНИКАЦИЙ

ПРОГРАММНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ

**ГСМ**  
ГЕОСТРОЙИЗЫСКАНИЯ  
(495) 101-22-08, www.gsi2000.ru

# БИТУМ

НЕФТЯНОЙ  
ДОРОЖНЫЙ

МАРОК 60/90  
90/130, 100/130

ОТЛАЖЕННАЯ  
СИСТЕМА  
ПОСТАВОК

ОПТИМАЛЬНЫЕ  
УСЛОВИЯ  
ОПЛАТЫ

ЗАО "Агротехсервис Инвест"  
Московская обл., г. Люберцы, Октябрьский пр-т, д. 10, корп. 1.  
Тел./факс: (495) 961-0013, 544-1424, 544-1425  
e-mail: akshld@cnt.ru

реклама

реклама

## ИТОГИ КОНКУРСА НА ЛУЧШЕЕ ПРИМЕНЕНИЕ ТЕХНОЛОГИИ ГЕОЯЧЕЕК «ПРУДОН-494» В ПРОЕКТАХ ТРАНСПОРТНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА



В 2006 году ОАО «494 УНР» был объявлен Первый в России конкурс на лучшее применение технологии «ПРУДОН-494» в проектах транспортного строительства. Основной целью конкурса мы видели в получении достойной оценки и признания научных, технических, проектных, инновационных и экономических преимуществ пластиковых геоячеек «ПРУДОН-494», производимых ОАО «494 УНР».

К участию в конкурсе было приглашено более 1 000 научно-исследовательских, проектных, подрядных организаций и непосредственно заказчиков объектов дорожной, газовой, нефтяной и железнодорожной отраслей.

В апреле 2007 года конкурсная комиссия в составе членов международного геосинтетического сообщества, экспертов по новым технологиям, представителей ведущих проектных и научно-исследовательских институтов подвела итоги конкурса «ПРОЕКТ → ПРУДОН 494 УНР».

На конкурс было представлено 379 конструктивно-технологических решений, проектов существующих объектов и новых конструкций с применением технологии «ПРУДОН-494». Лучшие из них включены нами во 2-е издание «Принципиальные схемы и конструктивно-технологические решения по применению объемных геоячеек «ПРУДОН-494» и примеры их реализации в транспортных сооружениях».

Подведя итоги конкурса комиссия приняла решение:

Дипломом Первой степени в номинации «За лучшее научно-техническое решение в транспортном строительстве и внедрение технологии геоячеек «ПРУДОН-494» наградить 10 участников, в том числе:

- 26 Центральный НИИ МО РФ;
- ОАО «Вологдаагропроект»;
- ОАО «ВНИПИГаздобыча».

Дипломом Первой степени в номинации «За лучшее проектное решение в транспортном и гидротехническом строительстве с применением технологии геоячеек «ПРУДОН-494» наградить 15 участников, в том числе:

- ОАО «СОЮЗДОРНИИ»;
- ООО «Ленводпроект»;
- «Уфагипротрубопровод», Уфимский филиал ОАО «Гипротрубопровод»;
- ГУП «Якутский Государственный проектный, научно-исследовательский институт строительства».

Дипломом Первой степени в номинации «За лучшее инновационное и конструктивное решение в проектах строящихся в настоящее время объектов с использованием технологии «ПРУДОН-494» наградить 20 участников, в том числе:

- ООО «ТЭРМ»;
- ОАО «ГИПРОТРАНСМОСТ»;
- ООО ПИИ «Кировмостпроект»;
- ООО «МОСТДОРПРОЕКТ».

Итоги конкурса  
ПРУДОН - 494

140170, Россия, Московская область, г.Бронницы, ул.Строительная, 4  
Тел.: +7 495 950 82 38, Факс: +7 495 950 84 76, E-mail: unrmarket@dts.ru

реклама



**VOLVO**

**В ОСНОВЕ ВСЕХ VOLVO – ОДНА ИДЕЯ.**

**Вы.**

**MORE CARE. BUILT IN.**

Чтобы создать самую надежную и производительную технику в мире, мы начинаем с Вас. Мы выясняем, что Вам нужно, чтобы работать быстрее и экономичнее, и учитываем это в каждой машине. Именно поэтому Ваша кабина так комфортабельна, Ваш двигатель производителен и потребляет меньше топлива, техобслуживание требуется реже и выполняется проще. Мы понимаем, что чем больше мы заботимся о Вас, тем лучше Вы выполняете свою работу, и следуем принципу: **Больше заботы. В каждой машине.**

[www.volvoce.ru](http://www.volvoce.ru)

**ЗАО «Вольво Восток»**

Московская область, 141407, Химки, ул. Панфилова, влад. 19, Кантри Парк  
тел.: +7 (495) 9611030, факс: +7 (495) 9611034,  
e-mail: vcesales.russia@volvo.com

**ЗАО «Вольво Восток»**

Ленинградская область, 196626, пос. Шушары, Бадаевское отд., 21  
тел.: (812) 327-33-22, факс: (812) 329-04-81

Вологодская областная универсальная научная библиотека  
[www.booksite.ru](http://www.booksite.ru)



Ю.Р. Перков, к.т.н.,  
 А.П. Фомин, к.т.н.,  
 Е.В. Никаньчева, инженер,  
 О.Б. Коренков, инженер,  
 (ФГУП «РосдорНИИ»)

# Новая регламентация выполнения работ на участках уширения автомобильных дорог

*В 2005–2006 гг. ФГУП «РосдорНИИ» в рамках плана НИИОКР Росавтодора проводились исследования, направленные на совершенствование выполнения работ на участках уширения реконструируемых (ремонтируемых) автомобильных дорог. Они включали совершенствование теоретических основ методологии регулирования водно-теплового режима земляного полотна на участках уширения (работы выполнялись совместно с В.И. Рувинским, д.т.н.) и завершились разработкой рекомендаций по проектированию и устройству уширения автомобильных дорог (2007 г.).*

**А**ктуальность регламентации выполнения проектно-изыскательских и строительных работ на участках уширения автомобильных дорог определяется следующими основными факторами:

- необходимостью выполнения большого объема работ по уширению – по данным АБДД «Дорога», требуемый объем работ по уширению только федеральных автомобильных дорог составляет не менее 8 тысяч километров;
- значимостью такого рода работ, обеспечивающих кардинальное улучшение транспортно-эксплуатационных показателей дороги;
- недостаточностью существующей регламентации работ.

Последняя касается в основном нового строительства или усиления существующей дорожной одежды. В то же время практически все этапы работ при уширении – изыскания, проектирование и собственно строительство имеют существенные особенности.

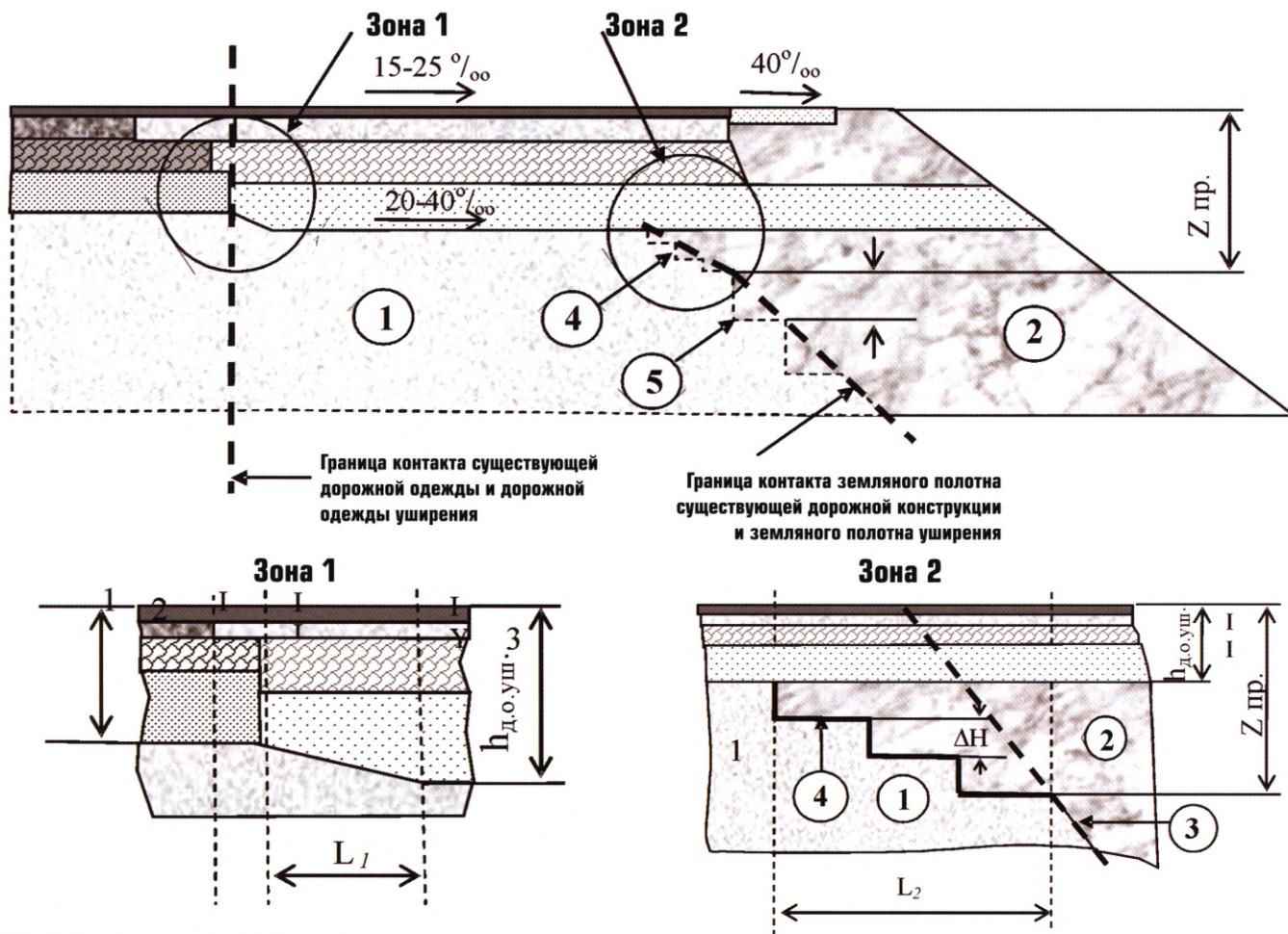
Разработанные рекомендации содержат особенности выполнения изыскательских работ, порядок назначения конструктивных решений и методику расчета дорожных конструкций на участках уширения, а также особенности технологии производства работ. Рекомендации основываются на существующих методах расчета дорожных одежд, дополняя их в части учета взаимовлияния существующей и вновь устраиваемой дорожных конструкций в местах уширения. То есть устраняют основной недостаток существующего подхода к проектированию – недостаточный учет вида и состояния существующей дорожной конструкции при назначении дорожной конструкции уширения, что не позволяет обеспечить их равнопрочность. Зачастую это приводит к быстрому появлению дефектов в зонах сопряжения существующей и вновь устраиваемой дорожных конструкций (рис. 1).

Основные особенности проектирования дорожных конструкций при уширении связаны с введением понятия переходных зон и расчета дорожных конструкций на границах сопряжения по вновь введенным критериям «равнопрочности по морозоустойчивости». При проектировании рассматри-



Рис. 1. Характерные дефекты в зоне сопряжения

ваются две переходные зоны (рис. 2), расположенные вблизи границ сопряжения «старой» и «новой» дорожной одежды (зона 1), «старого» и «нового» земляного полотна (зона 2). Методически предварительный расчет дорожных одежд уширения и назначение толщин слоев выполняют в соответствии с действующими документами (ОДН 218.046-01, ОДН 218.052-2002 и др.). Окончательно дорожную конструкцию назначают с учетом критериев, обеспечивающих «равнопрочность по морозоустойчивости». Эти критерии – допустимая разность между величинами пучения  $\Delta h$  и допустимая разность между



**Рис. 2. Переходные зоны на участках уширения**  
 1 – существующее земляное полотно  
 2 – земляное полотно уширения  
 3 – линия откоса существующего земляного полотна  
 4 – линия сопряжения земляного полотна уширения и существующего земляного полотна в пределах глубины промерзания  
 5 – то же, ниже глубины промерзания  
 $L_{1,2}$  – соответственно ширина переходной зоны 1 и 2  
 $h$  д.о. сущ. и  $h$  д.о. ушпр. – соответственно толщина дорожной одежды существующей конструкции и на уширении  
 $Z_{пр.}$  – глубина промерзания дорожной конструкции на участке уширения.

величинами осадки  $\Delta \sigma$  грунтов рабочего слоя земляного полотна после оттаивания в зонах 1 и 2.

Величины  $\Delta h$  и  $\Delta \sigma$  возникают вследствие всегда имеющих различия дорожных конструкций и концентрируются в узких зонах сопряжения. Последнее приводит к необходимости их ограничения существенно более низкими значениями (в пределах 0,2–0,7 см), чем обычные допустимые значения величин морозного пучения (3–10 см). Для **зоны 2** с точки зрения соблюдения критериев большое значение имеет различие по степени морозной пучинистости грунтов. В связи с этим не всегда возможно, например, устройство уширения существующего земляного полотна из связных грунтов дренирующими грунтами.

Несоблюдение расчетных критериев служит основанием для применения различного рода дополнительных мероприятий. Прежде всего, рекомендуется обеспечить плавное изменение уровня поверхности земляного полотна в переходных зонах с назначением длины переходных зон по допустимой интенсивности изменения величины пучения и осадки (0,21–0,25 см/м), поскольку это не требует каких-

либо существенных затрат.

Рекомендуются также другие дополнительные мероприятия, которые можно разделить на три группы в зависимости от целей и условий применения: группа 1 – мероприятия, направленные на изменение дорожных конструкций или их разделение; группа 2 – мероприятия, направленные на усиление зоны сопряжения дорожных одежд; группа 3 – мероприятия, направленные на регулирование водно-теплого режима земляного полотна.

Рекомендуется применение следующих мероприятий группы 1:

- а) при необходимости сопряжения разнотипных дорожных одежд (существующих жестких и нежестких, проектируемых на уширении) – дробление существующего жесткого покрытия при предварительном снятии существующих асфальтобетонных слоев усиления и последующем уплотнении образовавшихся фрагментов плиты. Могут применяться традиционные способы дробления (гидравлические, пневматические молоты и др.) и более эффективный способ виброрезонансного разрушения. Цель применения мероприятия – минимизация возникающих от транспортных и температурных воздействий горизонтальных и вертикальных перемещений в зоне сопряжения, в швах и трещинах плит за счет уменьшения эффективной длины плиты. Применение рекомендуется при неудовлетворительном состоянии существующего покрытия по ровности и дефектности, наличии дефектов, свидетельствующих о неудовлетворительном состоянии цементобетонных плит или основания под ними (трещины, проломы, просадки, ступени в швах) и невозможности устранения дефектов традиционными

методами, прежде всего, методами борьбы с отраженным трещинообразованием (увеличение толщины слоев асфальтобетонного покрытия над цементобетоном, устройство трещинопрерывающих прослоек, использование модифицированных асфальтобетонных смесей и др.);

- б) разделение дорожных конструкций существующей и на уширении за счет создания в зоне сопряжения продольных швов «открытого типа», разрезающих конструкцию по слоям покрытия или части этих слоев, в частности, как альтернатива мероприятию а);
- в) введение в конструкцию дорожной одежды уширения специальных прослоек из геосинтетических материалов для ее усиления и снижения вероятности возникновения неравномерных деформаций, связанных с недоуплотнением слоев материалов в зоне уширения, разновременностью создания дорожных конструкций существующей и на уширении. Рекомендуется устройство армирующих прослоек из полимерных геосеток под слоем основания из необработанных крупнопористых материалов при его наличии, в частности из появившихся в 2007 году отечественных двуслооориентированных геосеток «Славрос СД», выпускаемых по согласованному Росавтодором СТО 218.3.003-2006. В этом случае может достигаться дополнительная цель – сокращение толщины дорожной одежды уширения при сохранении ее прочности для ликвидации возможного перекрытия существующего дренажного слоя в зоне 1. Рекомендуется также устройство прослоек-фильтров из геосинтетических материалов, отвечающих требованиям рекомендаций по применению геосинтетических материалов при строительстве и ремонте автомобильных дорог (ФГУП РосдорНИИ, М., 2003 г.) под дополнительным дренарующим слоем дорожной одежды в пределах, по крайней мере, существующего земляного полотна, если при изысканиях отмечено значительное заилиение дренажного слоя существующей дорожной одежды;
- г) назначение дорожной одежды уширения в зависимости от теплофизических свойств материалов слоев дорожной одежды по приводимому расчету.

Рекомендуется выполнение следующих мероприятий группы 2:

- применение штыревых соединений при сопряжении цементобетонных слоев, регулирование соотношения толщин «разнопрочных» цементобетонных слоев за счет изменения толщины слоя уширения или его изменения в зоне сопряжения в соответствии с рекомендациями для опытного применения конструкций сопряжения существующих с вновь устраиваемыми дорожными одеждami при уширении проезжей части (ФГУП СоюздорНИИ, 2005 г.);
- применение армирующих геокомпозиатов (полимерных сеток на нетканой основе) в слоях покрытия с перекрытием зоны сопряжения на 1,0–1,2 м (допустимо также применение стеклосеток на нетканой основе для дорог не выше III категории по расчетной интенсивности движения);
- армирование нижних слоев дорожных одежд уширения в месте сопряжения на ширину 0,8–1,2 м с применением ранее упомянутых полимерных геосеток или объемных георешеток.

Мероприятия группы 3 рекомендуется назначать раздельно для старой части (по типовым решениям по восстановлению несущей способности и обеспечению прочности

и морозоустойчивости дорожной одежды на пучинистых участках автомобильных дорог – ОАО ГипродорНИИ, ГП РосдорНИИ, М., 2000 г.) и новой части дорожной конструкции после ее уширения. Мероприятия направлены на изменение глубины промерзания земляного полотна; изменение величин пучения грунтов земляного полотна; обеспечение осадкоустойчивости дорожной конструкции при оттаивании в весенний период.

Основные из мероприятий группы 3:

- а) устройство покрытия и основания из дорожно-строительных материалов, теплофизические свойства которых обеспечивают необходимое термическое сопротивление дорожной одежды;
- б) изменение конструкции и параметров «переходных зон»;
- в) включение в конструкцию дорожной одежды теплоизолирующих слоев;
- г) устройство гидроизолирующих, дренарующих и капиллярпрерывающих прослоек в теле земляного полотна;
- д) устройство дренарующих прослоек из геодрен на поверхности земляного полотна от границы «старого» дренарующего слоя до откоса вновь устраиваемого земляного полотна;
- е) устройство насыпи уширения из грунта определенного минералогического и гранулометрического состава.

В новой регламентации введены также уточненные по отношению к СНиП 3.06.03-85 требования к сопряжению земляного полотна. Исходя из целей сопряжения (не только обеспечение устойчивости насыпи, но и обеспечение возможности дополнительного уплотнения грунта откосной части существующего земляного полотна, имеющего, как правило, худшее состояние, чем грунт тела насыпи), выполнение сопряжения уступами рекомендуется в том числе и для насыпей с высотой до 2 м, если дорожная одежда уширения выходит за пределы существующего земляного полотна. Параметры уступов назначать исходя из их допустимой высоты – не более 1 м для песчаных грунтов, 1,25 м – для супесей, 1,5 м – для суглинков и глин, но не более максимально возможной с учетом состояния грунта откосной зоны, определяемой по номограмме на рис. 3.

Применение новой регламентации, как представляется, позволит существенно уточнить выполняемые при уширении работы по изысканиям, проектированию и строительству.

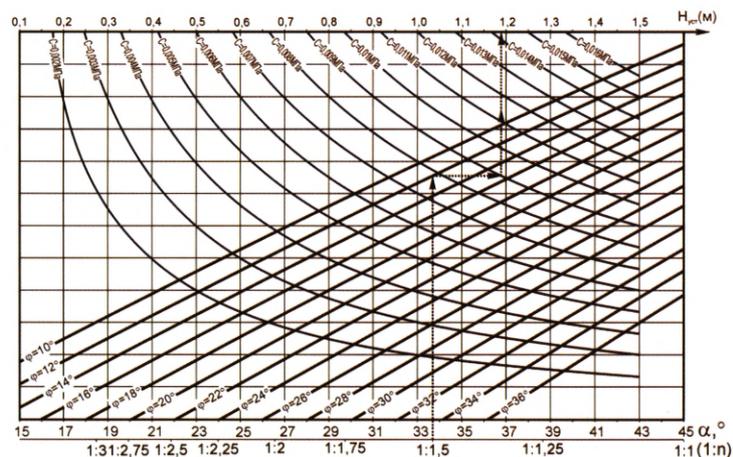


Рис. 3. Номограмма для определения максимальной высоты уступов (H<sub>уст</sub>) в зависимости от заложения откоса (α<sub>0</sub> или n) и прочностных свойств грунта (угла трения φ и сцепления C)

П.П. Петрович,  
доцент, старший научный сотрудник МАДИ (ГТУ), к.т.н.

