



# СДороги Содружества



## Независимых Государств

03 '2019(74)

Журнал Межправительственного совета дорожников

*«Качество жизни населения, особенно в регионах, и их социально-экономическое развитие во многом зависят от развития транспортных сообщений и наличия дорожной инфраструктуры».*

**Сооронбай ЖЭЭНБЕКОВ,  
Президент Кыргызской Республики**







# АВТОБАН

ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНАЯ  
КОМПАНИЯ

- Полный комплекс работ по строительству, реконструкции и капремонту автодорог, в том числе I технической категории федерального значения
- Строительство мостовых сооружений
- Промышленно-гражданское строительство, в т. ч. в форме ГЧП;
- Полный комплекс проектно-изыскательских работ и строительный контроль
- Инжиниринг

Численный состав компании – 5000 сотр.,  
парк дорожно-строительной техники – 1200 ед.  
Компания ведет СМР в 13-ти субъектах 5-ти федеральных округов  
АО «ДСК «АВТОБАН» реализует проекты в форме ГЧП  
(2 федеральных и 1 региональный объект).



## Направление деятельности:

- Управление и содержание автодорожной инфраструктуры на основе толлингового механизма и показателей качества;
- Строительство автомобильных дорог и инфраструктурных объектов;
- Производство асфальтобетонных смесей и щебня;
- Внедрение толлинговых и ITS систем;
- Внедрение систем весового контроля;
- Консалтинг.



**INNOVATIVE ROAD  
SOLUTIONS**

**МЫ СОКРАЩАЕМ РАССТОЯНИЯ  
И СОЕДИНЯЕМ СЕРДЦА!**



тел: +992 (48)701 12 93  
факс: +992 (48)701 12 93  
info@irs.tj

[www.irs.tj](http://www.irs.tj)



Информационно — аналитический,  
научно — технический журнал  
Межправительственного  
совета дорожников



### Редакционная коллегия

**Бури КАРИМОВ** — Заместитель Председателя Межправительственного совета дорожников, Руководитель Секретариата МСД, Главный редактор журнала, д.т.н., проф.

**Камиль АЛИЕВ** — Генеральный директор ООО «АзВирт», доктор транспорта, к.т.н.

**Акоп АРШАКЯН** — Министр транспорта, связи и информационных технологий Республики Армения

**Гор АВЕТИСЯН** — Врио Генерального директора ГНО «Директорат Армавтодор»

**Алексей АВРАМЕНКО** — Министр транспорта и коммуникаций Республики Беларусь

**Роман СКЛЯР** — Министр промышленности и инфраструктурного развития Республики Казахстан

**Мереке ПШЕМБАЕВ** — Председатель Комитета автомобильных дорог Министерства промышленности и инфраструктурного развития Республики Казахстан

**Жанат БЕЙШЕНОВ** — Министр транспорта и дорог Кыргызской Республики

**Анатолий УСАТЫЙ** — Государственный секретарь Министерства экономики и инфраструктуры Республики Молдова

**Георгий КУРМЕЙ** — Генеральный директор ГП «Государственная администрация автомобильных дорог» Республики Молдова

**Евгений ДИТРИХ** — Министр транспорта Российской Федерации

**Андрей КОСТЮК** — Руководитель Федерального дорожного агентства Министерства транспорта Российской Федерации

**Худоёр ХУДОЁРЗОДА** — Министр транспорта Республики Таджикистан

**Александр ДАВЫДЕНКО** — Председатель Исполкома КТС СНГ

**Александр ШУРИКОВ** — Председатель Международного объединения профсоюзов работников транспорта и дорожного хозяйства

**Петр СЕМИН** — Начальник отдела приоритетных направлений Департамента экономического сотрудничества Исполкома СНГ, д.э.н.

**Леонид ХВОИНСКИЙ** — Генеральный директор СРО «Союз дорожно-транспортных строителей «СОЮЗДОРСТРОЙ»

**Виктор ДОСЕНКО** — Президент Международной академии транспорта

### Экспертный совет

**Олег КРАСИКОВ** — Председатель экспертно-научного совета при МСД, заместитель генерального директора ФАУ «РОСДОРНИИ», д.т.н., проф.

**Алексей БУСЕЛ** — Председатель совета по образованию при МСД, декан факультета транспортных коммуникаций БНТУ, д.т.н., проф.

**Юрий МАСЮК** — Генеральный директор ООО «Управляющая компания холдинга «Белавтодор»

**Багдат ТЕЛТАЕВ** — Президент АО «КаздорНИИ», д.т.н., проф.

**Николай ЧЕБАНУ** — Начальник Управления планирования и технических нормативов ГП «Государственная администрация автомобильных дорог» Республики Молдова

**Кахраман АХМЕДОВ** — Заместитель генерального директора по научной работе ООО «АзВирт», д.т.н.

**Кирилл ВИНОКУРОВ** — Редактор журнала «Дороги Содружества Независимых Государств»

## Содержание

От главного редактора 3

### ВЫСШИЕ ОРГАНЫ СОДРУЖЕСТВА

В Исполкоме СНГ 4

### МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВТОПРОБЕГ

Приглашение 5

Концепция автопробега 6

### НОВОСТИ НАШИХ ПАРТНЕРОВ

Азербайджанские железные дороги 9

МАДИ-ГТУ 10

### ДЕЛОВЫЕ НОВОСТИ СТРАН СНГ

Республика Армения 20

Республика Беларусь 21

Республика Казахстан 23

Российская Федерация 24

Республика Таджикистан 25

### НОВОСТИ АССОЦИИРОВАННЫХ ЧЛЕНОВ МСД

ООО «АзВирт» 26

РУТ-МИИТ 27

### НАЗНАЧЕНИЯ

Российская Федерация 28

## ЖУРНАЛ В ЖУРНАЛЕ

Дороги Кыргызстана 29-84

### НАУКА-ПРАКТИКЕ

Зимнее содержание дорог 85

Экология строительства дорог 94

### ТЕХНОЛОГИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА

Новые технологии и материалы 98

### ИЗЫСКАНИЯ И ПРОЕКТИРОВАНИЕ