# Основные тенденции развития земляного полотна

*Земляное полотно – один из основных элементов автомобильных дорог и аэродромов, от устойчивости, прочности и долговечности которого зависит работоспособность дорожных одежд и всего сооружения. В настоящее время земляное полотно проектируется на срок службы 100 лет. Больше ни один элемент автомобильной дороги не рассчитывается на такой срок. Земляное полотно должно обеспечивать безопасность движения транспортных средств путем сохранения проектного очертания и требуемой прочности в течение заданного срока службы; не допускать просадок и морозного пучения свыше расчетных значений; гармонично вписываться в окружающий ландшафт.*

**П**рочность и устойчивость земляного полотна обеспечиваются специальными конструкциями и регулированием водно-теплового режима, которое включает комплекс инженерных мероприятий: удаление поверхностной воды, возвышение низа дорожных одежд над расчетным уровнем грунтовых вод, применение грунтов, не склонных к льдообразованию или пучению и их надлежащее расположение по слоям, уплотнение, устройство дренажей, теплоизолирующих, паронепроницаемых, капиллярпрерывающих, армирующих, разделительных прослоек в теле земляного полотна и т.д.

Водно-тепловой режим земляного полотна существенно зависит и от условий поверхностного стока, поэтому до застройки территории в городах, при сооружении автомобильных дорог должна быть закончена инженерная подготовка, т.е. произведена вертикальная планировка и разработан продольный профиль, тем самым осуществлен поверхностный сток, а также уложены подземные сети и инженерные коммуникации.

В связи с самым большим сроком службы земляного полотна среди элементов и сооружений автомобильной дороги и аэродрома изменились подходы к конструированию, проектированию и устройству земляного полотна. Из-за частой прокладки трассы в неблагоприятных условиях разрабатываются индивидуальные конструкции.

Все более широкое применение находят ранее считавшиеся непригодными грунты, как например техногенные грунты и отходы промышленности. Конструктивное

решение земляного полотна рассматривается как единая система с дорожной одеждой, водопрopusкными, водоотводными, дренажными, защитными, поддерживающими устойчивость сооружениями.

В последнее время происходит совершенствование конструкций земляного полотна в следующих направлениях:

- **армирование наиболее недолговечных элементов земляного полотна (откосов, рабочего слоя, основания насыпи, обочин);**
- **герметизация земляного полотна, создание водонепроницаемых прослоек с целью уменьшения вероятности изменения влажности грунта в различных конструктивных элементах земляного полотна;**
- **создание теплоизолирующих прослоек с целью уменьшения влияния погодных условий на состояние земляного полотна;**
- **повышение эстетических качеств и дизайн земляного полотна.**

Для обеспечения работоспособности новых конструкций земляного полотна стали применять материалы с новым функциональным назначением. Широкое применение во всех конструктивных элементах находят изделия промышленного производства: геополотна, геосетки, георешетки, геоячейки, габионы, арматурные каркасы, анкера, детали водоотводных систем, дренажные трубы, теплоизоляционные материалы.

Больше, чем раньше, находят применение грунты, обработанные различными вяжущими, добавками, улучшающими свойства грунтов естественного залегания. Ужесточается контроль над качеством производства работ.

Часто, особенно в городских условиях, земляное полотно возводится на территориях технологических полигонов разного назначения, что требует особого подхода к производству работ по устройству основания.

В зависимости от рельефа местности, гидрогеологических условий, по требованиям снегонезаносимости и неподтопляемости устраивают насыпи и выемки с боковыми резервами и без них. В зависимости от высоты насыпи и глубины выемки изменяются углы заложения откосов. Для стесненных условий могут применяться более крутые от-

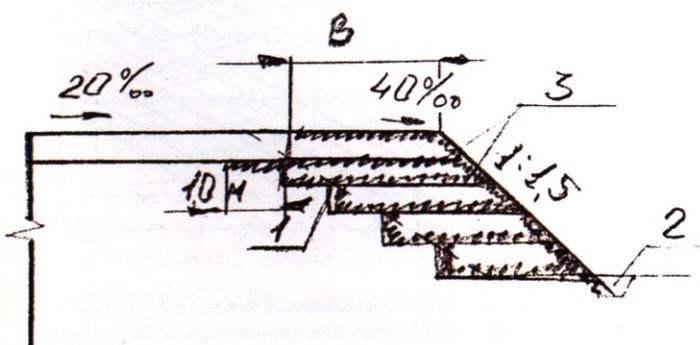


Рис. 1.

косы с различными конструкциями их укрепления и обеспечения устойчивости.

На границе сопряжения рабочего слоя с телом насыпи устраиваются разделительные, капилляропрерывающие, паронепроницаемые слои.

Для этих целей применяют грунты, обработанные вяжущими материалами: неорганическими – как разделительные и капилляропрерывающие, органическими – как разделительные и комплексные с вяжущими паронепроницаемыми слоями.

На особо ответственных участках дорог в стесненных условиях устраивают армирование приоткосной части тела насыпи по нескольким горизонтам с выводом армирующего полотна (геотекстиль, геосетка, геоячейка) на откос с обертыванием слоя грунта. **Рис. 1.**

Для использования некондиционных пучинистых грунтов (мелких, пылеватых песков, пылеватых супесей и суглинков) и подобных техногенных грунтов применяют конструкции грунта «в обойме».

В некоторых случаях на рабочий слой земляного полотна с целью повышения его несущей способности в дождливую погоду и обеспечения проезда строительного транспорта (большегрузных самосвалов, скреперов и укладчиков со смесями слоев оснований) укладывают слои георешетки, геосетки или геополотна.

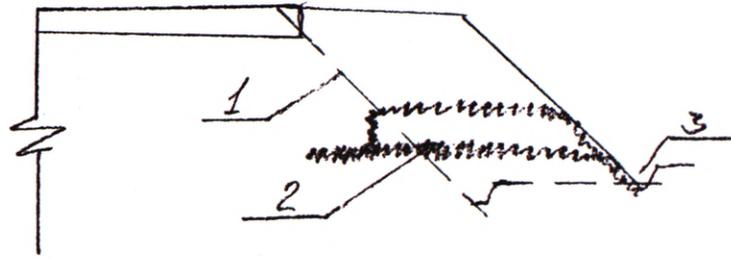
Современные модели геополотна обладают не только достаточно высокой прочностью на разрыв и деформативностью, но и фильтрующей способностью (с коэффициентом фильтрации 50–150 м/сутки), т.е. работают как дренажные и капилляропрерывающие прослойки. В случае приклейки геополотна к пленке образуется и паропрерывающая прослойка. **Рис. 2**

Разработаны несколько конструкций земляного полотна, устойчивых к водной и ветровой эрозии, особенно при устройстве откосов из несвязных грунтов. При этом используются волокнистые материалы искусственного и естественного происхождения. Такие конструкции позволяют повысить долговечность бровки и присыпной обочины.

При устройстве насыпей на подтапливаемых и обводняемых участках применяют конструкции укрепления откосов на основе геоматериалов, покрышек автомобилей, грунтов, укрепленных вяжущими, бетонной обрешетки, бетонных плит, габионов, матрацев «Рено» и их комбинаций совместно с каменными материалами и травосеянием.

Геосинтетические материалы используются и в основании насыпей, и в теле выемки как армирующие, капилляропрерывающие и паронепроницаемые прослойки, особенно при строительстве земляного полотна на слабых основаниях. Наиболее эффективной конструкцией земляного полотна на болотах является конструкция с вертикальными дренами. Дрены устраиваются из геотекстиля и засыпаются песком.

Если необходимо еще больше повысить устойчивость основания земляного полотна и снизить его осадку, устраивают сваи грунтовые, с заполнением каменными материалами или из укрепленного грунта. Конструкция со сваями из каменных материалов, пропитанных стабилизатором, с укладкой сверху слоя геосинтетического материала применялась на уширении земляного полотна при реконструкции



**Рис. 2**

МКАД. Конструкция со сваями из грунта, обработанного в массиве земли вяжущими, применена при сооружении земляного полотна на обходе Санкт-Петербурга.

При сооружении насыпей в районах мерзлоты укладывают на слой мерзлого грунта слой теплоизоляции из материалов с высокими теплофизическими свойствами.

Грунты представляют собой дисперсные материалы, т.е. усилия передаются от частицы к частице при непосредственном их контакте (сухое трение) и через пленки воды или водного раствора, т.е. жидкости (вязкое сопротивление).

Несвязные грунты (пески, щебеночно-гравийные, песчано-гравийные смеси и т.п.) обладают большой прочностью на сжатие (упругость), особенно при влажности, близкой к оптимальной, и очень небольшой прочностью на сдвиг и особенно на растяжение.

Связные грунты (супеси пылеватые, суглинки и глины) обладают меньшей прочностью на сжатие, чем несвязные грунты, но несколько большей на сдвиг и на растяжение при влажности, близкой к оптимальной.

Несвязные грунты обладают большой водопроницаемостью и часто работают как фильтрационные и дренирующие слои.

Связные грунты имеют склонность к набуханию при увлажнении и имеют низкую водопроницаемость. При определенных условиях они вообще водонепроницаемы.

В теле выемки грунты работают как в массиве, где имеется боковой упор. В насыпи грунты работают в таких условиях только в средней части, а откосы всегда подвержены нагрузкам на сдвиг и растяжение (отрыв). Синтетические материалы применяются в земляном полотне для улучшения его эксплуатационных свойств. Их применение обусловлено высокой прочностью, долговечностью, устойчивостью к воздействию гидрогеологических факторов, низкой материалоемкостью и простой технологией применения в конструкциях земляного полотна.

Синтетические материалы используются для повышения устойчивости, обеспечения фильтрации, гидро- и пароизоляции, повышения теплоизоляции, для защиты от эрозии, повышения прочности. В конструкциях земляного полотна находят применение все виды: для устройства горизонтальных прослоек применяются пленки из геополотна, геосетки и плоские георешетки.

Для объемного армирования грунта используются непрерывные нити из синтетических материалов и геоячейки. Геотехнические синтетические материалы (в том числе и материал георешеток) должны удовлетворять следующим специальным требованиям:

- а) быть экологически безопасными;
- б) быть стойкими к воз-

- действию биологического фактора почв и грунтов;
- в) химическая стойкость синтетических материалов должна обеспечиваться в интервале  $pH=1-11$ ;
- г) стойкость к воздействию пресной и соленой воды;
- д) долговечность (способность материалов длительно сохранять прочностные и деформативные характеристики при действии природных факторов) должна быть не менее 50 лет;
- е) наименьший интервал рабочих температур должен составлять  $\pm 50^{\circ}C$ ;
- ж) морозостойкость синтетических материалов должна быть не ниже требований по морозостойкости, предъявляемым к строительным материалам СНиПом 2.05.02-85; коэффициент морозостойкости синтетических материалов должен быть не менее 0,75 после 15 циклов попеременного замораживания на воздухе при температуре  $-22^{\circ}C$  и оттаивания в воде при температуре  $20^{\circ}C$ ;
- з) водопоглощение синтетических материалов должно быть не выше 4% за 30 суток;
- и) бензостойкость синтетических материалов должна быть в пределах 0,2–0,5%.

Рулонные синтетические материалы, используемые для устройства дренажных прослоек, должны иметь коэффициент фильтрации не ниже 100 м/сутки. Рулонные синтетические материалы, используемые для устройства армирующих прослоек, должны характеризоваться: разрывной прочностью  $P_m$  не ниже 150 кгс/5 см, относительным удлинением при нагрузке  $P_m$  не выше 20%.

Георешетки для объемного укрепления дорожной одежды характеризуются следующими параметрами: высотой георешетки  $h_g < 30$  см; отношением длины диагонали ячейки в растянутом положении к высоте георешетки равно  $b/h_g = 0,9-1,8$ ; разрывной прочностью материала  $P_m$  не менее 150 кгс/5 см; относительным удлинением материала при нагрузке  $P_m$  не более 25%; прочностью шва на отрыв не менее 40% от прочности материала  $P_m$ .

Максимальный размер фракций материала засыпки должен составлять не более 120 мм (в качестве материала засыпки допускается использовать щебень, гравий, песок, щебеночно- (гравийно-) песчаные смеси, супеси, суглинки и другие сыпучие грунтовые материалы).

Армирование конструктивных слоев позволяет повысить несущую способность конструкции и снизить площадь, занимаемую земляным полотном; толщину слоев из кон-

дических грунтов; транспортные расходы; трудоемкость; материалоемкость; сроки строительства; повысить использование местных техногенных грунтов и материалов.

Синтетические материалы рекомендуется использовать комплексно, при этом их применение должно быть обоснованно технико-эко-

номическим расчетом. Наиболее эффективно применение синтетических материалов и георешеток на участках дорог, расположенных на слабых грунтах (переувлажненных, заторфованных, сыпучих и т.п.), при этом улучшаются условия консолидации насыпи и обеспечивается прочность и устойчивость слоев дорожной одежды из несвязных строительных материалов, а также повышается эксплуатационная надежность и сроки службы дорожных покрытий. Применение синтетических материалов с высокими теплоизоляционными свойствами в районах вечной мерзлоты обеспечивает благоприятные условия работы насыпей и сохранение экологической ситуации, а следовательно, работоспособности земляного полотна.

Грунты деформативностью (удлинением без разрыва) практически не обладают. Геоматериалы обладают значительно более высокой прочностью на растяжение (на два – три порядка), возможностью удлинения без разрушения (некоторые модели до 30%), т.е. деформативностью. Поэтому наиболее рационально применение геоматериалов, как материалов, обладающих значительно более высокой прочностью на растяжение, в укреплении откосов, армировании приросточных слоев грунта. При укладке геополотен между слоями грунта увеличивается сопротивляемость вышележащих слоев грунта на сдвиг и растяжение и снижается вероятность просадок, вертикальных деформаций, оползневых явлений. Особенно высокие показатели в таких конструкциях достигаются при предварительном натяжении геополотен.

В таких случаях важно обеспечить высокое трение между грунтом и геополотном. Геополотно – инородный материал по отношению к грунту и хорошего сцепления между ними можно достичь за счет создания неровностей на геополотнах.

Таким образом, геоматериал в виде сетки позволяет значительно повысить прочность контакта грунта и геоматериала за счет увеличения толщины слоя армирования. Геосетки или георешетки позволяют увеличить и сцепление каменных материалов, особенно на границе с слоем песка, т.е. ликвидировать втапливание щебня в песок.

Дальнейший ход мысли инженеров был направлен на повышение толщины слоя влияния геоматериала. Таким образом, были созданы геоячейки за счет увеличения высоты (толщины) слоя геоматериала.

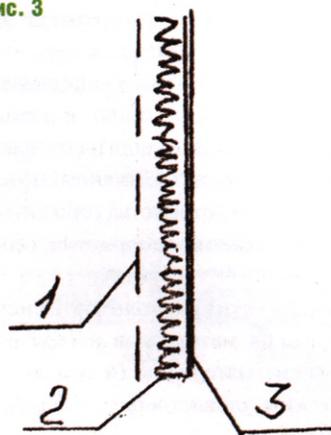
В таких конструкциях в качестве заполнителя могут применяться любые по дисперсности и свойствам грунты. Из них можно формировать подпорные стенки с практически вертикальным откосом и повышать устойчивость насыпей.

Фирма «Тенакс» предлагает укладку георешеток на слой грунта для обеспечения проходимости машин (самосвалов) в дождливую погоду при слабых грунтах по временным дорогам. В этом случае можно укладывать георешетки по колеям движения автомобилей. **Рис. 3.**

Второе очень привлекательное и важное свойство геоматериалов, которое послужило их широкому применению, – способность фильтровать и дренировать внутри слоя воду. В настоящее время созданы конструкции и материалы, обеспечивающие коэффициент фильтрации более 100 м/сутки.

Укладка таких полотен (пластовых дренажей) в горизонтальных слоях, за подпорными стенками, в откосах

Рис. 3



позволяет значительно улучшить водно-тепловой режим работы земляного полотна, обеспечить эффективный отвод поверхностных и грунтовых вод.

На основе пленок и глинистых грунтов созданы конструкции геоматериалов (геоматы, геомембраны) для обеспечения непроницаемости воды во всех ее состояниях: для паронепроницаемости и капиллярпрерывания.

В настоящее время главным направлением развития геоматериалов является создание на основе отдельных их видов (волокон, полотен, пленок и других) и природных материалов (глин, битумов и других), композиционных материалов и конструкций. Именно такие материалы и конструкции могут одновременно выполнять несколько функций при работе в разных слоях земляного полотна.

Геоматериалы особенно эффективны в конструкциях водоотвода: кюветах, дренажах, водостоках, фильтрах и других в качестве завернутых на проволочный каркас полотен (имитация дренажных труб), обертывания дренажных устройств, всех типов и конструкций полотнами и т.п.

Организация работ по возведению земляного полотна должна обеспечивать минимальную стоимость работ, выполнение их в установленные сроки и с высоким качеством.

По трассе дороги постоянно изменяется высота насыпи и глубина выемок, а следовательно, и объемы земляных масс. Для разных участков меняются грунтово-гидрологические условия, место и способы разработки и доставки грунта.

Выделяются участки линейных и сосредоточенных работ. К сосредоточенным относят такие, где объем на 1 км в 3 и более превышает средний по трассе, участки с особо сложными условиями строительства: переходы через болота, оползневые склоны, с основаниями из слабых грунтов, на подходах к мостам. Количество потоков, участков, направление и темп их перемещения должны согласовываться с потоками по строительству других элементов автомобильной дороги.

В СНиП 02.05.02 имеется требование о выдерживании насыпей земляного полотна в течение года без устройства дорожной одежды капитального типа, что должно обеспечить консолидацию и осадку слоев. Однако опыт реконструкции МКАД, а фактически создания нового земляного полотна с практически одновременной укладкой новой дорожной одежды, показал возможность ускорения строительства без снижения качества работ.

Работы на сосредоточенных участках должны быть закончены к моменту подхода отрядов линейных земляных работ.

Земляное полотно следует возводить с заделом, величина которого должна обеспечивать непрерывное и равномерное устройство дорожной одежды. Степень готовности земляного полотна должна составлять 50% для участков с сосредоточенными работами и 30% для линейных при годовом объеме работ до 20 км.

Разработку крупных выемок и боковых резервов нужно начинать с пониженных мест рельефа с одновременным устройством водоотводных канав и дренажей.

Земляные работы необходимо выполнять при погодных условиях, обеспечивающих оптимальную влажность, а соответственно, максимальную плотность и прочность грунтов. В засушливых районах лучше работать зимой или

осенью, в болотистых местностях, наоборот, зимой легче обеспечить проезд транспорта, и слабые грунты имеют большую несущую способность и не такие липкие, в умеренном климате лучшее время работ — осень и весна, а также лето.

Для обеспечения снижения влажности переувлажненных грунтов следует применять технологии улучшения их свойств вяжущими (укрепление грунтов цементом, известью и другими влагопоглощающими компонентами), осушение, введение различных химических компонентов, укладывать послойно переувлажненный грунт и слои из шлаков, зол и т. д.

Земляные работы делятся на подготовительные, основные и отделочные.

Подготовительные работы выполняются на отдельной захватке, и их целью является подготовка основания земляного полотна. Подготовительные работы включают: отвод и закрепление земли, прокладку и восстановление трассы, расчистку полосы отвода от леса, кустарника, камней, мусора, удаление растительного плодородного грунта, уплотнение верха основания, устройство водоотвода и дренажей, устройство временных дорог, въездов, съездов, обустройство карьеров, перенос и переустройство кабельных и воздушных линий связи, электропередач, трубопроводов, коллекторов и других инженерных сетей.

В особых условиях перед основными работами выполняется осушение, водопонижение, сооружение защитных конструкций от оползней, лавин, селей, каменных осыпей, снегозащитных конструкций.

Специальные решения принимаются по разработке схем движения землеройно-транспортных машин и самосвалов с обеспечением освещения трассы и временных дорог в темное время суток.

Рекомендуется производить подготовительные работы по отдельному плану и графикам, чтобы они были завершены к началу основных работ. На объектах с большим объемом работ возможно совмещение сроков выполнения подготовительных и основных работ в составе комплексного потока по сооружению земляного полотна.

Когда предусматривается устройство подземных коммуникаций и других инженерных сооружений, эти работы должны выполняться специализированными организациями по графику, чтобы их завершение произошло к началу основных земляных работ. Если возведение земляного полотна опережает устройство пересекающих дорогу коммуникаций, то для подземных — следует предусматривать предварительную прокладку коллекторов, кожухов и устройств, чтобы в последующем не нарушалась целостность земляного полотна.

Основные земляные работы включают: снятие и обработку растительного слоя грунта, разработку грунта в выемках, карьерах, резервах с отсыпкой насыпей.

В сложных условиях производства работ дополнительно выполняют специальные технологические процессы, например, в горах — рыхление скальных пород взрывом, на болотах, в условиях вечной мерзлоты в зимнее время — теплоизоляцию грунтов и распределение прослоек для защиты от снега, при особых типах грунта — удаление торфа, осушение переувлажненных и улучшение свойств слабых грунтов, устройство свайных фундаментов и про-

слоек из геоматериалов, при гидромеханическом способе сооружения насыпи — установку эстакад и прокладку пульпопроводов.

В целях обеспечения технологической однородности и поточной организации работ каждый технологический слой целесообразно устраивать по всей ширине с непрерывным чередованием технологических процессов в едином цикле: разработка, погрузка, транспортирование, укладка, распределение и уплотнение грунта.

При необходимости в процессе распределения и уплотнения должно производиться увлажнение грунта для обеспечения оптимальной его влажности при уплотнении.

При производстве основных работ в зимнее время основание земляного полотна и система водоотвода должны быть устроены при положительных температурах.

Все земляные работы выполняют с помощью различных машин. Выбор длины захватки зависит от вида применяемых машин, дальности транспортирования и типа грунта, сроков окончания работ и погодных условий. Активно совершенствуются машины и оборудование для земляных работ: традиционные экскаваторы, бульдозеры и автогрейдеры оснащаются несколькими видами многоцелевого оборудования для резания и разрушения разных по прочности грунтов, устройства траншей, котлованов любого профиля с одной позиции машины, распределения и разравнивания грунтов на откосах и т.п.

Применение отряда машин с ведущей — бульдозером при дальности транспортировки грунтов до 100 м наиболее эффективно. Такие условия работы характерны для участков: перехода из выемки в насыпь, для работ по снятию и обработке плодородного слоя, при устройстве пионерных полок на косогорах и в горной местности, отсыпке грунтов от себя при земляных работах на болоте и в стесненных условиях, а также при удалении снега и при производстве работ в зимних условиях.

Рис. 4а

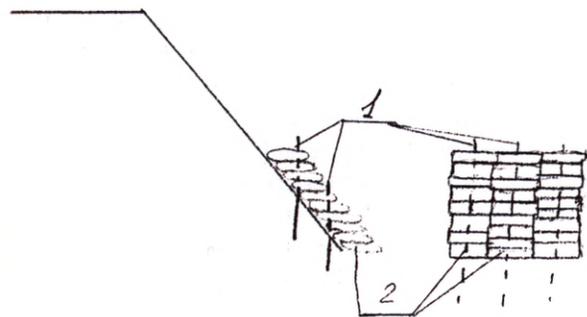
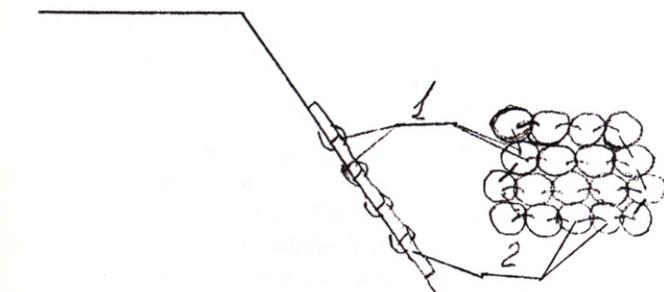


Рис. 4б



При дальности транспортировки грунта до 600–800 м следует применять отряды с ведущей машиной — полуприцепным скрепером с объемом ковша до 7 м<sup>3</sup> — при дальности до 400 м, и до 15 м<sup>3</sup> — от 400 до 800 м. Особенно эффективно применение скреперов в грунтах I–III сложности разработки, без крупных каменных включений, а также при копании грунта в резервах. Для дальности транспортировки грунта 0,8–3 км эффективно использование саморходных скреперов с ковшом вместимостью 15–40 м<sup>3</sup>, или специальных землевозных тележек, или поездов с вместимостью до 60 м<sup>3</sup>.

Отряды с ведущей машиной — одноковшовым экскаватором применяют в любых условиях при различной дальности возки грунта. В качестве транспортных средств применяются самосвалы, скреперы, землевозные тележки.

Выбор ведущей и отряда машин определяется при технико-экономическом сравнении вариантов по отдельным участкам в зависимости от условий производства работ: конструкции земляного полотна, объемов работ, дальности возки грунта, типа грунта и его состояния, расположения карьера, рельефа местности, финансовых средств, имеющихся машин и оборудования. Отряды машин с ведущей траншейным экскаватором цепного или роторного типа следует применять при небольшой высоте насыпи (до 2 м) и возможности взятия грунта в резервах.

Траншейные экскаваторы следует применять благодаря высокой производительности (до 1 км/час) и возможности работы в грунтах всех категорий сложности, в том числе в талых и мерзлых, и в карьерах с загрузкой движущихся параллельно экскаватору самосвалов и землевозов.

Отделочные работы включают: чистовое профилирование верха рабочего слоя, формирование бровки и обочин с заданными поперечными уклонами, укрепление кюветов, водостоков, откосов, восстановление растительного слоя на землях временного использования, в том числе рекультивацию карьеров.

Профилирование осуществляют путем срезки грунта. Подсыпка грунта в необходимых местах не допускается. Сначала производится профилирование поверхности для устройства дорожных одежд, затем обочин и откосов.

При устройстве укрепления откосов отработанными покрышками автомобилей возможны два варианта их укладки:

- плашмя на откос;
- плашмя друг на друга.

В первом случае можно применять разные модели покрышек вразнобой, закрепление их выполнять тросами порядком в продольном направлении и через 8–10 рядов — в поперечник.

Во втором случае следует укладывать покрышки одинакового размера в вертикальные ряды, одевая на металлические штыри и соединяя тросами нижние, средние и верхние ряды покрышек.

Рекомендуется производить периодическое соединение конструкций обоих откосов тросами через тело насыпи через 45–50 метров.

Такие конструкции наиболее эффективно работают при подтоплении насыпи, так как защищают откосы от разрушения волнами. Рис. 4.

# «Гофросталь» снижает затраты и сокращает сроки возведения земляного полотна

Сегодня металлические гофрированные конструкции (МГК) от «Гофростали» используются практически во всех регионах России – от Владивостока до Белгорода и от Уренгоя до Туапсе. Фирма «Гофросталь» производит и поставляет российским дорожникам МГК с 2003 года. За это время объем заказов поднялся с нескольких сотен до 2,5 тысячи тонн в год. Из поставленной продукции российские дорожники построили и реконструировали более 100 искусственных сооружений, заменяющих 2–3-пролетные мосты и уложили более 12 тысяч метров водопропускных труб приведенным диаметром 1,5 метра.

Экономическая эффективность МГК хорошо известна дорожникам. При строительстве арок и больших труб взамен малых мостов экономия составляет несколько десятков процентов, а при их реконструкции снижение стоимости строительства доходит уже до 200%. Кроме этого, в несколько раз сокращаются и сроки производства работ.

Постоянно высокий спрос на гофрированные конструкции позволяет «Гофростали» непрерывно совершенствовать производство и расширять номенклатуру продукции. При этом развитие идет по двум основным направлениям.

Первое – расширение номенклатуры.

Сегодня в развитых странах производится широкий ассортиментный ряд гофролиста со следующими параметрами (шаг) х (высота):

**100x20**

**152x51**

**200x55**

**381x140**

**400x150.**

Каждый из этих типов эффективен в строго определенной области. Малые размерности гофр результативны при строительстве и ремонте труб малого диаметра, большие (иногда их называют мостолит) – при сооружении средних мостов и других искусственных сооружений. В России гофры последних трех позиций до последнего времени не изготавливались. Получая от дорожников заказы на эти размеры

гофры и для их своевременного выполнения, в декабре 2006 года на «Гофростали» введена в промышленную эксплуатацию новая автоматизированная линия по производству таких гофротруб. Ее основное преимущество в том, что на высокотехнологичном оборудовании производятся гофролисты с любыми востребованными у дорожников параметрами. Для перехода от одного типа гофр на другой специалистам «Гофростали» требуется только сменить штамп. Причем эта замена производится не более чем за 3 часа.

Сегодня на «Гофростали» уже начат выпуск гофра с параметрами 200x55. Наряду с гофром 152x51 он становится самым распространенным и эффективным типом так же, как во всем мире, и у российских дорожников. Его применение позволяет дорожникам снизить стоимость строящихся объектов на 10–18% и на 5–15% – сократить сроки их возведения. Это становится возможным, так как:

- несущая способность конструкций из гофра 200x55 на 12% выше, чем у гофра 152x51, что и позволяет пропорционально снижать вес металлоконструкций и соответствующие затраты;
- ширина пластин у гофра 200x55 больше на 13%, а количество используемых пластин и соответственно время сборки на 13% меньше.

По многочисленным заявкам дорожников в августе 2007 года «Гофросталь» начинает выпуск труб с параметрами гофра 152x34 для ремонта малых бетонных труб (1,0–3,0 метра) и строительства новых водопропускных труб на участках с небольшими статическими и динамическими нагрузками.

Второе направление – изготовление конструкций, ранее вообще не производившихся в России.

В апреле 2007 года на «Гофростали» завершились испытания новых металлических подпорных стен гравитационного типа (разработчик Кировмостдорпроект). Продукция подобного типа в России еще не производилась. А зарубежные дорожники аналогичные изделия используют сегодня даже в больших объемах, чем МГК. Металлические подпорные стены гравитационного типа просто незаменимы при:



- устройстве экономичного земляного полотна;
- укреплении откосов значительной крутизны;
- мероприятиях по борьбе с оползнями;
- формировании устоев мостов и других искусственных сооружений.

Дорожники отмечают у металлических подпорных стен такие же достоинства, как и у других гофрированных конструкций: отличную экономичность, транспортабельность, высокую скорость монтажа конструкций.

Снижая транспортные расходы, применяя недорогие местные материалы, отказываясь от дорогостоящей транспортной и грузоподъемной техники, сокращая сроки производства строительно-монтажных работ, подпорные стенки позволяют значительно снизить стоимость объектов целом. По оценкам ведущих зарубежных специалистов, сооружение подпорных стен из металлоконструкций на 30–35% дешевле возведения аналогичных конструкций из железобетона при высоте стены в 6,0 и на 50–55% при высоте в 9,0 метров. А по сравнению с габионными конструкциями экономия составляет 20 и 40% соответственно. При увеличении высоты подпорной стены эффективность, соответственно, повышается. Специалисты отечественного ЦНИИС доказали, что металлические подпорные стенки дешевле железобетонных аналогов в 1,5–2,0 раза. А российские дорожники уверены, все их заказы «Гофросталь» выполнит в срок. Это позволяет им сдать объекты дорожного строительства и реконструкции, снизить при этом затраты и сократить сроки возведения земляного полотна.

**Николай Василенко**

# Пришло время модифицировать битум на оборудовании Massenza



Сегодня нефтяные битумы находят широкое применение в дорожном строительстве в России, благодаря высокой пластичности, способности выдерживать без разрушений воздействие низких температур и температурных перепадов, различным деформационным нагрузкам и относительно низкой стоимости.

При этом нефтяные битумы не лишены и серьезных недостатков. Одна из причин преждевременного разрушения асфальтобетонных покрытий в России — использование для приготовления асфальтобетонных смесей органических вяжущих — битумов по ГОСТ 22245-90, не удовлетворяющих всему комплексу требований, предъявляемых к ним условиями эксплуатации дорожных одежд.

В первую очередь следует отметить, что битумы, применяемые более чем на 85% территории России, непригодны по устойчивости к отрицательным температурам. Так как минимальная зимняя температура наиболее холодных суток на 96% территории России ниже минус 35° С, а температура хрупкости битумов, определяемая по методу Фрааса, как правило, не ниже минус 20° С. Поэтому и не обеспечивается необходимая трещиностойкость асфальтобетонных покрытий и других элементов конструкций дорожных одежд даже с применением поверхностной обработки.

Во вторую очередь недостатком битумов, не менее важным, чем первый, является отсутствие у них эластичности — способности к большим обратимым деформациям, так как они входят в группу типичных термопластических материалов.

В зарубежной практике при устрой-

стве дорожных одежд и ремонте покрытий в основном используются композиционные материалы на основе битума и модификаторов. Модифицированный битум, сформированный объединением обычного нефтяного битума и полимера, обеспечивает более высокий уровень качества, улучшает рабочие характеристики при высоких и низких температурах, совершенствует эластопластические характеристики, повышает сопротивление усталости асфальтобетона, улучшает когезию и адгезию с наполнителями, повышает сопротивление старению. Целесообразность применения в составе дорожного асфальтобетона битума, модифицированного теми или иными видами присадок, в каждом конкретном случае обосновывается как с технической, так и с экономической точек зрения.

Перевод битумов из класса термопластов в класс эластомеров за счет приготовления на их основе полимерно-битумных вяжущих с применением блоксополимеров типа СБС приводит к расширению их температурного диапазона до требуемой области и величины и позволяет в значительной степени ликвидировать все указанные недостатки. Кроме того, это позволяет повысить срок службы асфальтобетонных покрытий в 1,5–3 раза за счет повышения их трещиностойкости, сдвигоустойчивости, водостойкости и морозостойкости, долговременной прочности.

Кроме того, применение при устройстве дорожных одежд асфальтобетонов, изготовленных на основе полимерно-битумного вяжущего (ПБВ), позволяет сократить затраты, в первую очередь — финансовые, на эксплуатацию по-

строенных участков дорог. Происходит это за счет уменьшения объемов ремонтных работ, приходящихся на один год эксплуатации покрытий и за счет увеличения межремонтных сроков. Результаты обследований участков дорог и слоев поверхностной обработкой, построенных из асфальтобетонных смесей с применением полимернобитумного вяжущего наряду с данными лабораторных испытаний, позволяют считать, что срок их службы в 2–3 раза выше, чем в случае возведения аналогичных участков с применением асфальтобетонов из обычных нефтяных битумов.

Обычно при выборе промышленной установки по производству полимерно-битумного вяжущего дорожники руководствуются не только ценовыми характеристиками, а и техническими, технологическими возможностями установки. Кроме того, важно обеспечить минимальное влияние на качество готового полимерно-битумного вяжущего всех известных факторов риска. Все чаще сегодня российские дорожники обращают внимание на высокоэффективное оборудование для производства полимерно-битумного вяжущего от итальянской компании Massenza. Оборудование Massenza позволяет работать практически с любыми известными видами полимеров, что наряду с высокой производительностью, небольшими габаритами, простотой и надежностью обеспечивает возможность гибкого подхода к процессу производства полимерно-битумного вяжущего в любой дорожно-строительной организации или другом битумном хозяйстве. Компания ЗАО «Коррус-Тех, Инк.» — официальный дилер компании Massenza — поставляет практически весь модельный ряд оборудования компании Massenza — лидера битумных технологий для российских дорожников. Разобраться во всем многообразии предлагаемых решений, подобрать необходимую вам комплектацию, помочь с монтажом и обучить персонал всегда помогут специалисты компании ЗАО «Коррус-Тех, Инк.», филиалы которой обслуживают дорожников во всех регионах России.

**Вадим Купренко,**  
специалист ЗАО «Коррус-Тех, Инк.»

В.В. Ушаков, профессор, проректор МАДИ (ГТУ), д.т.н.;  
 В.Н. Ефименко, профессор, зав. кафедрой (Томский государственный  
 архитектурно-строительный университет), д.т.н.;  
 А.В. Вишневецкий, доцент (Читинский государственный университет), к.т.н

## Дорожно-климатическое районирование автомобильной дороги «Амур» Чита – Хабаровск по условиям строительства и эксплуатации

**С**троительство автомобильной дороги «Амур» Чита – Хабаровск было начато еще в 1978 году. Сегодня это одна из главных строек дорожной отрасли. Строительство дороги позволит не только интегрировать Дальний Восток страны в единую транспортную систему России, но и включить Россию в целом в систему мировых транспортных коммуникаций. Со строительством магистрали будет открыт так называемый Второй панъевропейский транспортный коридор «Париж – Берлин – Москва – Владивосток».

Автомобильная дорога «Амур» Чита – Хабаровск имеет протяженность 2165 км и проходит по участкам, резко отличающимся друг от друга по климатическим, грунтово-гидрологическим, геокриологическим условиям. Большая часть дороги расположена в суровых природно-климатических условиях и пролегает по малоосвоенным и малоизученным районам Читинской и Амурской областей. В настоящее время большое количество построенных участков, выполненных по различным проектным решениям, находятся на разных стадиях завершения строительства.

Суровая зима и незначительный снежный покров способствуют глубокому промерзанию грунтов, вплоть до образования морозобойных трещин. На основной части трассы автомобильной дороги распространены многолетнемерзлые грунты, характерные пучения, наледи, маревые и заболоченные участки. Грунты в основном скальные из магматических и метаморфических пород с различной степенью выветривания и размягчаемости. С поверхности эти породы представлены продуктом выветривания – крупнообломочными, щебенистыми и дресвяными грунтами с супесчано-суглинистым заполнителем. Эти грунты относятся по трудности разработки к грунтам V–IX категорий и требуют перед раз-

работкой предварительного рыхления буровзрывным способом.

Как показала практика строительства этой дороги, неучет в проектах особых природно-климатических условий района строительства приводит к снижению качества выполняемых работ, значительному увеличению сроков и стоимости строительства дороги.

Причинами отказов дорог в таких условиях является часто не столько воздействия транспортных средств, сколько воздействие на дорогу природных факторов. Повышение надежности и долговечности дорог в этих условиях требует широкого применения индивидуальных, нестандартных решений, специальных технологий, учета всего многообразия местных природных особенностей.

Рекомендации по дорожно-климатическому районированию автомобильной дороги «Амур» Чита – Хабаровск впервые разработаны специалистами Московского автомобильно-дорожного института (Государственного технического университета; руководитель работ профессор, д.т.н. В.В. Ушаков), Томского государственного архитектурно-строительного университета (руководитель работ профессор, д.т.н. В.Н. Ефименко), Читинского государственного университета (руководитель работ доцент, к.т.н. А.В. Вишневецкий).

При разработке рекомендаций были выполнены:

- анализ проектной документации на объект исследования;
- анализ природно-климатических данных по протяжению трассы;
- исследования грунтово-гидрологических условий районов проложения автомобильной дороги «Амур» Чита – Хабаровск;
- выявлены характерные участки автомобильной дороги с распространением процессов и явлений, ухудшающих условия ее эксплуатации.

Анализ комплекса факторов зональ-

ного, интерзонального регионально-го характера позволили выделить в пределах зоны трассы автомобильной дороги «Амур» Чита – Хабаровск 7 дорожных районов (рис. 1). За основу разделения изучаемой территории при дорожно-климатическом районировании принята таксономическая система: зона – подзона – район. При этом дорожный район представляет собой генетически однородную территорию, характеризующуюся типичными, свойственными только ей климатом, геологией, рельефом местности и другими физическими условиями. Внутри дорожного района однотипные дорожные конструкции (земляное полотно и дорожные одежды) должны характеризоваться однородной прочностью (способностью выдержать нагрузки без нарушения их сплошности) и устойчивостью (способностью изменять свое состояние так, чтобы связанные с этими изменениями деформации не превосходили допустимые).

Граница I и II дорожно-климатических зон, соответствующая линии перехода лесной зоны с распространением вечномерзлых грунтов в лесную зону с избыточным увлажнением грунтов (СНиП 2.05.02-85), проходит через с. Пашково и простирается в направлении на север, немного отклоняясь от границы Амурской области с Хабаровским краем.

В пределах I дорожно-климатической зоны выделено 6 дорожных районов, характеристика которых приведена в табл.

Дорожный район I2.НГ.1 расположен в пределах долин рек Ингоды, Шилки, Нерчи, Куэнги, Аги, Онона, Алеура и хребтов Черского, Яблонный, Борщовочный, Куэнгский, Даурский, Моготуйский. Граница с районом I2.НГ.2 проходит вблизи населенных пунктов Фирсово, Сретенск, Адом, Чернышовск, Нов. Олов, Зюльзикан, Вершино-Дарасунский (см. рис. 8.1). Характеризуется

увлажненностью (ГТК Селянинова 1,2 – 1,96); распространением многолетней мерзлоты островного типа; низкогорным рельефом местности; горно-таежной растительностью в сочетании с горно-лесными и горно-степными участками; темн-серыми лесными, лугово-черноземными мерзлотными почвами; распространением аллювиально-пролювиальных и аллювиальных плейстоценовых отложений (пески, супеси, суглинки), а также гранитоидов и базальтовых эффузивов.

Дорожный район И2.НГ.2 расположен в пределах долин рек Шилки, Белого Урюма, Амура, Большого Амазара, Могочи, Итаки, Газимура, Нерчугана, Нерчи и хребтов Алеурский, Шинкинский, Хорьковский, Амазарский, Тунгирский, Боршовочный, Черомный. Граница с районом И1.НГ.1 проходит через населенные пункты Покровка и Амазар. Отличается от района И2.НГ.1 большей увлажненностью (ГТК Селянинова 1,75–2,26), распространением светлохвойной горно-таежной растительности и горно-таежно-мерзотно-торфянистых и горно-подзолистых почв.

Дорожный район И1.НГ.1 расположен в пределах долин рек Амура, Урки, Омутной, Большой Омутной, Уруши, Малого Ольдя, Большого Ольдя, Ольдя, Большого Невера и хребтов

Тунгинский, Черомный, Амазарский, Янкан, Китем Юникал, Джелтулинский Становик. Граница с районом И1.Р.1 проходит по линии Джалинда – Бугорки. Характеризуется увлажненностью (ГТК Селянинова 2,16–2,27); распространением многолетней мерзлоты сплошного типа; низкогорным рельефом местности; светлохвойной горно-таежной растительностью; горно-тундровыми, горно-мерзотно-торфянистыми почвами; распространением аллювиальных отложений плейоцен-нижнечетвертичного возраста (пески, супеси, суглинки с включением гравия), а также гранитоидов и базальтовых эффузивов.

Дорожный район И1.Р.1 расположен в пределах долин рек Амура, Уркана, Буринды, Керака и хребта Тукурингра. Граница с районом И2.Р.1 проходит через населенный пункт Чалбан, между пунктами Дакуй, Тыгда. Отличается от района И1.НГ.1 равнинным рельефом местности, распространением буро-таежных и болотных мерзлотных почв, наличием торфа.

Дорожный район И2.Р.1 расположен в пределах Амуро-Зейского плато, включает долины рек Амура, Зеи, Магдагачи, Уркана, Тыгды, Большого Пера. Граница с районом И3.Р.1 проходит через населенный пункт Талали и имеет северо-восточное направление. Харак-

теризуется увлажненностью (ГТК Селянинова 1,96–2,17); распространением многолетней мерзлоты островного типа; равнинным рельефом местности; распространением светлохвойной южно-таежной растительности; бурными лесными и дерново-подзолистыми почвами; распространением аллювиальных отложений плейоцен-нижнечетвертичного возраста (пески, супеси, суглинки, торфы).

Дорожный район И3.Р.1 расположен в пределах Зейско-Буреинской равнины, включает долины рек Амура, Зеи, Томи, Большого Пера, Селемджи, Буреи, Завитаи, Архары. Граница с районом И1.Р.1 проходит через с. Пашково и простирается в направлении на север, немного отклоняясь от границы Амурской области с Хабаровским краем. Характеризуется увлажненностью (ГТК Селянинова 1,87–2,40); распространением талых пород с перелетками; равнинным рельефом местности; луговой, широколиственной и хвойно-широколиственной растительностью; бурными лесными и лугово-дерновыми черноземовидными почвами; аллювиальными отложениями плейоцен-нижнечетвертичного возраста (гравий, галька, пески, супеси, суглинки, торф).

Дорожный район И1.Р.1 расположен в пределах Нижне-Амурской низмен-

**Характеристика основных геокомплексов дорожных районов зоны трассы автомобильной дороги Чита – Хабаровск**

Таблица

Индекс дорожного района	Климатическая зона	Населенные пункты	Характеристика дорожного района				
			Тип рельефа	Распространение ММП	Грунты	ГТК Селянинова	Среднегодовая темп. воздуха
И2.НГ.1	Лесная зона с распространением вечномерзлых грунтов	Чита Агинское Александровский завод Нерчинск Борзя	Низкогорье	Островное	Аллювиально-пролювиальные и аллювиальные плейстоценовые отложения (пески, супеси, суглинки), гранитоиды и базальтовые эффузивы	1,50	-2,9
						1,51	-1,9
						1,96	-4,1
						1,26	-3,6
						1,20	-2,6
И2.НГ.2		Нерчинский завод Могоча	Низкогорье	Островное	Аллювиально-пролювиальные и аллювиальные плейстоценовые отложения (пески, супеси, суглинки), гранитоиды и базальтовые эффузивы	1,75	-3,2
2,26						-5,4	
И1.НГ.1		Ерофей Павлович Скородино	Низкогорье	Сплошное	Аллювиальные отложения плейоцен-нижнечетвертичного возраста (пески, супеси, суглинки с включением гравия), гранитоиды и базальтовые эффузивы	2,16	-4,0
2,27						-4,7	
И1.Р.1		Талдан Магдагачи	Равнинный	Сплошное	Аллювиальные отложения плейоцен-нижнечетвертичного возраста (пески, супеси, суглинки с включением гравия, торф)	2,16	-2,7
2,00							
И2.Р.1	Тыгда Аяк Кухтерин-Луг Шимановская	Равнинный	Островное	Аллювиальные отложения плейоцен-нижнечетвертичного возраста (пески, супеси, суглинки с включением гравия, торф)	1,96		
					2,12		
					2,08		
И3.Р.1	Благовещенск Свободный Белогорск	Равнинный	Талые породы с перелетками	Аллювиальные отложения плейоцен-нижнечетвертичного возраста (пески, супеси, гравий, галька, торф)	1,97	0,1	
					2,40	-2,2	
					1,87	-1,2	
И.Р.1	Лесная зона с избыточн. увлажнением	Хабаровск Облучье Биробиджан	Равнинный	Нет	Озерно-аллювиальные и озерные отложения (суглинки, глины, торф)	1,97	1,4
					2,81	-1,5	
					2,87	0,6	

ности, включает долины рек Амура, Хингана, Биры, Урми, Куры, Тунгуски, Большого Ина, Ина и хребты Малый Хинган, Сутарский, Помпеевский, Куканский, Поликанский Ван дан. Характеризуется избыточным увлажнением (ГТК Селянинова 1,97–2,87); равнинным рельефом местности; распространением луговой, широколиственной и хвойно-широколиственной растительностью; бурными лесными и лугово-дерновыми оподзоленными почвами; озерно-аллювиальными и озерными отложениями (суглинки, глины, торф).

Пятьдесят процентов территории строительства автомобильной дороги «Амур» Чита – Хабаровск на участке км 0 – км 2165 (785 км из рассмотренных 1600 км) сопровождается распространением процессов и явлений, влияющих на ухудшение условий эксплуатации автомобильной дороги.

Для районов сплошного распространения ММГ (участок км 350 – км 848) наиболее характерны – заболоченность территории; наледообразование, курумники и «каменные россыпи». Ограниченное распространение получили солифлюксия по склонам сопок и оползание откосов выемок, залегание подземных льдов и льдистых просадочных грунтов в основании насыпей. Особенностью данных районов является распространение термокарстовых воронок.

Для участков сплошного распространения ММГ с островками талых грунтов (км 277 – км 350 и км 848 – км 1029) характерна заболоченность территории. Также наблюдаются единичные случаи солифлюксии, образования оврагов и залегания подземных льдов. На участке км 848 – км 1029 распространены процессы наледообразования, курумники и «каменные россыпи». Особенностью данного участка является развитие термокарста и морозного пучения. Участок км 277 – км 350 в долинах рек подвержен подтоплению. Наледообразование на данном участке исключено.

На участках островного распространения ММГ (км 0 – км 277 и км 1029 – км 1448) все неблагоприятные процессы развиты в наибольшей степени: заболоченность, наледообразование, термокарст, морозное пучение, солифлюксия по северным склонам, залегание подземных льдов и льдистых

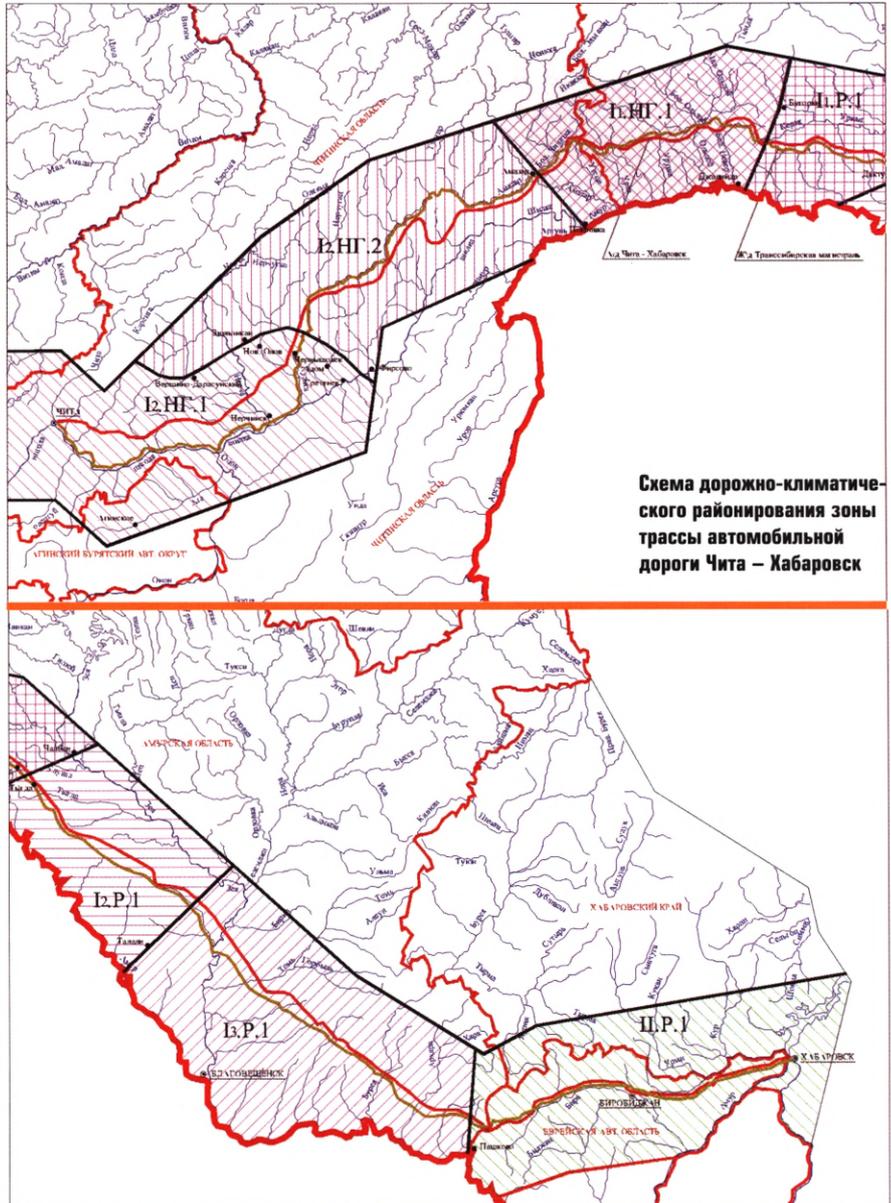


Схема дорожно-климатического районирования зоны трассы автомобильной дороги Чита – Хабаровск

просадочных грунтов. В этих районах наблюдаются длительные сезонные паводки и образование оврагов. Такие районы представляются наиболее сложными для строительства и эксплуатации участков дороги.

На участках отсутствия ММГ (км 1448 – км 2007) развито обширное заболачивание территории, морозное пучение, наблюдаются размывы земляного полотна и образование оврагов. Образование наледей носит единичный характер.

Территория строительства автомобильной дороги «Амур» Чита – Хабаровск характеризуется практически отсутствием снеготранспортируемых участков. Образование снежных заносов наблюдается только на участке км 267 – км 277, расположенном на открытой лесостепной местности и запроектированном в насыпи, высота

которой на большей протяженности составляет 1,4÷1,8 м.

Реализация программы с привлечением широкого круга научных специалистов позволит добиться повышения надежности и долговечности конструктивных элементов дороги и дорожных сооружений, повысить эффективность использования инвестиций, сократить сроки работ, повысить условия безопасности и учесть экологические требования при проектировании и строительстве.

Применение рекомендаций по дорожно-климатическому районированию автомобильной дороги «Амур» Чита – Хабаровск позволит добиться повышения надежности и долговечности конструктивных элементов дороги и дорожных сооружений, повысить эффективность ее эксплуатации в суровых климатических условиях.

Н.Н. Кузнецова,  
СП «Кредо-Диалог», г. Минск

# Автоматизированное проектирование индивидуальных дорожных знаков

Неотъемлемой частью при разработке проектов нового строительства и реконструкции (капитального ремонта) автомобильной дороги является раздел организации дорожного движения, в котором предусматриваются мероприятия по инженерному обустройству объекта. Одним из элементов обустройства дорог являются дорожные знаки. Для автоматизированного проектирования индивидуальных дорожных знаков компанией «Кредо-Диалог» разработана программа ZNAK.



В качестве нормативной документации при создании программы были использованы соответствующие стандарты России, Украины и Беларуси, что позволяет проектировать дорожные знаки для каждой страны со своими характерными особенностями. В новой версии ZNAK 4.4 учтены последние изменения в нормативных документах, действующих на территории Российской Федерации, Беларуси и Украины, и реализовано проектирование индивидуальных дорожных знаков в соответствии с требованиями современных нормативных документов этих стран (ГОСТ Р 52290-2004 РФ, СТБ 1140-99 Беларуси, ДСТУ 4100-2002 Украины). Вместе с тем сохранены возможности создания чертежей дорожных знаков по старым

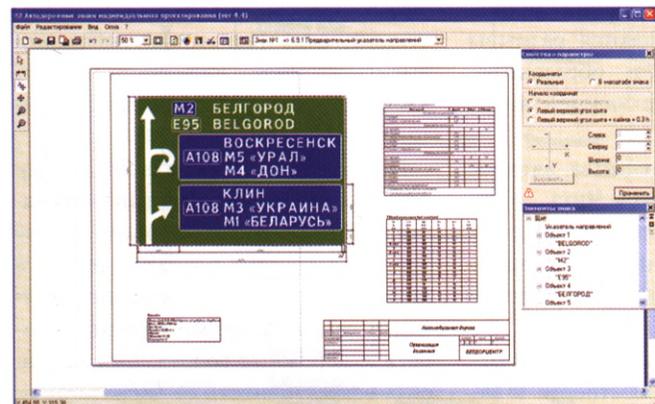


Рис. 1

нормативным документам (ГОСТ 10807-78 СССР), которые еще используются в некоторых странах СНГ.

Программа позволяет проектировать новые и редактировать ранее созданные знаки индивидуального проектирования: компоновать и рассчитывать информационные таблицы любой степени сложности, рассчитывать и расставлять размеры знака, отдельных слов и символов в соответствии с информацией, расположенной на знаке. Пользователь может создавать свои собственные знаки благодаря целому ряду вспомогательных средств-приложений, содержащихся в программе: библиотеки штампов и рамок для оформления чертежа, базы данных с размерами щитов согласно номенклатуре спецификации (перечень УДЗП), библиотеки пиктограмм и указателей направлений, файлов-конфигураторов знаков, всевозможных таблиц, вставок, символов. Запроектированные в программе знаки оформляются в виде чертежей, используемых при их изготовлении.

Интерфейс программы обеспечивает максимально удобную работу пользователя (рис. 1). Настройки программы позволяют сделать всевозможные установки, необходимые для корректного проектирования индивидуальных дорожных знаков. Проектировщик может задать цветность знака, наци-

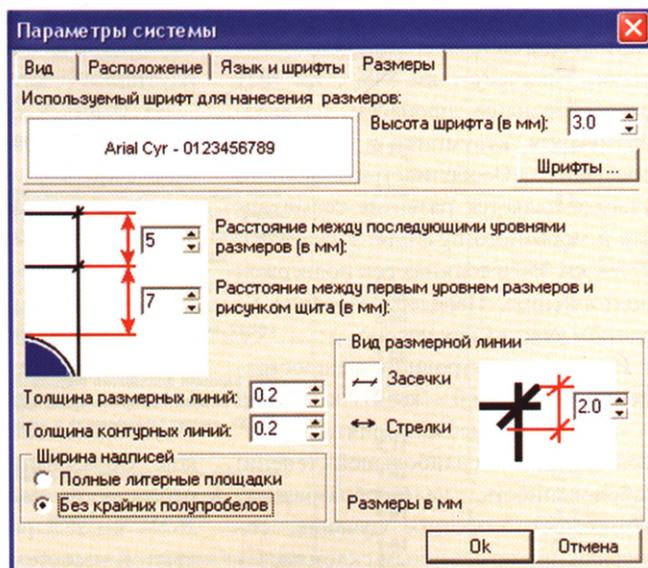


Рис. 2

ональный язык оформления чертежей (русский, белорусский или украинский), причем программа позволяет выбрать как первый основной шрифт (кириллица: русский, украинский, белорусский), так и второй (казахский и башкирский). Для нанесения размеров чертежа знака можно задать используемый шрифт и его высоту, выбрать толщину размерных линий и вид их отображения (засечки или стрелки). Программа позволяет настраивать толщину контурных линий для случаев, когда надписи объектов (буквы) выполняются в контурных линиях без заливки цветом, а также выбрать схему расчета ширины надписи объекта: с полными литерными площадками или без крайних полупробелов (рис. 2).

Проектирование индивидуальных дорожных знаков включает следующие основные этапы работы:

- формирование чертежа (выбор формата бумаги, задание установок по оформлению чертежа: наличие штампов, таблиц, примечаний);
- создание (проектирование) знака, включающее компоновку элементов знака (щит, маршрут, объект, указатель направления, пиктограмма и др.), редактирование их параметров, а также расстановку размеров;
- подготовка (заполнение штампов, окончательная компоновка элементов чертежа) и вывод на печать чертежа знака или экспорт в другие системы в форматах BMP, WMF, DXF, CSC, JPG.

**Формирование чертежа**

На первом этапе выбирается формат чертежа (с А0 по А5 или произвольный), на котором будет размещаться проектируемый знак (несколько вариантов знака или разные знаки) и располагаться, по выбору пользователя, таблицы, примечания, штампы и другая информация. Задаются необходимые установки по оформлению чертежа: выбираются штампы или несколько штампов (например, основной и вертикальный дополнительный), вариант заполнения штампа (при наличии сохраненных ранее вариантов заполнения штампа). При создании нового знака проектировщику предоставляется возможность выбрать нормативный документ согласно региону проектирования и номер знака (рис. 3). В библиотеке программы имеются практически

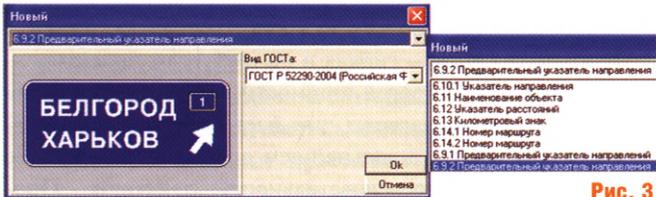


Рис. 3

все индивидуальные знаки, на основе которых можно создавать собственные. После определения всех элементов чертежа и задания необходимых установок в рабочем окне программы на выбранном шаблоне размещается «заготовка» знака (знаков), а также примечания и таблицы используемых символов (если они задавались).

**Создание знака**

На следующем этапе выполняется непосредственно проектирование знака и редактирование его параметров. Знак представляет собой совокупность элементов: щит, маршрут, объект, указатель направлений, расстояние и

др. Данные по знаку размещаются в виде иерархической структуры (рис. 4), что дает хорошее наглядное представление, улучшает понимание процесса проектирования, а также позволяет легко выбирать и



редактировать любой элемент. В зависимости от типа проектируемого знака указываются все элементы, из которых он состоит.

**Щит.** Проектирование знака начинается с задания размеров щита: минимальный, ЗИП или произвольный. Далее в зависимости от выбранного типа знака назначается количество маршрутов, цвет фона знака (синий, зеленый, белый, желтый). Каждый знак на чертеже может отображаться в любом выбранном масштабе, который также указывается при редактировании элемента Щит. Отметив наличие красной полосы, на основе знака «Начало (границы) населенного пункта» можно легко создать знак «Конец (границы) населенного пункта». Если на знаке необходимо запроектировать несколько маршрутов, то программа позволяет задать для каждого маршрута свой цвет фона. Для этого необходимо указать конкретный маршрут и изменить его параметры.

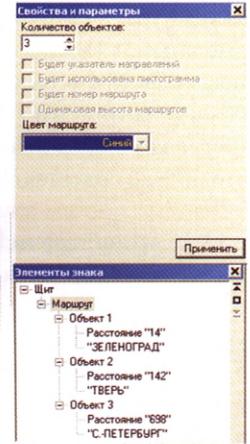


Рис. 4



Рис. 5

При создании знака «Предварительный указатель направлений» (6.9.1 по ГОСТу P 52290-2004 РФ, 5.20.1 по ГОСТу 10807-78 СССР, СТБ 1140-99 Беларуси, 5.51 по ДСТУ 4100-2002 Украины) для компоновки знака добавляются следующие элементы: объект, надпись, номер маршрута, пиктограмма, ранее созданный знак.

**Маршрут.** При редактировании этого элемента в соответствии с выбранным типом знака можно указать цвет маршрута, задать, будут ли отображаться на знаке один или несколько объектов (рис. 4), указатель направления, пиктограмма, номер маршрута.

**Объект.** Для элемента знака Объект (наименование населенного пункта или другого объекта) указывается: будет ли он в рамке (если «да», то выбирается цвет фона), количество строк текста. Для каждой строки вводится текст, выбирается высота букв и величина пробела, назначается сокращение литерных площадок. В случае отсутствия на

клавиатуре необходимых символов или букв их можно выбрать из таблицы символов (рис. 5), которую программа предоставляет в распоряжение проектировщику. При необходимости можно выполнить транслитерацию названий (перевод на английский язык). Также можно указать расстояние до объекта (объектов, если их несколько).

**Указатель направлений.** Одним из наиболее сложных, но в то же время творчески интересных моментов проектирования знака, является создание и редактирование элементов указателя направлений для знака «Предварительный указатель направлений» (6.9.1 по ГОСТу Р 52290-2004 РФ, 5.20.1 по ГОСТу 10807-78 СССР, СТБ 1140-99 Беларуси, 5.51 по ДСТУ 4100-2002 Украины), который заключается в формировании его нужной конфигурации. Данный элемент знака показывает направление движения к объекту и может состоять из основного направления и его ответвлений (вспомогательных направлений). Геометрически указатель направлений представляет цепочку, состоящую из прямолинейных и криволинейных элементов, комбинируя которые и добавляя ответвления, корректируя угол и радиус примыканий проектировщик может создавать практически любую его конфигурацию. Кроме этого, в программе имеется библиотека указателей направлений, из которой можно взять уже готовые разнообразные варианты, а также записать в нее индивидуально созданные или

**Компоновка элементов знака.** После проектирования всех элементов знака выполняется их компоновка на щите в соответствии с нормативными документами, затем предоставляются размеры. Все типы знаков индивидуального проектирования компонуются автоматически: программа контролирует отступы от основной рамки, между всеми элементами знака и т.д. согласно нормативным документам. Исключением является знак «Предварительный указатель направлений» (6.9.1 по ГОСТу Р 52290-2004 РФ; 5.20.1 по ГОСТу 10807-78 СССР и СТБ 1140-99 Беларуси; 5.51 по ДСТУ 4100-2002 Украины), компоновку элементов которого необходимо выполнять вручную.

Если пользователя не устраивает автоматическая компоновка, то он может произвести ее самостоятельно. В программе ZNAK реализован удобный интерактивный режим работы: перемещая («перетягивая») элементы знака и редактируя их параметры, можно добиться оптимальной компоновки знака. В то же время пользователь может осуществить привязку элементов знака, задавая их точное расположение.

**Расстановка размеров.** В программе реализована возможность ручной или автоматической расстановки размеров.

**Подготовка и вывод на печать**

После того как созданы все необходимые знаки, таблицы, примечания, выполняется подготовка чертежа знака (знаков) к печати: заполняются штампы, окончательно компоуется чертеж. Заполненный вариант штампа можно сохранить для дальнейшего его использования на других чертежах.

Благодаря возможности интерактивного «перетаскивания» элементов чертежа знака, можно достаточно легко и быстро скомпоновать чертеж. Осуществляемый программой контроль компоновки чертежа на возможные «подозрительные» моменты, что позволяет обратить внимание пользователя на допускаемые ошибки в процессе компоновки знака и вовремя их исправить.

Результаты проектирования можно сохранить как в виде отдельного знака (файл \*.trs), так и сформированного чертежа с рамкой и выбранным штампом (файл \*.prt), вывести на печать и экспортировать в другие графические системы в растровом или векторном формате.

Программа ZNAK – гибкая и не требует от проектировщика соблюдения строгой этапности при редактировании элементов знака и чертежа, что дает возможность выработать и применять в дальнейшем собственную удобную технологическую последовательность действий. Программа проста в освоении, и для успешной работы в ней есть вся необходимая справочная информация. Среди преимуществ программы также следует отметить тот факт, что пользователю предоставляется возможность запроектировать множество различных вариантов, сохранить их в библиотеке готовых знаков и в дальнейшем на их основе создавать новые.

**Для самостоятельного освоения программы ZNAK разработан учебный курс, включающий рабочую тетрадь и демонстрационный диск с примерами проектирования индивидуальных дорожных знаков. Подробную информацию о программе и условиях ее приобретения можно получить по тел./факс: (375 17) 281-68-83, 281-68-93; e-mail: market@credo-dialogue.com.**

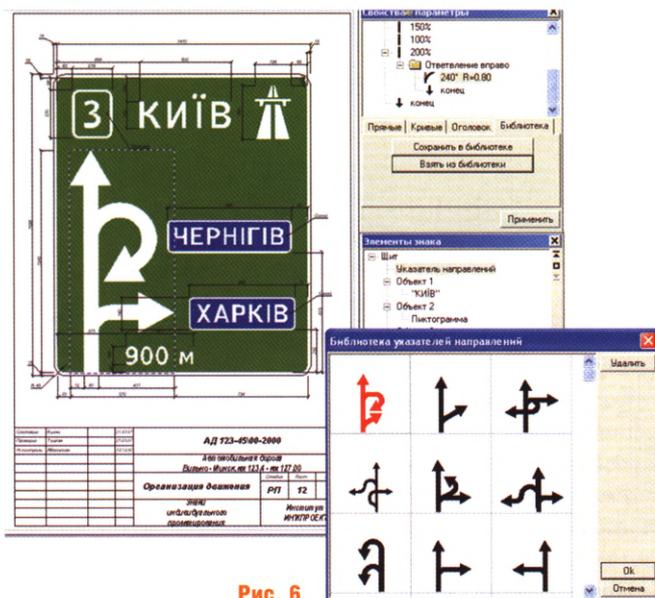
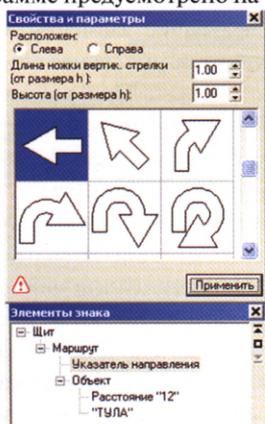


Рис. 6

отредактированные (рис. 6). Для создания других индивидуальных дорожных знаков в программе предусмотрено наличие библиотеки с указателями направления (рис. 7).

**Пиктограмма.** Для обозначения магистрали, аэропорта и др. объектов пользователь может выбрать нужную пиктограмму из библиотеки пиктограмм, задать размер, а также указать ее расположение относительно объекта.

Рис. 7



Д.М. Немчинов, Т.Я. Орел, А.В. Федорова (Орган по сертификации систем менеджмента качества «Доркачество» в составе Ассоциации дорожных проектно-исследовательских организаций «РОДОС»)

# Опыт внедрения систем менеджмента качества в организациях дорожного хозяйства

*За последние годы в Российской Федерации в целом и в дорожном хозяйстве в частности появилось заметное количество производственных предприятий, имеющих сертифицированную систему менеджмента качества. Еще большее количество организаций и предприятий занимаются разработкой и внедрением систем менеджмента качества или планируют начать эту работу.*

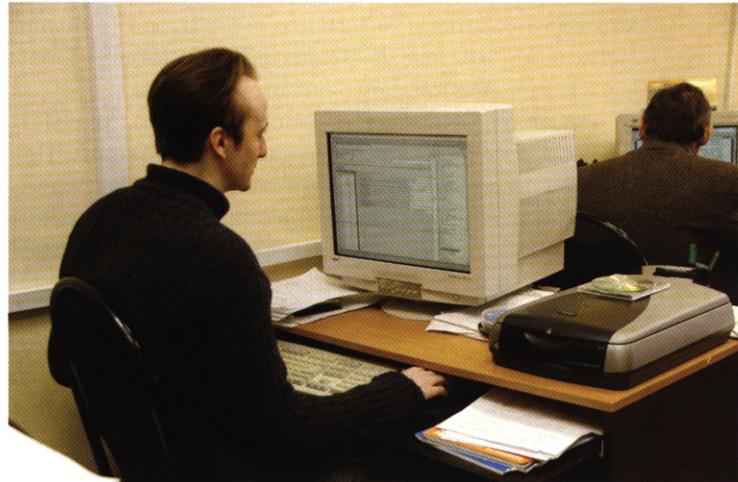
**Н**акопленный дорожными предприятиями опыт позволяет начать разговор об анализе опыта внедрения и аудита систем менеджмента качества третьей стороной.

Как уже много раз говорилось и писалось, успех внедрения такой сложной и уникальной системы, какой является система менеджмента качества, зависит от ряда факторов, к которым можно отнести:

- заинтересованность руководства в результативности и эффективности такой системы и его активное участие в ее разработке и внедрении;
- качественное обучение непосредственных разработчиков системы;
- наличие в структуре организации специального подразделения, осуществляющего практическую деятельность при внедрении и эксплуатации системы менеджмента качества;
- наличие специально и хорошо обученных внутренних аудиторов;
- подготовку коллектива организации к работе в условиях функционирования системы менеджмента качества;
- привлечение компетентных консультантов, особенно для решения общесистемных вопросов;
- соблюдение всех требований ГОСТ Р ИСО 9001-2001 «Системы менеджмента качества. Требования»;
- использование современной научно-технической и методической литературы;
- проведение добросовестной сертификации первой стороной (внутреннего аудита) системы менеджмента качества.

Как показывает опыт практической работы, даже при учете всех перечисленных факторов готовая система имеет те или иные недостатки, выявляемые при проведении сертификации третьей стороной (внешнем аудите), который проводится экспертами органов по сертификации. Чем выше квалификация экспертов-аудиторов, тем качественнее будет проведен внешний аудит и тем больше он принесет пользы для совершенствования системы и для организации в целом. Дело в том, что сертификация независимой третьей стороной имеет две основные цели: подтверждение достоверности проверки и улучшение системы менеджмента качества проверяемой организации.

Процесс проверки системы менеджмента качества аудиторами органа по сертификации необходимо рассматривать как достаточно серьезное косвенное инвестирование



в организацию. Это связано с тем, что в процессе оценки соответствия системы персонал организации приобретает новые знания путем консультирования и получения своеобразного тренинга. При этом аудиторы, являющиеся носителями современных знаний в области менеджмента и других областях (например, бизнес-проектирование, управление проектами, методы оптимального планирования, методы статобработки и т.д.), инвестируют в организацию ценную информацию. Имидж органа по сертификации повышает шансы организации на пути к успеху в бизнесе и в итоге ее конкурентоспособности. В результате такого квалифицированного аудита в организации происходят качественные изменения, приводящие к улучшениям не только в системе менеджмента качества, но и в менеджменте организации в целом. В итоге, чем более квалифицированные эксперты в органе по сертификации, тем большую пользу получит проверяемая организация, потому что задача экспертов – улучшение работы системы менеджмента качества проверяемой организации.

Поэтому выбор органа по сертификации является важным шагом на пути к успеху и не должен основываться только на меркантильном интересе.

Процесс проверки соответствия системы менеджмента качества требованиям ГОСТ Р ИСО 9001-2001 является серьезным испытанием организации «на прочность», поскольку длинные списки обнаруженных недочетов могут привести к конфликтам в коллективе и с руководством, потере уверенности в успехе начатого дела и поиску легких

обходных путей получения сертификата.

Рассмотрим наиболее типичные недостатки, обнаруженные при сертификации дорожных проектно-исследовательских и строительных организаций.

Как правило, высшее руководство организации не принимает активного участия в разработке, анализе и внедрении системы менеджмента качества, перекладывая все свои функции на представителя руководства по качеству и сотрудников службы качества. Кроме того, высшее руководство производственных организаций зачастую не имеет достаточного образования в области общего и стратегического менеджмента, современных приемов управления человеческими ресурсами и других вопросов, связанных с управлением организацией. Это приводит к нарушению одного из наиболее важных принципов создания системы менеджмента качества «Лидерство руководства». При этом вслед за руководителем коллектив рассматривает деятельность по разработке и внедрению системы как дополнительную нагрузку, мешающую их повседневной работе и носящую характер «обязательной отписки».

В результате появляется несогласованность реальных процессов и их описаний в документации системы. При этом несогласованность возникает как в сторону усложнения описания процесса, так и в сторону его упрощения по сравнению с практической деятельностью. Исключение обычно составляют процессы, технология исполнения которых требует постоянного мониторинга параметров (например, с помощью лабораторных испытаний).

Во многих организациях «хромает» подготовка разработчиков системы всех уровней. Для успешной разработки сотрудники организации, участвующие в разработке, внедрении и эксплуатации системы менеджмента качества, должны получить соответствующие знания. Для этого необходимо пройти хотя бы минимальное обучение:

- **высшему руководителю организации – на специальных курсах в течение 1–2 дней (такое обучение руководители, как правило, не проходят вообще);**
- **представителю руководства по качеству – на специальных курсах в течение 3–5 дней (такое обучение, как правило, проходят порядка 50% таких представителей);**
- **внутренним аудиторам – на специальных курсах в течение 5–10 дней (многие сотрудники получают сертификат внутреннего аудитора после двухдневного образования);**
- **обучение всего коллектива основам системы менеджмента качества и навыкам работы с документами и записями системы на лекциях, проводимых консультантами, и тренингах при ее внедрении (как правило, такое обучение отсутствует).**

Сочетание плохой подготовки и незаинтересованности руководства (а, как следствие, незаинтересованности и всего коллектива) в результатах работы по созданию системы менеджмента качества приводит к большому количеству недочетов, обнаруживаемых при сертификации.

Зачастую разработка документированных процедур и стандартов организации поручается не ведущим специалистам, отвечающим за соответствующие процессы, а сотрудникам службы качества, инженерам по технике безопасности и даже консультантам.

В ряде организаций было принято решение об использовании чужих пакетов документов системы менеджмента

качества для своих целей. Это обычно сразу бросается в глаза опытным экспертам-аудиторам, поскольку каждая организация уникальна, имеет свою специфику в подходах к менеджменту, свою стратегию, систему распределения обязанностей и ответственности, индивидуальную функциональную структуру и др., не соответствующие позимствованным документам. Системы, в которых используются чужие разработки, являются нежизнеспособными.

Очень большое значение при разработке системы менеджмента качества имеет компетентность консультантов, привлеченных со стороны. Многие руководители не считают необходимым провести серьезные маркетинговые исследования для поиска наиболее квалифицированных специалистов, а ориентируются только на один критерий – стоимость консультационных услуг. Это всегда приводит не к экономии средств организации, а к значительному их перерасходу, поскольку дешево не всегда хорошо, а в случае консультирования в области системы менеджмента качества известная поговорка звучит так: «Скупой платит неоднократно».

В последнее время обнаружилась еще одна беда – несоответствие объявленной области распространения системы ее реальному содержанию. Это обычно происходит в тех случаях, когда организация, выполняя в основном функции генподрядчика и передавая все строительные работы субподрядным организациям, указывает в области распространения системы менеджмента качества выполнение строительных работ. При этом фактически деятельностью такой организации является координация, организация, планирование и т.д. работ всех субподрядчиков, т.е. деятельность по управлению проектом. Таким образом, получается, что область распространения системы менеджмента качества невольно или сознательно фальсифицируется, что не ускользает от внимания опытных экспертов-аудиторов при сертификации и представителей заказчика на торгах.

Необычность и сложность разработки такой системы в фирмах, занимающихся управлением проектами, в том числе в структурах заказчика, приводит к попыткам не решить поставленную задачу, а уйти от нее путем подмены ее известными решениями. В данном случае необходимо не заниматься фальсификацией, а найти грамотных консультантов, обладающих достаточными знаниями и опытом работы как в области системы менеджмента качества, так и в области управления проектом, поскольку в этих случаях вопросы выбора консультантов для разработки системы встают особенно остро.

К сожалению, некоторые органы по сертификации выдают сертификаты при наличии серьезных недостатков в работе системы менеджмента качества. Одновременно специалисты служб заказчика не обладают достаточной квалификацией для экспресс-оценки работоспособности такой системы претендента на получение государственного заказа, что приводит к необходимости иметь сертификат в красивой рамке на стене. Но не необходимости поддерживать работоспособность системы менеджмента качества. В итоге хорошая идея может быть дискредитирована небрежным исполнением. В связи с этим хочется пожелать специалистам служб заказчика повышать свою квалификацию не только в технических вопросах, но и в области менеджмента качества.

**Издательство  
«Дороги»**



**Мы пишем о вас  
и работаем для вас!  
Наша цель –  
увеличение вашей  
прибыли!  
Наши отношения  
взаимовыгодны**

**ТРАНСПОРТ  
РОССИИ**

**ГАЗЕТА «ТРАНСПОРТ РОССИИ»**

**Самая информированная, оперативная и компетентная  
газета транспортного комплекса России и стран СНГ.  
Она охватывает проблематику всех его отраслей.**

**«Транспорт России» – лоцман капитанов большого бизнеса!**

**АВТОМОБИЛЬНЫЕ  
ДОРОГИ**

**ЖУРНАЛ «АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ»**

**Старейший отраслевой журнал, издается с 1927 года  
Наши преимущества:**

**УНИКАЛЬНОСТЬ ИНФОРМАЦИИ** – Вы всегда получите оперативные  
комментарии специалистов дорожной отрасли

**ПРАКТИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ** – обзор новейшей техники  
и оборудования в сфере строительства автодорог

**ЧИТАТЕЛЬСКАЯ АУДИТОРИЯ** – ключевые регионы России  
и страны СНГ.

**«Автомобильные дороги» – дороги, ведущие к успеху!**

**НАУКА  
И  
ТЕХНИКА  
2007**

**ЖУРНАЛ «НАУКА И ТЕХНИКА В ДОРОЖНОЙ  
ОТРАСЛИ»**

**Это уникальный сборник трудов отраслевых ученых  
и трибуна для научной полемики**

**Размещение рекламы: (495) 316-48-69, 748-36-84, 963-22-14**

**E-mail: 4595943@gmail.com; tsvetova@bk.ru; vetaad@mail.ru; rustransport@pisem.net**

[www.dorogi.ru/booksite/](http://www.dorogi.ru/booksite/)

# Место встречи для Вас и Ваших партнёров по промышленности в 2008 году



Самая крупная международная выставка 2008 года в области строительного оборудования, продукции, услуг и новейших промышленных технологий

**11-15 марта 2008 г.**  
**Лас-Вегас, США**

Проводится одновременно с:



[www.conexpoconagg.com](http://www.conexpoconagg.com)

Спонсор: Association of Equipment Manufacturers | National Ready Mixed Concrete Association | National Stone, Sand & Gravel Association | Associated General Contractors of America

Вологодская областная универсальная научная библиотека

[www.booksite.ru](http://www.booksite.ru)

# СПЕЦИАЛИСТЫ ЗНАЮТ!



## КРУПНЕЙШАЯ В РОССИИ, СНГ И ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЕ

8-я Международная специализированная  
демонстрационная выставка



### СТРОИТЕЛЬНАЯ ТЕХНИКА И ТЕХНОЛОГИИ '2007

## 12-16 ИЮНЯ 2007 ГОДА

[www.ctt-expo.ru](http://www.ctt-expo.ru)

Россия, Москва, МВЦ «Крокус Экспо»

МЕСТО ПРОВЕДЕНИЯ:

 **КРОКУС ЭКСПО**  
Международный выставочный центр

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ СПОНСОР:

**KOMATSU**

ОРГАНИЗАТОР:

 **MEDIA  
GLOBE**  
ВЫСТАВКИ И ЖУРНАЛЫ ДЛЯ ПРОФЕССИОНАЛОВ

ИНФОРМАЦИОННЫЕ ПАРТНЕРЫ:

**Основные  
Средства**

**СТТ**  
СТРОИТЕЛЬНАЯ ТЕХНИКА И ТЕХНОЛОГИИ

**КОМ  
ТРАНС**  
СОВМЕЩЕННЫЙ ТРАНСПОРТ

**Стройка**  
ГРУППА ГАЗЕТ

Вологодская областная универсальная научная библиотека  
[www.booksite.ru](http://www.booksite.ru)

А.М. Кулижников,  
профессор ФГУП «РосдорНИИ», д.т.н.

# Скупой платит дважды

*На сегодняшний день вопросы повышения качества дорожно-строительных работ являются основными. При этом качество дорожных объектов в значительной степени закладывается на одной из начальных стадий работ – в проектной документации.*

**М**ноголетний опыт проектно-испытательских работ показывает, что автомобильные дороги, построенные в 60–80 годах под нагрузку на ось 60–80 кН, в настоящее время поддерживать в работоспособном состоянии за счет капитального ремонта и ремонта автомобильной дороги или покрытия неэффективно. Как показала практика, в этом случае требуется в основном реконструкция или строительство по новому направлению. Однако ограничения в финансировании не позволяют улучшать сеть автомобильных дорог Российской Федерации только таким путем.

Необходимо повышать качество капитального ремонта автомобильных дорог. Причины низкого качества капитальных ремонтов таковы: плохие существующие дороги, а именно пылеватые или заиленные грунты земляного полотна, малая толщина слоев из стабильных материалов по условиям морозоустойчивости, недостаточная несущая способность и толщина оснований дорожных одежд из каменных материалов, полное отсутствие или малоэффективная работа существующих дренирующих слоев. Все это способствует тому, что после выполнения ремонтных работ, сводящихся преимущественно к усилению верхних слоев дорожной одежды, покрытие служит не более 2 лет.

Более того, как показывают неутешительные наблюдения за участками автомобильных дорог, капитальные ремонты, сводящиеся к усилению покрытия, повторяются через три года.

Попробуем разобраться, почему происходит именно так? Что не позволяет выполнить качественную проектную документацию по капитальным ремонтам автомобильных дорог?

1. Расчет усиления в настоящее время выполняется не на фактическую нагрузку на ось, а на нагрузку 100 кН. В то время как капитальный ремонт участков федеральных автомобильных дорог должен выполняться на нагрузку на ось 115 кН и даже 130 кН, так как доля автопоездов в составе движения на федеральных автомобильных дорогах составляет не менее 20–25%. К сожалению, в настоящее время в проектах капитального ремонта и ремонта автомобильных дорог согласно ОДН 218.1.052-2002 «Оценка прочности жестких дорожных одежд (взамен ВСН 52-89)» расчет выполняется на нагрузку на ось 100 кН. Данный документ требует скорейшего пересмотра и обновления.

2. Из-за ограниченного финансирования не всегда правильно назначается титул проектных работ. При существующих нормативах расчета дорожных одежд привести феде-

ральную дорогу в работоспособное состояние с требуемыми сроками службы за счет капитального ремонта или ремонта практически невозможно. Чтобы быть убедительными, зададим себе вопрос: «А можно ли отремонтировать пусть даже капитально автомобильную дорогу, рассчитанную в свое время на нагрузку на ось, например, 80 кН при коэффициенте прочности 0,9 (или 0,94), если по ней регулярно осуществляют движение автопоезда с нагрузкой на ось 130 кН, учитывая, что по новым методикам расчета коэффициент прочности должен составлять 1,3 (или 1,5). Тот, кто знаком с методами расчета и неоднократно их выполняет, знает, что в этом случае необходимо выполнять не капитальный ремонт, а реконструкцию, так как чтобы получить надежные результаты, необходимо менять дорожную одежду, начиная с нижних слоев основания, а часто заменяя или осушая верхние слои земляного полотна.

3. Недостаточно внедряются востребованные за рубежом новые методы высокопроизводительных инженерно-геологических изысканий. Например, общеизвестно, что при проведении изыскательских работ для проектов капитального ремонта должно быть больше внимания уделено инженерно-геологическим изысканиям, в том числе по проведению работ по определению толщины и характеристик материалов дорожной одежды, а также грунтов земляного полотна. Так, сведения о конструктивных слоях дорожной одежды и грунтах земляного полотна должны быть при назначении капитального ремонта определяющими. В настоящее время их устанавливают из расчета не более чем в 2–3 точках на один км, тогда как должен быть установлен непрерывный геологический разрез, который можно получить, например, георадарными методами с заверочным бурением. Детальные инженерно-геологические изыскания позволят уточнить толщины конструктивных слоев дорожной одежды и состояние грунтов земляного полотна по всему участку дороги в каждой его точке, что позволит дифференцировать ремонтные работы по участкам дорог и, безусловно, приведет к экономии затрат и повышению сроков службы отремонтированной дороги.

Предварительные расчеты показывают, что экономический эффект при проведении инженерно-геологических изысканий (использование георадарных технологий и заверочное бурение) на существующих автомобильных дорогах составляет не менее 22 тысяч рублей на 1 км дорог с повышением достоверности инженерно-геологической информации в 5–10 раз. В то же время на большинстве автомобильных дорог стоимость ремонтных работ может

уменьшаться до 2–3 млн на 1 км за счет назначения эффективных видов капитального ремонта дифференцированно по участкам автомобильной дороги.

4. Отсутствуют теоретические разработки по методам расчета дорожных конструкций, эксплуатируемых в течение нескольких десятков лет. Зададимся вопросом, есть ли у нас необходимые теоретические разработки о поведении материалов дорожной одежды и грунтов земляного полотна, отслуживших в дорожной конструкции 10, 20, 30, 50 лет? Можно ли у этих материалов оценить расчетные характеристики как у новых? Наверное, нельзя. Насколько снизилась сопротивляемость материалов нагрузкам, насколько уменьшились их расчетные характеристики, и может ли материал, отслуживший много лет, работать в стадии упругих деформаций? Какую методику целесообразно использовать при расчете дорожных одежд с такими основаниями? Здесь возникает масса вопросов, которые требуют глубокой теоретической проработки на уровне НИОКР.

5. Не всегда правильно выбирается стратегия проектирования ремонтных работ. На многих участках при капитальном ремонте необходимо кардинально пересмотреть состав и виды ремонтных работ. Подрядным строительным организациям технологически удобно выполнять один и тот же вид ремонтных работ по всему участку автомобильной дороги, особенно усиление покрытия. Однако в этом случае на капитально отремонтированном участке автомобильной дороги вновь появляются на локальных отрезках просадки, пучения и раскрываются трещины. Поэтому, как показали наши работы на таких дорогах, как Москва – Санкт-Петербург, Москва – Минск и многих других, на федеральных дорогах целесообразно отойти от повсеместного усиления. На них при толщине основания из каменных материалов 8–16 см (хорошо, если это щебень, а не песчано-гравийная смесь) толщина асфальтобетона уже сегодня составляет 40–50 см. Безусловно, усилению покрытия такой дорожной одежды одним, двумя или тремя слоями асфальтобетона ничего положительного не даст. Покрытие будет через 2–3 года разрушено. В этом случае капитальный ремонт в первую очередь должен предусматривать осушение грунтов земляного полотна, усиление оснований дорожной одежды. Только после этого можно переходить к устройству новых слоев покрытия. В этом случае самыми простыми решениями будут увеличение глубины боковых водоотводных каналов и устройство водоотводных каналов; устройство дренажей глубокого или мелкого заложения под боковыми канавами, закладка поперечных дренажных прорезей на участках переувлажненных грунтов земляного полотна. На участках с недостаточной толщиной основания из каменных материалов – фрезерование асфальтобетонного покрытия на всю его толщину. Далее – укладка каменных материалов или отфрезерованного асфальтобетона как щебеночного материала в основание дорожной одежды, в ряде случаев с добавками к асфальтовому грануляту щебня и комплексного вяжущего. И, наконец, устройство новых слоев асфальтобетонного покрытия. Безусловно, будет удорожание, но оно с лихвой окупится за счет продления сроков службы дорожных одежд. Однако и перечисленные работы далеко не решат все проблемы, необходимы новые сложные виды ремонтных работ.

Говоря о стратегии ремонтных работ, следует задуматься,

будут ли эффективны работы по замене изношенных слоев покрытия, если при накопившемся «недоременте» их надо повторять через 2–3 года? Безусловно, нет. Только качественно выполненный капитальный ремонт (при условии, что затраты на него будут приближаться к стоимости реконструкции дороги) поможет с течением времени ликвидировать катастрофический «недоремент». При этом срок службы дорожной одежды после капитального ремонта должен составлять не менее 8–10 лет.

6. Практически не выполняются в требуемом объеме исследования и мало внедряются даже в опытном порядке в проектах новые виды сложных ремонтов. К сложным видам ремонтных работ относятся такие, которые позволяют без разборки (или с частичной разборкой) существующей дорожной одежды и без перерыва в движении усиливать грунты земляного полотна и основание дорожной одежды. На сегодняшний день стали известны новые зарубежные технологии, которые успешно решают данную проблему. Например, устройство наклонных дренирующих слоев, замена водопропускных труб путем разрезки существующих и замены их новыми (без разборки земляного полотна) и т.д.

7. В проектах недостаточно предусматривается адресность ремонтных работ по наборам видов ремонта. Как указывалось ранее, неправильно назначать по всему проектируемому участку дороги одни и те же виды ремонтных работ, например, усиление покрытия слоем асфальтобетона или щебеночно-мастичной смесью. На основе детальных инженерно-геологических изысканий в проекте эффективно, например, предусмотреть: на одном участке осушение грунтов земляного полотна; на другом – усиление основания дорожной одежды (фрезерование старого покрытия на всю толщину и укладка отфрезерованного материала как основания дорожной одежды) и устройство нового покрытия; на третьих – достаточно только одной поверхностной обработки; на четвертых – необходимо устройство выравнивающего слоя и слоев усиления покрытия; на пятых – укладка трещинопрерывающих прослоек и только после этого устройство нового слоя покрытия и т.д.

8. В проектах мало применяются новые технологии, техника, конструкции и материалы. Недостаточно находят внедрение, например, упомянутые выше георадарные работы при инженерно-геологических изысканиях, методы горячей и холодной регенерации асфальтобетонов, регулирующие прослойки, щебеночно-мастичные смеси, методы виброрезонансного разрушения отслуживших цементобетонных покрытий и многие другие. Внедрение указанных инноваций позволяет сократить суммарные строительные и транспортно-эксплуатационные расходы, увеличить сроки службы дорожных конструкций. Целесообразно расширить применение новых технологий, техники, конструкций и материалов, начиная с разработки как организационной системы внедрения инноваций, так и изменения мотиваций как у заказчиков, так и подрядчиков.

А для того чтобы решить поставленные задачи, в проектах капитального ремонта необходимо в первую очередь пересмотреть стоимость и сроки выполнения проектно-исследовательских работ в большую сторону, в соответствии с требуемыми затратами. Только при этом условии можно добиться качества проектно-сметной документации, и как результат, качества капитального ремонта автомобильных дорог.

# Рынок автотранспортных услуг требует государственной защиты

*Проблемы повышения конкурентоспособности международных автомобильных перевозок заключаются в основном в трансграничных издержках. По итогам минувшего года экспорт транспортных услуг увеличился на 10%. Важную лепту в этот рост внесли российские автомобильные перевозчики, доля которых за три последних года на рынке автоперевозок увеличилась с 18 до 40%. Об этом и многом другом рассказал участникам 12-й Московской международной конференции по транспорту и логистике, прошедшей в рамках выставки «ТрансРоссия», заместитель директора Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта, геодезии и картографии Минтранса Александр Шерстнев.*

**П**о заверению руководства Минтранса в будущем экспорт транспортных услуг станет отдельным сегментом экономики России. Новый импульс комплексному развитию этой ключевой отрасли должна придать реализация национальных проектов, однако рассчитывать только на единичные, пусть и очень важные программы, было бы неосмотрительно. Понимая это, Минтранс России предложил новый план развития транспортной инфраструктуры России до 2020 года.

Конечно, увеличение доли российских фирм в международных автоперевозках зависит от конкурентоспособности транспортных операторов, существенного снижения транспортных издержек, а значит — транспортной составляющей в стоимости товаров. Наиболее сложной проблемой в решении этой задачи является создание благоприятных условий обновления парка транспортных средств. На конец 2006 года количество автомобилей, имеющих допуск к грузовым международным перевозкам, составило 50,9 тысячи единиц. По сравнению с 2005 годом в прошлом году парк грузовых автомобилей увеличился на 3,7 тысячи единиц.

Во многом постепенному обновлению парка подвижного состава российских перевозчиков способствует принятое Правительством Российской Федерации постановление от 11 марта № 147 «О дополнительных мерах государственной поддержки российского автомобильного транспорта, предназначенного для международных перевозок». В соответствии с этим постановлением российскими перевозчиками за прошлый год ввезено около 2000 транспортных средств, что превышает показатель 2005 года почти в два раза. Выпускаемые в настоящее время отечественными производителями грузовики уступают импортным аналогам по параметрам безопасности, надежности и ресурсу. При этом закупка автопоездов иностранного производства постоянно блокируется органами государственного регулирования экономики под давлением руководства отечественного автопрома и промышленного лобби страны. Мировой опыт показывает, что главным инструментом развития производства и расширения рынка продаж автомобильной техники являются технические регламенты, улучшающие ее качество и обеспечивающие безусловное выполнение требований современного рынка автоперевозок. В связи с этим, по словам

А. Шерстнева, Минтранс России будет продолжать отстаивать интересы российских международных перевозчиков в вопросе обновления парка подвижного состава.

Одним из важнейших направлений является совершенствование работы автомобильных пунктов пропуска в части сокращения непроизводительных простоев автотранспортных средств на границе, которые приводят к росту затрат на услуги по доставке грузов автомобильным транспортом и препятствуют развитию международной торговли. Учитывая специфику автомобильного транспорта, скорость перемещения грузов приобретает весьма важную роль и сказывается на цене товара. К сожалению, в настоящее время непроизводительные простои, в том числе при пересечении границы, составляют порядка 30–40% от общего срока доставки груза. Среднегодовые пробеги российских автомобилей в 2–2,5 раза ниже, чем в странах Западной Европы. По оценке экспертов, потери российских перевозчиков на 12 основных пунктах пропуска (из 146 на территории Российской Федерации) за 2006 год составили более 2,6 млрд рублей. В настоящее время Минтрансом России совместно с заинтересованными ведомствами проводится организационная работа по введению на территории Российской Федерации международного сертификата взвешивания грузовых транспортных средств, применение которого значительно сократит простои автомобилей при перевозках между государствами-участниками Содружества Независимых Государств. В соответствии с приказом Минтранса России от 23.10.2006 года № 127 предусмотрены меры по реализации Соглашения о введении международного сертификата взвешивания, в том числе уже в 2007 году будет расширен перечень уполномоченных станций взвешивания и обеспечена выдача Ространснадзором международных сертификатов. В настоящее время уровень рентабельности автотранспортных услуг по доставке грузов в международном сообщении в среднем не превышает 5–10%. Такая ситуация вызвана в основном тем, что темпы роста эксплуатационных расходов международных автоперевозчиков и, в первую очередь, стоимость моторного топлива в стране значительно превышает уровень роста тарифных ставок за транспортные услуги.

Что касается необходимости совершенствования налогообложения, то в 2006 году Минтрансу России удалось добиться

внесения поправок в Трудовой кодекс РФ с принятием Федерального закона от 30 июня 2006 года № 90-ФЗ, в результате чего законодательно предусмотрены командировочные расходы для перевозчиков. Были приняты поправки в Федеральный закон, которыми упрощен с 1 января 2006 года порядок применения ставки 0 процентов по налогу на добавленную стоимость международными перевозчиками. В соответствии с принятыми поправками транспортные компании, осуществляющие доставку грузов в международном сообщении, освобождены от предоставления в налоговые органы грузовой таможенной декларации, а также от применения таможенных режимов. Экономия средств автоперевозчиков в связи с решением этого вопроса составила около 17 млн долл. США в год. Однако, ввиду неправомерного применения налоговыми органами положений статьи 167 Налогового кодекса Российской Федерации в отношении момента определения налоговой базы по налогу на добавленную стоимость, международные перевозчики по-прежнему вынуждены отстаивать свое право на применение нулевой ставки процентов, предусмотренное налоговым законодательством. Министерство транспорта РФ при активном участии АСМАП проводит ограничительную политику в отношении участия перевозчиков третьих стран на рынке международных перевозок России. В 2006 году сохранилась тенденция прошлых лет по увеличению перевозок грузов автомобильным транспортом в международном сообщении. За прошлый год объем перевозок грузов составил 36,5 млн тонн, что на 8,7% превышает показатель 2005 года.

Объем перевозок, выполненный российскими перевозчиками в 2006 году, увеличился на 9,7% по сравнению с 2005 годом и составил 14,6 млн тонн. При этом доля российских перевозчиков в общем объеме международных грузовых перевозок достигла 40%, увеличившись на 0,4 пункта по сравнению с 2005 годом. В то же время доля перевозчиков третьих стран сократилась на 0,4 пункта и составила 12%.

По данным Ространснадзора, в общем объеме перевозок грузов на российском рынке международных автотранспортных услуг, осуществляемых перевозчиками третьих стран, наибольшую долю занимают перевозчики Белоруссии, Польши, Литвы, Латвии и Украины. В этой связи, Минтранс России реализуются меры, направленные на регулирование участия перевозчиков иностранных государств в осуществлении перевозок грузов в/из тре-

тых стран. Например, в текущем году квота разрешений на перевозки грузов в/из третьих стран для белорусских перевозчиков будет снижена на 10% по сравнению с 2006 годом. Важным элементом по регулированию присутствия перевозчиков третьих стран на рынке международных автомобильных перевозок Российской Федерации является организация действенного контроля за соблюдением на российской территории разрешительной системы иностранными перевозчиками и создание механизма, предупреждающего нарушения разрешительной системы.

Существующий уровень штрафных санкций, предусмотренных Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях (КоАП) в отношении правонарушений на международном автомобильном транспорте, значительно ниже уровня санкций, применяемых в аналогичных случаях к перевозчикам в других странах.

Например, в Италии за неправильное оформление перевозчиком бланка разрешения с нарушителя взимается штраф в размере порядка 5000 евро. В Бельгии размер санкции за отсутствие или неправильное оформление бланка разрешения может составлять до 10 000 евро, причем эта сумма удваивается при повторном нарушении. В Португалии размер штрафа достигает 15 000 евро, а в Чехии он составляет от 15 000 до 23 400 евро. В то же время в России за аналогичное правонарушение взимается штраф в размере до 15 МРОТ (1500 рублей, что в настоящее время эквивалентно примерно 41,5 евро). Такое же положение сложилось и в отношении правонарушений, связанных с каботажными перевозками, то есть перевозками грузов и пассажиров транспортными средствами, зарегистрированными в иностранных государствах, между пунктами, расположенными на территории Российской Федерации: эти перевозки повсеместно запрещены; при этом, однако, размер штрафа за каботажные перевозки, например в Польше, составляет около 4000 евро, тогда как в России предельный размер штрафа равен 15 МРОТ.

Для изменения сложившейся ситуации в целях защиты российского рынка автотранспортных услуг подготовлены предложения по внесению в установленном порядке изменений в КоАП России, целью которых является повышение размера штрафов, налагаемых на иностранных нарушителей, до уровня, существующего в большинстве европейских стран.

**Алексей Никитушкин**





# МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ



Сочи  
2007

## МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ФОРУМ

Сочи, 31 мая - 3 июня 2007

### ВЫСТАВКА

# « ТРАНСПОРТ РОССИИ - 2007 »

Проводится в рамках Международного транспортного форума при поддержке:  
Администрации Президента Российской Федерации; Правительства Российской Федерации;  
Министерства Промышленности и Энергетики Российской Федерации; Федерального Агентства  
по Промышленности; Торгово-Промышленной Палаты Российской Федерации;  
Администрации Краснодарского края; ОАО «Российские Железные Дороги»

**ГЛАВНАЯ ЦЕЛЬ ВЫСТАВКИ - Демонстрация хода  
реализации программных документов транспортной отрасли:**

«Транспортная стратегия РФ на период до 2020 года»

«Стратегия развития транспорта до 2010 года»

ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002-2010гг.)»

На выставке будут представлены достижения всех видов транспорта и транспортной инфраструктуры,  
включая проекты государственно-частного партнерства, направления развития транспортной  
инфраструктуры ряда регионов страны.

СПОНСОРЫ  
И ПАРТНЕРЫ  
ВЫСТАВКИ:



ОПЕРАТОР ФОРУМА



Congress Management Network

Адрес: 109012, Москва, ул. Ильинка д.4, Гостиный двор,  
Бизнес-Центр «Капитал». ЗАО «Congress Management Network»  
E-mail: info@rustransexpo.ru WEB: www.c-m-network.com  
Телефон: +7 (495) 644-3096 Факс: +7 (495) 644-3097

ОПЕРАТОР ВЫСТАВКИ



РусТрансЭкспо

Адрес: 105082, Москва, Спартаковская площадь, д.10,  
корпус 12, 1 этаж, офис 108. ООО «РусТрансЭкспо»  
E-mail: info@rustransexpo.ru WEB: www.rustransexpo.ru  
Телефон/ Факс: +7 (495) 781-56-97

ИНФОРМАЦИОННЫЕ  
ПАРТНЕРЫ  
ВЫСТАВКИ

**ТРАНСПОРТ  
РОССИИ**

Адрес: 107023, Москва, ул.Электrozаводская, 24, офис 403  
E-mail: rustransport@pisem.net WEB: www.transportrussia.ru  
Телефон +7 (495) 748-3684, Факс +7 (495) 963-2214

**ТРАНСПОРТ  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

Адрес: 190131, Санкт-Петербург, Московский пр.,9  
E-mail: rt@rostransport.com WEB: www.rostransport.com  
Телефон/Факс: +7 (812) 310-4097

Вологодская областная универсальная научная библиотека

www.booksite.ru

# Он – художник – достояние нации

Если вы спросите, какое отношение к дорогам и дорожникам имеет народный художник Российской Федерации, член-корреспондент Академии художеств России, ветеран Великой Отечественной войны, почетный гражданин города Вологды Владимир Николаевич Корбаков, значит, вам обязательно нужно посетить Третьяковскую галерею, Государственный исторический музей, Центральный музей Великой Отечественной войны на Поклонной горе в Москве, Музей пейзажа в Плесе на Волге или картинные галереи Твери, Петрозаводска, Тюмени, Сыктывкара. А самая большая коллекция работ этого выдающегося художника хранится в Вологодской областной картинной галерее.



**Владимир Николаевич Корбаков  
в мастерской**

**О**н награжден орденом Отечественной войны I степени и орденом Славы III степени, медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени, многочисленными медалями. А еще художник Корбаков, удостоенный звания почетного металлурга (был в свое время Владимир Николаевич инициатором и руководителем творческой группы Череповецкого металлургического ком-

бината), с полным правом может быть причислен к когорте заслуженных дорожников России. Сколько он прошел дорог, сколько написал на протяжении своей творческой жизни полотен о дорогах Вологодчины и всей России – не подлежит подсчету. Его многочисленные творческие и дружеские встречи с работниками дорожной отрасли Вологодчины и тематические выставки становились предметом большого интереса людей суровой профессии – дорожников. В.Н. Корбаков всегда был и остается отважным первопроходцем, дерзновенным открывателем новых путей художественного выражения современного искусства. Он создал большую портретную галерею вологжан, в которой почетное место отведено ветеранам-дорожникам ОАО «Вологодавтодор».

Из пленэрных работ художника одна из самых любопытных серий – «По дороге Ломоносова». Художник повторил легендарный путь великого холмогора. В итоге трех месяцев напряженной работы, поездок в старинные северные города и села, где были написаны пейзажи с натуры, родилось свыше 50 новых произведений. В серию художественно-исторических пейзажей старой дороги Ломоносова вошли: Холмогоры, Архангельск, Данилов, Ростов Великий, Сергиев Посад и Москва.

Благотворительный фонд Корбакова издал специальный цветной альбом серии «По дороге Ломоносова». К слову, идея создания фонда зародилась еще в 1995 году, когда в Вологде проводилась выставка произведений художников-ветеранов Великой Отечественной войны «50 лет Победы», главным организатором которой было акционерное общество «Воло-

годавтодор». Через год в Вологде родился благотворительный фонд В.Н. Корбакова. А с 1999 года под эгидой фонда проводится творческий конкурс среди учащихся художественных школ «Приз Корбакова». С каждым годом его масштабы растут, границы расширяются до уровня межгосударственных. Благо, есть в сердце Вологды уютное заведение, где регулярно проводятся всевозможные культурные мероприятия, – «Музейно-творческий центр народного художника России В.Н. Корбакова». В свое время МТЦ был построен на основе старинного полуразрушенного особняка, теперь за исходящие от него свет и тепло его в народе с любовью называют просто – Дом Корбакова. Это третий музей из известных в России музеев, построенных при жизни работающих художников (музей А. Шилова в Москве, братьев Ткачевых в Брянске). Здесь экспонируются живописные работы, подаренные художником Вологде: пейзажи, портреты, натюрморты, сюжетно-тематические картины. Исключительную ценность представляют портреты вологжан: от первых вологодских губернаторов до наших талантливых и знатных современников. В Музейно-творческий центр из картинной галереи и мастерской художника переехали картины из серий «По дороге Ломоносова», «Поклон родной земле», «Моя Вологда». В дар городу Вологде передана уникальная коллекция Корбакова «Меня рисуют друзья», в ней собраны работы отечественных и зарубежных художников за последнюю половину XX века.

6 июня Владимир Николаевич Корбаков, уроженец Сокольского района Вологодской области, всю свою творческую жизнь посвятивший родному краю, будет принимать поздравления с 85-летним юбилеем. Он по-прежнему полон энергии и удивительной работоспособности. Его мудрость и тонкий юмор не перестают восхищать – так же, как и постоянные его поиски новых красок.

**Елена Москалева,  
член Союза журналистов России,  
Вологда**



**Из альбома «По дороге Ломоносова».  
«Размытая дорога», 1998**

# Экономист по призванию, лирик в душе

9 Мая, в славный День Победы свой юбилей отмечает Людмила Алексеевна Серкина, посвятившая всю свою жизнь экономике дорожного хозяйства.



**В** выборе профессии у Людмилы Алексеевны не было сомнений. Еще в школе она твердо решила связать свою жизнь с экономикой. Получив аттестат зрелости и диплом Владимирского техникума, она успешно окончила Московский экономико-статистический институт опять же по специальности экономика.

Первая запись в трудовой книжке была сделана в 1978 году, когда молодой дипломированный специалист Людмила Серкина поступила на работу экономистом в Кольчугинский ДПМК Владимирского треста «Дорспецстрой». Спустя пять лет, в 1983 году, ее переводят на должность экономиста бухгалтерии объединения «Владимиравтодор» в родной город Владимир, где она проработала без малого десять лет. В связи с реорганизацией и учитывая накопленный опыт в новых рыночных условиях, в 2002 году Людмиле Алексеевне предлагают новую должность — теперь уже главного бухгалтера Государственного учреждения Владимирской области «Управление автомобильных дорог Владимирской области».

Все, кто знают Людмилу Алексеевну, едины во мнении — в этой обаятельной женщине сочетаются удивительная работоспособность, внимательное отношение к своим коллегам по работе, умение к каждому найти подход, дать не только квалифицированный, профессиональный, но и житейский совет, поддержать в трудную минуту. Вот лишь один наглядный пример. В середине прошлого года на работу был принят новый водитель, а уже через месяц ему потребовалась сложная операция. Людмила Алексеевна, несмотря на мизерный трудовой стаж водителя, совместно с профсоюзной организацией все же изыскали средства для частичной оплаты операции, а также предоставили бесплатную путевку в детский санаторий ребенку водителя.

В то же время, будучи классным специалистом, Людмила Алексеевна четко ставит задачи перед своими подчиненными и требует их точного и своевременного исполнения. Результат налицо — до сих пор в результате многочисленных финансовых проверок дотошливыми аудиторами не было выявлено никаких нарушений в финансовой деятельности ГУ «Владупрадор».

Последние полтора десятка лет были для дорожной отрасли, как и для всей страны, достаточно сложными. Во многом благодаря организаторским способностям, целеустремленности и энергии Людмилы Алексеевны удалось создать работоспособный коллектив единомышленников, которые стремятся к повышению уровня своих профессиональных знаний и мастерства. Именно в этот период была

внедрена компьютерная техника и освоены новые программы бухгалтерского учета. Давая пример своим подчиненным, Людмила Алексеевна постоянно повышает свою квалификацию, участвует в различных специализированных семинарах и если занятость не позволяет участвовать, отправляет на семинар своих сотрудников.

Людмила Алексеевна делится опытом с молодыми специалистами, контролирует процесс их работы, подстраховывает от возможных ошибок. Надо сказать, что двери ее кабинета открыты для всех. И не случайно она пользуется заслуженным уважением и любовью всех дорожников Владимирской области. За время работы в дорожной отрасли Людмила Алексеевна неоднократно была награждена почетными грамотами за успехи, достигнутые в работе, была занесена на Доску почета. Ее добросовестный труд, большие заслуги в области дорожного строительства отмечены, она награждена знаком «Почетный дорожник Российской Федерации» второй степени.

Коллектив ГУ «Владупрадор» ценит Людмилу Алексеевну за большую ответственность к своему делу, высокий профессионализм, упорство в достижении целей, требовательность к себе и окружающим людям, оптимизм, жизненную энергию, острый ум и трудолюбие.

В свободное время Людмила Алексеевна любит читать художественную литературу. Все сотрудники отмечают широкий кругозор, грамотность и глубокие знания нашего главного бухгалтера в самых различных областях.

У Людмилы Алексеевны, которая, кстати, не только любит литературу, но и сама пишет трогательные стихи, прекрасный, любящий муж и две дочери. Старшая, в звании старшего лейтенанта УВД, заочно учится во Владимирском юридическом институте. Младшая дочь пошла по стопам своей мамы — после окончания экономического факультета Владимирского государственного университета успешно работает в СДПСУ п. Бараки экономистом.

**Коллективы Департамента транспорта и дорожного хозяйства администрации Владимирской области, ГУП ДСУ-3, ГУ «Владупрадор» и редакция журнала «Автомобильные дороги» сердечно поздравляют Людмилу Алексеевну Серкину с юбилеем, желают ей здоровья, счастья, мира в семье, благополучия и достатка!**

Пусть женственность и красота  
Как можно дольше с Вами будут,  
Ведь что для женщины года,  
Когда ее все ценят, любят.

В семье пусть будет прочный мир,  
Дом полон радости и смеха,  
Энергии Вам, свежих сил,  
Достатка, счастья и успеха!

# Когда работа в радость

**У** заместителя председателя комитета строительства и транспорта мэрии города Калининграда – верного дорожника, классного специалиста и просто обаятельной женщины Анны Анатольевны Кокориной 16 мая юбилей.

Трудовая биография Анны Анатольевны началась с работы дорожной рабочей на Зейской ГЭС в Амурской области. После окончания Хабаровского политехнического института работала инженером в Благовещенском строительном управлении. Отвечала за возведение дорог, инженерных сооружений и зданий. По приглашению руководства Амурского строительного техникума преподавала курсы: «Дорожные машины и механизмы», «Изыскания и проектирование автомобильных дорог», «Дорожно-строительные материалы», «Геология и грунтоведение». За добросовестный труд Анна Анатольевна неоднократно награждалась руководством ценными подарками, премиями.

В городе Калининграде Анна Анатольевна начала работать в мастерской генерального плана института – «Калининградгражданпроект». Инженер-проектировщик А.А. Кокорина – ведущий разработчик проектов городских магистралей, генеральных планов микрорайонов, городов и поселков Калининградской области.

С ноября 1994 года Анна Анатольевна работает в мэрии Калининграда. Здесь она прошла славный путь от ведущего специалиста управления архитектуры и градостроительства до сегодняшней должности заместителя председателя комитета. Руководство, коллеги, подрядчики знают Анну

Анатольевну как квалифицированного специалиста, грамотного руководителя, хорошего организатора, верного дорожника. Она пользуется уважением, авторитетом и в коллективе, и во всем Калининграде. Коллеги заметили, любая работа для Анны Анатольевны в радость. Успешно, без отрыва от производства А.А. Кокорина изучила бизнес-курсы в Калининградской высшей школе управления, Государственной академии строительства и жилищно-коммунального комплекса России, Калининградской школе международного бизнеса. Страсть к учебе и настойчивость в получении знаний унаследовал и сын Анны Анатольевны – Петр. В 27 лет он уже кандидат юридических наук.

За достигнутые успехи, инициативу и творческий подход в решении городских задач, высокую культуру и добросовестную многолетнюю работу А.А. Кокорина удостоена Почетных грамот и благодарностей губернатора Калининградской области и мэра Калининграда. А за выдающиеся успехи в подготовке юбилея города, она награждена знаком «750 лет со дня образования г. Калининграда».

**Сотрудники ООО «Дорсервис-Запад» и ООО «Европроект» Калининграда от всей души поздравляют Анну Анатольевну с юбилеем и желают крепкого здоровья, творческих успехов, личного счастья, исполнения всех желаний!**



## БИТУМНО-ЭМУЛЬСИОННЫЕ УСТАНОВКИ

высокое качество оборудования и  
высокое качество эмульсии



ООО "Давиал"  
129343, г. Москва, ул. Сержумская, 4  
☎ (495) 5106475, 2218474 ☎ 2218473  
🌐 www.davial.ru 📧 info@davial.ru



реклама

“Геоспан” - система геосинтетиков  
для строительства дорог

Группа компаний  
**ГЕКСА**  
www.geospan.ru

реклама



## Праздник со слезами на глазах

9 Мая вся страна отмечает День Победы. Для нас это не просто очередная праздничная дата. В этот день мы вновь переживаем великую радость окончания войны и скорбим о тех, кто не вернулся, кто погиб, защищая Родину. Мы будем произносить слова благодарности до тех пор, пока живы те, кто победил. Их, сожалению, с каждым годом становится все меньше.

Спасибо вам, с Днем Победы!

*Фото Юрия Пирогова*





Юрий Бурылин

# Один день войны

## Очерк

Совсем не так представлялась ему война. Юношеское воображение не подсказывало ни исступленного отчаяния неравных схваток, ни жуткого, почти животного страха от раздирающего душу воя сыпавшихся на голову вражеских бомб, ни крови, ни грязи, ни горьких слез отступления. Все рисовалось в ином, романтическом свете. А если и думалось о смерти, то красивой, окрашенной яркими цветами подвига: вот он, Андрей Бас, подхватывает выпавшее из рук бойца знамя и, презирая смерть и страх, увлекает за собой в атаку роту, батальон, полк. Вот он падает, сраженный попавшей прямо в сердце вражеской пулей, на глазах у всего полка, но бойцы, поднятые им в атаку, уже неустойчивы. И знамя, еще хранящее тепло его рук, взвивается над захваченной высотой.

Но реальность развеяла все, что рисовало воображение командира, прибывшего в полк за несколько дней до начала войны...

Первая бомбежка, первый бой, первая увиденная собственными глазами смерть — все это было как кошмарный сон. Потом острота ощущений притупилась, и душу заполнило другое: жгучий стыд отступления и недоумение от случившегося. «Как же так? — не давал покоя вопрос. — Почему отступаем? Почему не можем остановить врага? Где наши танки, где самолеты? Или, может быть, это тактический ход: заманить врага в глубь территории и неожиданным и решительным ударом разбить, уничтожить?»

— Да, навоевали малой кровью на чужой территории. Аж Смоленск видать, — услышал Андрей за спиной чей-то хриплый, раздраженный голос.

Он хотел одернуть говорившего, но не смог. Ведь по сути дела сказанное было ответом на его мысли. Этот хриплый голос вернул Андрея к действительности. Он словно проснулся. И, как никогда, отчетливо увидел пыльный, неширокий проселок, сотни солдатских ног, отбивавших глухую нестройную дробь, свою роту, потрепанную в коротких, отчаянных стычках с врагом и измотанную непонятным, обидным до слез отступлением.

— Скоро привал, что ль? Поесть бы не мешало, — прохрипел сзади все тот же голос.

И на этот раз Андрей промолчал. Наверное, потому, что у самого живот подвело так, что привычно затянутый ремень болтался теперь, как у нерадивого солдата. Да и трудно было в чем-то упрекать этого бойца. Бас узнал его. Вчера, когда их батальон отбивался от неожиданно появившегося вражеского десанта, этот боец дрался смело, пулям не кланялся.

Андрею стало жаль, что он не знает его фамилии. Впрочем, он мало кого из подчиненных знал по фамилии. Познакомиться толком не успел: прибыл в полк в пятницу вечером, а в воскресенье утром принял с ротой первый бой.

Кошмарный сон воспоминаний снова навалился на Андрея. Дым, грохот, смерть, ужас, какой-то безумный, надрывный крик «Ура!», который, увы, не мог заменить ни танков, ни снарядов, — все это было страшно.

Лишь теперь, шагая в молчаливом, хмуром строю, Андрей впервые по-настоящему осознал весь ужас нагрянувшей войны. Еще не представляя себе ее истинных размеров, он понял, а скорее почувствовал неизбежность долгих и трудных испытаний...

Объявили привал. Бойцы попадали на землю, не сделав и двух шагов от дороги. Андрей тоже повалился в густую пыльную траву у самой обочины. Нещадно пекло солнце. Но не было сил подняться, чтобы сделать десять — пятнадцать шагов к тени кустов.

Небо было безоблачным и удивительно синим. Но сейчас каждый с ненавистью смотрел в эту синеву: за восемнадцать дней войны хорошо узнали, что такое бомбежка.

Андрей тоже с тревогой смотрел в небо, но, появившись сейчас самолеты, он бы, наверное, и пальцем не пошевелил. Земля словно приковала его к себе цепями. Цепями страха. Бас вдруг отчетливо понял, что он боится. Боится смерти.

Идя по дороге, что-то кричал, размахивая руками, комбат. Андрей не слышал, но догадался, что он приказывает укрыться в кустарнике. Бойцы нехотя поднимались с земли.

— Чем кричать, лучше б пожрать обеспечил, — пробурчал все тот же голос.

— Отставить разговорчики! — Бас крикнул громко, стараясь вложить в эти два слова всю полноту своей командирской власти, но главное — презрение к страху. «Я не стану, не стану бояться, — стучало в голове. — Я подниму свое Знамя».

На Андрея посмотрели с удивлением: их молчаливый, «зеленый» лейтенант впервые подал голос. А лейтенанта «понесло». Вставая и затягивая как можно туже ремень, он уже громко и четко, как учили в училище, командовал:

— Рассредоточиться в кустарнике. Командирам отделений назначить наблюдателей...

И больше всего удивляло Андрея то, что команды его выполнялись. И люди даже как-то повеселели.

Они еще не знали, что через несколько часов почти все они останутся лежать на безымянной высотке, близ села Вороны...

Потом, много лет спустя, Андрей Кириллович Бас узнает, что 10 июля, прорвав оборону Западного фронта, фашистские войска начали осуществлять окружение советских войск, оборонявших рубеж Западная Двина — Днепр с целью овладеть районом Орша — Смоленск — Витебск и открыть себе кратчайший путь на Москву. Потом он узнает, что именно 10 июля началось Смоленское сражение, одно из главных на первом этапе войны. А пока он знал лишь то, что идет девятнадцатый день войны, который, может быть, станет последним в его жизни, потому что полк уходил, а рота оставалась. И пока она будет жива, враг не должен продвинуться вперед ни на шаг.

Горячий июльский полдень был беспощаден. Но сейчас на это внимание никто не обращал. Рота зарывалась в землю. Хоть и невелик был боевой опыт лейтенанта Баса и его подчиненных, но и он убеждал: пехоту, которая успела хоть

немного укрепиться, трудно выбить с ее позиций.

Андрей обливался потом вместе со всеми, знал: каждый вырытый метр земли — это, может быть, чья-то спасенная жизнь.

Сержант, работавший рядом, ворчал: «Не командирское это дело окопы рыть...» Спорить с ним Басу не хотелось. Да и вряд ли бы смог объяснить сержанту, что сейчас, в эти минуты, ему, как никогда, хотелось быть единым целым со своей ротой, хотелось простой солдатской работой заглушить ожидание предстоящего боя.

...Танки увидели издалека. Грязно-зеленые машины двигались ровной самоуверенной линией. На них, словно мышиные выводки, примостился десант.

— Передать по цепи: пулеметчикам «ссаживать» десант!  
— Бас оторвался от бинокля и бросил короткий взгляд на сержанта. — Бить по танкам прицельно, боеприпасы экономить.

Загудело и задрожало все разом. Но Андрей не испытывал страха. Теперь всего себя он подчинил одному — выстоять! Танки приближались, но паники не было. Бойцы хладнокровно делали свое дело. Вот загорелся один танк, за ним другой. Сломалась линия. Полетела с брони пехота. Танки стали — без десанта идти вперед боялись.

...Ряды роты редели. Однако атаки гитлеровцев были безуспешны. Бас давно потерял им счет. На поле перед высотой горело пять машин, валялись десятки трупов. Но враг был упрям. Он рвался к высоте напрямик, презирая маневр. И снова вынужден был откатываться назад.

...Связи с полком не было, да и не ждал, не надеялся Бас, что поступит приказ отступить. Это понимали и бойцы.

А фашисты вновь рванулись вперед. Этот их рывок был особенно отчаянным. Но рота снова ответила дружным огнем. И вдруг Андрей увидел, как на фланге, не встречая сопротивления, мчатся к нашим траншеям две машины. Это было равносильно катастрофе. Бас, не раздумывая, бросился к пулемету. Пулеметчик был тяжело ранен. Андрей упал рядом и, ухватившись за рукоятки, нажал на гашетки. Из ствола вырвалась очередь. «Исправен!» — скользнула радостная мысль.

Бас стал бить прицельными короткими очередями. Ему удалось сбить пехоту, и танки вперед не пошли, попятились назад.

— Страшно, сволочи? Пятитесь?! — Андрей кричал, не слыша собственного голоса, не слыша очередей своего пулемета. В ушах стоял непонятный тревожный гул. Бас поднял голову и замер: над высотой заходили для атаки «юнкерсы».

... Андрей очнулся в крошечной темноте. Часто заморгал глазами, но чернота не рассеялась. Попытался дотянуться до лица рукой, но что-то тяжелое не пускало ее. Бас не успел испугаться, как сделал еще одно открытие — он ничего не слышит: в ушах стояла абсолютная, глухая, пугающая тишина.

Подумалось: «Как в могиле». И тут же мозг обожгла догадка: «Засыпало. Завалило землей».

Андрей сделал над собой усилие, пов ернулся на бок. Упираясь спиной, попытался пробить ногами накат. Земля осыпалась. Стало свободней. Но по-прежнему в душевой сырой черноте не было ни единого просвета. Бас невольно пожалел, что перед боем рота так добросовестно зарывалась в землю.

Андрей чувствовал, как слабеет, разрывая руками рыхлую

пахучую землю. И вдруг рука наткнулась на чей-то ботинок. Андрей вздрогнул. И в ту же секунду ощутил в руках живое.

Слабость отступила. Бас с новой силой принялся разгребать землю.

Теперь их уже было двое. Работали долго.

Наконец осыпались верхние комья земли, и в глаза ударил солнечный свет.

...Выбравшись из «могилы», Андрей и боец оглядывали друг друга, словно заново узнавали. Боец был помощником пулеметчика.

Андрей огляделся. Гитлеровцев не было. Лишь перед высотой догорали их танки. Часы были разбиты. Но по солнцу Андрей понял, что под землей он пролежал около двух часов. И вдруг накатила, нахлынула безудержная радость. Жив! Жив! Жив!

...Они пошли на восток, оставляя сгоревшее дотла село, высоту, погибших товарищей. И тут Андрея обожгла мысль: «А пулеметчик? Может быть, он жив!» Бас схватил бойца за рукав.

— Пойдем назад. Там пулеметчик. Так нельзя.

Боец что-то ответил. Но Андрей ничего не слышал. А только, впившись глазами в солдата, повторял:

— Мы не можем так уйти, понимаешь? Не можем. Может быть, он жив.

И вот уже появилась знакомая высота. Андрею вдруг показалось, что прорезался слух. Он остановился, прислушиваясь. Но нет, ему только показалось. По-прежнему царила слепая могильная глухота.

Пулеметчик был мертв. Его отнесли к сосне, положили в воронку, завалили лапником. Найдя кусок фанеры, Андрей порылся в карманах и извлек оттуда огрызок чернильного карандаша. Он хотел написать фамилию пулеметчика, но вновь с горечью вспомнил, что фамилию-то он и не знает.

Бас опустил на землю и, прислонившись к сосне, закрыл глаза, пытаясь сдержать наворачнувшиеся слезы. Наверное, он бы заплакал, но в этот момент почувствовал, что кто-то дергает его за плечо. Андрей обернулся и увидел, что боец что-то говорит, тыча пальцами в соседнюю сосну.

Бас поднялся. Прошел к сосне и на свежей зарубке прочитал: «Здесь погибли смертью храбрых: лейтенант А. Бас...» И следом еще десять фамилий.

...Андрей стоял у своей могилы и думал о том, что на войне жизнь и смерть ходят рядом. И уж коли повезло ему, остался жив, то надо драться, надо мстить за тех, кто лежит под этой сосной в братской могиле. Надо всего себя обратиться в смерть для врага. И иначе нельзя жить...

Солнце садилось. Андрей и его спутник спинами ощущали тепло его закатных лучей. Они шли на восток. «Милая моя, родная земля, сколько же придется вынести тебе? — думал Бас, шагая пыльным смоленским проселком. — Сколько горя принесет тебе эта война?» Теперь Андрей уже не сомневался, он твердо знал, что выпавшее на долю его народа испытание будет долгим и трудным. Этот бой за высоту открыл ему глаза на войну. И не о подвигах и славе мечталось ему теперь. Хотел одного: бить врага беспощадно, гнать его с родной земли.

Он шел на восток, еще не зная, что впереди ждут его бой в Смоленске и под Москвой, под Ржевом и в Сталинграде. Он шел на восток, и впереди у него была еще вся война. А пока заканчивался всего лишь ее девятнадцатый день...

Юрий Буданов

# Мы выстояли!

## Вставай, страна огромная

Великая Отечественная война принесла много горя каждой российской семье. На борьбу с захватчиками поднялись стар и млад. Место для подвига нашлось каждому патриоту, независимо от возраста, национальности, социальной принадлежности.

Не обошла война и нашу семью. Она разлучила меня с родителями на одиннадцать долгих лет, у нас и в семьях близких есть раненые, убитые, пропавшие без вести.

Моя мама Матрена Демьяновна, имея на руках двух маленьких сыновей Анатолия и Бориса, в блокадной Москве работала на оборонном заводе, а отец Степан Матвеевич, еще не окрепнув от тяжелой болезни, ушел воевать — защищать родной город, был ранен, имеет награды.

Случилось так, что в начале войны я и брат Вячеслав оказались у родственников отца в деревне Станишино Старицкого района Тверской области. Здесь со всей округи сходились семь грунтовых дорог и только одна вела к переправе. Поэтому необходимость в строительстве большака до Бродов и дальше до паромной переправы на реке Волга была острая. Одну из грунтовок и решили переделать в большак. Да не успели достроить — война помешала. Помните, как сельчане дружно возили песок на запряженных лошадьми грабарках. Тетя Евдокия Матвеевна Буданова (Дуняшка) бригадировала, а я, пятилетний пацан, бегал по теплomu сыпучему песку босиком. А песок-то был не простой, золотистый, как солнышко. По преданию, на этом косогоре стояла церковь и... ушла в песок. Потому, видно, и песок был особенный, божественный — светился ночью, как северное сияние.

По этому большаку сельские мужики с веселыми песнями под гармошку, словно на праздник уезжали на фронт... и не возвращались. Будто уходили в никуда...

С начала войны Дуняшка, лучший бригадир, член правления колхоза, целыми неделями находилась в отлучке — на рытье противотанковых рвов. На хозяйстве в ее отсутствие оставались мы с братом да бабушка Пелагея. И вот однажды тетя вернулась измученная, почерневшая. Мы поняли — немцы близко.

В этот день нам сказали в школе: учиться больше не будем, немец сегодня-завтра будет здесь. В один миг ушло золотое детство, мы стали совсем другими людьми.

Сразу созрело решение: надо подаваться к партизанам. До сих пор не пойму, как могла прийти в голову такая дерзкая, но в общем-то правильная мысль. Но было не суждено.

Когда после страшного известия, распростившись с друзьями у школы, я шел по сельской улице домой, меня догнал немецкий истребитель и обстрелял из пулемета. Пулей сбило кепку. Это было первое боевое крещение. Потом за три месяца в прифронтовой зоне, в которой оказалась наша деревня, таких случаев было много. Но первый запоминается до мелочей.

Началась непривычная жизнь в постоянной тревоге, напряжении, недосыпании. На каждом шагу подстерегала пуля, осколок разорвавшегося снаряда или бомбы. А тут

## Справка «АД»

**Юрий Степанович Буданов** — ветеран Великой Отечественной войны и труда, член совета ветеранов Росавтодора, заслуженный экономист Российской Федерации, почетный работник транспорта России, почетный дорожник, почетный ветеран города Москвы, Меценат Столетия.

еще свалились на голову немецкие диверсанты в обмундировании советских войск. Заходили они и в нашу избу. Но бабушка Пелагея быстро их «раскусила» и незаметно направила моего брата с сообщением в штаб наших войск.

Ночью отступали советские воинские части. Мы естественно тоже не спали, по звукам с улицы определяя, какие рода войск нас покидают. Топот ног — значит пехота. Ржание лошадей — полевая артиллерия или конница. В нашем огороде немцы убили одну лошадь, но конника кавалеристы спасли. Мясо убитой лошади было подарком для голодных мирных жителей.

Днем отступающие солдаты отдыхали в деревенских избах, амбарах, сараях, чтобы немцы не засекали и не уничтожили.

В нашей избе один из них чистил винтовку и тихо напевал песню. Надолго запомнилось ее начало: «Вставай, страна огромная, вставай на смертный бой с фашистской силой темною, с проклятою ордой».

Тогда я слышал эту песню, ставшую с первых дней войны народной, впервые. Потом, уже будучи взрослым, я узнал, что слова Лебедев-Кумач написал практически в дни нападения фашистов, так как 24 июня 1941 года она была опубликована в «Известиях» и в «Красной Звезде», а через два дня композитор Александров написал музыку на эти стихи. Песню срочно разучил Краснознаменный ансамбль, и она зазвучала по радио.

Тот солдат подарил мне красную пятиконечную звездочку, такую же, как красовалась на его почерневшей от пота пилотки. Эту звездочку вместе с советскими монетами я всю войну носил в кармане брюк. Друзья уговаривали меня выбросить их, ведь я подвергал опасности себя и свое окружение: если бы немцы увидели у меня советские деньги и тем более звездочку, расстреляли бы на месте.

Звездочку я все-таки сохранил. Подарил потом маленькой дочери Гале, как семейную боевую реликвию. А она рассказала эту историю своим детям Коле и Даше. Наш Коля уже закончил МАДИ (ГТУ), работает по специальности, а школьница Даша мечтает идти по стопам брата. Если все сложится, как хочется, то мои внучата — четвертое поколение дорожников-транспортников в нашей семье.

## Маленькая крепость

Однако вернемся в Станишино. В середине октября 1941 года, когда в Москве было объявлено осадное положение, в нашей деревне шли жестокие бои.

Немцы никак не могли преодолеть сопротивление Красной Армии, видно нашим бойцам только что созданного Калининского фронта под командованием генерал-пол-

ковника И.С. Конева помогал сам Господь: каменная церковь с сорокаметровой колокольной, превратившись в крепость, обеспечивала выгодную огневую позицию.

Деревня не раз переходила из рук в руки. И мы с братом находились рядом с бойцами, помогали тете и бабушке готовить обед для солдат, кормили раненых бойцов, которых Дуняшка вынесла с поля боя и укрыла в кирпичном здании магазина, устроив маленький лазарет. Их звали сержант Иван Иванович Баталов, рядовые Михаил Ефимович Жуков и Иван Максимович Исаев. Шел бой. Летели пули. А мы, не обращая на них внимания, трусой устремлялись в самодельный лазарет, прижимая к груди большую буханку хлеба или кринку с молоком.

Однажды мне пришлось ходить в разведку. Это случилось в тот день, когда нашу деревню бомбили фашистские самолеты. Бомбы попадали в цель, было ясно: кто-то корректирует огонь. Со своих позиций бойцы разглядели автомобиль маскировочного цвета — большая антенна блестела в лучах осеннего ясного солнца.

Кто в машине — наши или немцы? В мою задачу входило выяснить это. Я выполнил задание, и немецкий корректировщик, не выдержав плотности винтовочного огня наших бойцов, покинул деревню. Самолеты тоже перестали бомбить, наступило временное затишье.

Церковная колокольня как наблюдательный пункт и огневая точка, а также бездорожье задержали на несколько дней дальнейшее наступление немцев на Москву.

### **Дерзкие мальчишки**

В конце октября немцам удалось захватить деревню. С одной стороны они установили полевые пушки. Одна из них подбила наш танк Т-34, вышедший из окружения. Танкист — паренек лет двадцати — чудом спасся. Раненый в бедро, он нашел в себе силы приползти огородами к нашей избе. И мы два месяца прятали его в подполе, где хранилась картошка и другой урожай. Смертельная опасность подкралась незаметно: староста пронюхал об этом и выдал нас немцам.

Но на этот раз все обошлось. Немцы поверили легенде, что танкист — не советский солдат, а беженец из-под Смоленска, родственник. Беженцев тогда перемешалось много, об этом все знали, в том числе и захватчики. Однако они все равно поставили нашего «родственника» на учет, и танкист каждую пятницу отмечался, и даже ходил с палочкой на перевязку к немецкому врачу.

Танкист курил. И все это время мы с Ваней обеспечивали его немецкими сигарами и сигаретками, собирали даже окурки. Два раза немцы нас колотили за табачный разбой.

Примерно в это же время в кирпичном здании магазина фашисты устроили автогараж. Мы, деревенские мальчишки, вертелись рядом и протыкали камеры автомобилей дедовским шилом (мой дед Матвей — в прошлом гвардеец царской армии — в мирное время сапожничал). А склад горючего немцы устроили на вершине песчаного косогора, где, по преданию, ушла в песок деревянная церковь. Но старицкий партизан, которому Ваня Маркеев, Саша Молодостин и я передали нужные сведения, взорвал его той же ночью — и поделом, нечего осквернять святое место.

Как-то раз мои действия способствовали тому, чтобы

одна немецкая пушка опоздала на огневые позиции. Дело было так. Ранние декабрьские сумерки застали в деревне трех немцев, которые везли в лошадиной упряжке черную пушку с толстым тупым стволом. Они остановились в нашей избе. Орудие оставили на улице, лошадь поставили в закрытом дворе, а сбрую (хомут, вожжи, подпругу и др.) повесили на крюк как раз над «унитазом».

Когда двое немцев уснули (третий охранял пушку на улице), я вышел в сени. Но один, наверное, все-таки заметил меня. Потому как утром, когда немцы обнаружили лошадиную упряжь в замороженном человеческом дерьме, один из них наставил на меня винтовку, щелкнул затвором и закричал: «Партизане!»

Выручили как всегда тетя с бабушкой. Они успокоили разъяренных фашистов, растопили печку, выстирали в горячей воде и высушили сбрую. В результате немцы покинули нас, спустя почти сутки. Все это время пушка молчала и наверняка спасла жизнь многим нашим бойцам. Гордость за такую остроумную «боевую» операцию я ощущаю до сих пор.

Разве мог я тогда даже предположить, что спустя 65 лет мне придется довольно часто бывать в местах, откуда началось историческое декабрьское наступление! Это — поселок Ленино, что на Волоколамке, не доезжая Истры. Здесь войска 78-й стрелковой дивизии полковника А.П. Белобородова остановили захватчиков и отсюда начали наступление. Теперь здесь танковый музей. Мы часто приходим сюда семьей. А дача находится дальше, ближе к Волоколамску. Как раз в той местности, где герои 9-й гвардейской стрелковой дивизии под командованием уже генерал-майора А.П. Белобородова громили германских фашистов. При нынешней развитости дорожной сети расстояние между, например, поселком Ленино и деревней Станишино кажется плевое, всего несколько часов езды на автомобиле. А в те тревожные военные годы такая поездка заняла бы двое суток.

Как заместителю председателя совета ветеранов Росавтодора, мне приходится приезжать в Ленино с ветеранами дорожной отрасли, их детьми и внуками, знакомить их с подвигом освободителей столицы. Воистину пути Господни неисповедимы.

Однако вернемся к декабрю 1941 года.

Фашисты отступали трусливо — прятались за спины деревенских жителей и даже детей. Как это выглядело? Их колонна и наша шли по одной заснеженной дороге, только в разные стороны. Нас гнали под конвоем в сторону боевых действий, то есть навстречу нашим, а они убегали в обратную сторону. С нами шел и спасенный танкист.

Новый 1942 год мы встречали в поселке Нестерово, в каменной коробке разрушенного льнозавода. Грелись около головешек, прижавшись друг к другу. А через наши головы в сторону отступавших немцев всю ночь летели снаряды. Здесь я впервые увидел наши знаменитые «Катюши» в работе. А еще летели невидимые снаряды, но с таким звуком, что хотелось уши заткнуть. Отыскавший нас разведчик с красной звездой на ушанке растолковал: это — «Ванюши», они действуют психологически. На прощание он просил нас сидеть тихо, чтобы слухачи не засекали и артиллеристы не накрыли нас «Катюшами».

Утром Дуняшка отвела спасенного нами танкиста в

штаб. Неизвестно, как потом сложилась его судьба. Одни уверяли, что его расстреляли. Другие якобы видели его в белом полушубке с автоматом. Долгие годы я разыскивал его через прессу. Но никто не откликнулся. Светлую память о нем и о всех других бойцах, которые защищали деревню Станишино, я храню до сих пор.

7 января 1942 года войска 29-й армии Калининского фронта освободили подмосковный город Старица. Станишинцам разрешили возвратиться домой. Ясно, добирался кто как мог. А нашей семье повезло: красноармейцы в знак благодарности за спасенного танкиста выделили нам лошадь и дровни. И два полушубка в придачу. На зависть мальчишкам мы вернулись в деревню с шиком, на дровнях, укрывшись полушубками. При сорокаградусном морозе без меховой одежды мы наверняка превратились бы в ходячие сосульки.

Так в нашем колхозе появилась первая с начала войны лошадь.

## Труд учебе не помеха

Вернулись! И для нас, подростков, наступила неизвестная доселе жизнь. Занялись восстановлением школы, разрушенного хозяйства. Все делалось вручную. Помогали взрослым, как могли. Сажали картошку. Режим экономии был строгий. Каждый клубень разрезали на кусочки так, чтобы в каждом кусочке был глазок, который зарождает росток и корневую систему. Сушили и копнили сено. Пололи грядки. Осенью молотили спелую рожь, горох — цепями или палками. А вот Саша Веселов — он был старше меня на три года — приобретал навыки кузнеца, которые впоследствии ему оченьгодились.

Плохо было с питанием. Вместо мяса ели вареные свиные и овечьи шкуры, кожаные ремни немецких солдат. У меня до сих пор иногда появляется неприятный привкус этого суррогата во рту. Весной в ходу была богатая крахмалом мороженая картошка, выкопанная на колхозных полях, а осенью — ржаные колоски, тоже с колхозных полей. За их сбор могли посадить на пять лет в тюрьму, как за воровство государственного имущества.

Одежды настоящей не было. Например, брюки мои выделялись заплатками на коленях, я стеснялся их носить. Тете Евдокии и бабушке Пелагее приходилось перешивать немецкую одежду, которую носить запрещалось. Ее красили в больших чугунных котлах краской, приготовленной из ягод и коры бузины. Правда, один раз по лендлизу мне достался аккуратненький шерстяной костюмчик американского производства. К сожалению, хватило его буквально на одну неделю. Так и пришлось носить в военную пору немецкую одежду, переделанную на русский лад. В семьях, в которые вернулись калеками с войны отцы и деды, пацаны гордо носили их красноармейские гимнастерки, пилотки. У нас с Вячеславом такого счастья не было.

После отступления фашистов в школе ни тетрадей, ни чернил не было. Писали на старых газетах и книгах — между строк. Чернила делали из сажи. Из-за отсутствия ручек и карандашей писали отточенными петушиными перьями, учителя не возражали.

Мыло заменила красная глина. Ею не только мыли руки и тело, но и стирали белье.

Когда поспел первый урожай, районная мельница была

еще не восстановлена. И вот мы с братом сами ее изготовили: нашли два кругляша, старый чугунный горшок, старое решето, стамеску, кусок жести — и через два дня ручная мельница заработала. Потом из двух деревянных изделий сделали ступку для взбивания сметаны и приготовления из нее сливочного масла. И надо же, и мука, и масло получились на славу!

Понятно, что все это мы не сами придумали, идеи брали в школе. Она в то время преподавала не только математику и русский, но и науку выживать.

Никогда не забуду своих учителей Николая Ивановича и Анну Гавриловну Чернышевых. Пережившие блокаду, вывезенные по ледяной «Дороге жизни», они особенно выделялись глубиной знаний, интеллигентностью и порядочностью. Они разбудили во мне жажду творчества, еще в станишинской школе я написал свои первые рассказы, стихи и первую книжку. Разумеется про московскую битву.

В нашей школе учились дети из других деревень, которые часто находились в еще более бедственном положении. Школы и деревни в округе немцы, отступая, сожгли. Многие семьи погорельцев жили в землянках, их одежда постоянно пахла дымом. Несмотря на временные трудности, дети за 5–15 верст ходили в станишинскую школу. Тяга к знаниям была поразительной. Вот из таких упорных и выпестовывались ломоносовы нового типа, которым после войны пришлось подымать страну.

Со временем, конечно, жизнь наладилась. Появились трактора, быки, пятнистые немецкие коровы, лошади. Пастушья работа нам казалась забавой. Днем пасли в поле и перелесках коров, вечером пригоняли в село. Табун колхозных лошадей сторожили по ночам. Грелись у костра, а осенью — в скирде сена. Смотрели на звезды. Это были лучшие моменты нашей жизни в военные годы.

Книги, учебники, тетради школа получала бесплатно. Я до сих пор поражаюсь, как государство в тяжелые годы войны, в разруху, находило возможность обеспечить школьников всем необходимым! Любимыми книгами ребят были «Как закалялась сталь» Н. Островского, «Тимур и его команда», а также героические рассказы А. Гайдара. Они воспитывали в нас мужество и доброе отношение к людям.

Меня часто спрашивают те, кто родился в послевоенное время: «Что вы, дети, могли делать во время войны? Небось под юбкой у бабки прятались?» Не скрою. Было и такое. Но главное в том, что мы не покорились завоевателям. Мы разные. Но те из нас, кто хоть раз нюхал порох и трудился во имя Победы, живет и нынче интересами государства. Какое счастье, что скромный станишинский большак, который отпугивал немцев божественным золотистым сиянием загадочного песка с косогора, вывел меня на строительство самой длинной улицы Москвы (МКАД) и федеральных автомагистралей!

Московская городская дума поддержала мое предложение установить в столице памятник «Детям войны — активным защитникам Москвы в 1941–1942 гг.». Открытый конкурс объявлен. Памятник намечено установить на Воробьевых горах или в детском парке района Южное Бутово.

Одно печалит: постановление Мосгордумы принято 17 декабря 2005 года, а исполнительная власть комитета по культуре г. Москвы ничего не предпринимает: нет такого правового статуса «дети войны».



## ТЕХНИКА ДЛЯ ЛЮБЫХ УСЛОВИЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Экскаваторы Komatsu 7-ой серии

Большая мощность при меньшем расходе топлива. Увеличенное усилие на рукояти и на ковше. Несколько режимов работы. Различное климатическое исполнение.



ООО «КОМЕК МАШИНЕРИ»  
официальный дистрибьютор Komatsu  
на Урале и в Западной Сибири  
г. Екатеринбург, Елизаветинское шоссе, 42, тел. (343) 217-42-51

# KOMATSU

8-800-200-0210  
[www.komek.ru](http://www.komek.ru)

реклама

## КОМИТЕКС ЛИДЕР В ПРОИЗВОДСТВЕ НЕТКАНЫХ МАТЕРИАЛОВ В РОССИИ

[www.komitex.ru](http://www.komitex.ru)

### Геотекстильные полотна ГЕОКОМ для:

- строительства и ремонта автомобильных и железных дорог
- защиты и укрепления откосов и склонов
- использования в дренажных конструкциях
- обустройства нефтяных, газовых месторождений, шламохранилищ
- гражданского строительства (для строительства бассейнов, под брусчатку) и пр.

ОАО «КОМИТЕКС» 167981, Республика Коми, г. Сыктывкар, ул. 2-я Промышленная, 10  
Тел.: (8212) 28-65-13, 28-65-47, 28-65-75. Факс: (8212) 28-65-60 E-mail: [market@komitex.ru](mailto:market@komitex.ru)

реклама

## Дорожники, давайте радоваться чаще!

Когда реклама от журнала «АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ» помогает Вам,  
мы радуемся вместе с Вами!

Рекламная служба  
(495) 316 4869  
[4595943@gmail.com](mailto:4595943@gmail.com)  
(8 916) 459 5943  
(495) 748 3684, [vetoad@mail.ru](mailto:vetoad@mail.ru)

# НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ

 Wirtgen



 Kleemann



 VÖGELE



 BENNINGHOVEN  
INTERNATIONAL



 HAMM



 CASE



ООО «Виртген-Интернациональ-Сервис»

129343, Москва, ул. Уржумская, 4,

Тел. (495) 221-7126. Факс (495) 221-7127.

E-mail: [kom.info@wirtgen.ru](mailto:kom.info@wirtgen.ru) [www.wirtgen.ru](http://www.wirtgen.ru)

Вологодская областная универсальная научная библиотека  
[www.booksite.ru](http://www.booksite.ru)

Номенклатурный ряд катков DYNAPAC включает в себя ручные вибрационные катки, самоходные вибрационные одновальцовые грунтовые катки, а также тандемные и комбинированные асфальтовые катки, самоходные статические катки на пневмошинах и гладковальцовые. В каждой модели ряда воплощен многолетний опыт и знания Исследовательского Центра DYNAPAC – International High Comp Centre (IHCC).



## Маленький, средний, большой или еще больше?

DYNAPAC предлагает катки любого размера.

Главное определиться, а какой размер требуется для решения Вашей задачи?

Более чем 70-летний опыт и знания, базирующиеся на результатах тысяч лабораторных и полевых испытаний, заложены в конструкцию любого катка Динапас – от маленького ручного вибрационного двухвальцового LP6500 (рабочая масса 696 кг), до очень большого – самоходного статического катка на пневмошинах CP271 (рабочая масса 27 т).

Но Вы же знаете, что размер, хоть и важен, но не всегда решает все. И на первый план выходят детали – принцип, глубина, ширина и достигаемая степень уплотнения, частота, амплитуда и центробежная сила, линейная нагрузка, толщина обечайки вальца, производительность, надежность, безопасность, универсальность катка и т.д., и т.п.

Приходите на сайт [www.dynapac.com](http://www.dynapac.com) или в ближайшее к Вам представительство Динапас – нам есть, что Вам предложить!

Будете в Москве с 12 по 16 Июня с.г., пожалуйста, не забудьте посетить Выставку СТТ'2007 и заглянуть на стенд № N-3/1 – Динапас будет Вас ждать!

# **DYNAPAC**

Your partner on the road ahead.

Динапас СНГ, Санкт-Петербург 193079 Октябрьская наб.104/14, Тел. +812 336 94 00, Факс +812 336 94 01

Динапас РУС ЦО, Москва 109052, ул. Нижегородская 33, Тел. +495 742 78 95, Факс +495 742 78 96

Динапас Урал, Екатеринбург 620039, ул. 22-го Партсъезда 2, Тел. +343 217 81 92, Факс +343 217 81 91

e-mail: [dynapacinfo@dynapac.com](mailto:dynapacinfo@dynapac.com) [www.dynapac.com](http://www.dynapac.com)

Приглашаем Вас на наш стенд G-1/3 выставка «СТТ-2007»  
(Москва, Крокус-Экспо, 12-16 июня 2007)



Асфальтоукладчики «Титан»  
Катки «Ингерсолл Рэнд»  
Дорожные фрезы  
Перегрузжатели материала  
Уширители обочин



**Новая и подержанная техника**  
**Профессиональный сервис**  
**Ремонт и восстановление техники**  
**Склад запасных частей в Москве**  
**Трейд-ин**

[www.ir-abg.ru](http://www.ir-abg.ru)

**ООО «АБГ Сервис Центр»**  
141400 Московская обл.  
г. Химки, квартал Клязьма, д. 1-Г  
Тел.: (495) 510 65 66/67  
Факс: (495) 510 65 69  
[prodazha@eu.irco.com](mailto:prodazha@eu.irco.com)

Реклама

Вологодская областная универсальная научная библиотека  
[www.booksite.ru](http://www.booksite.ru)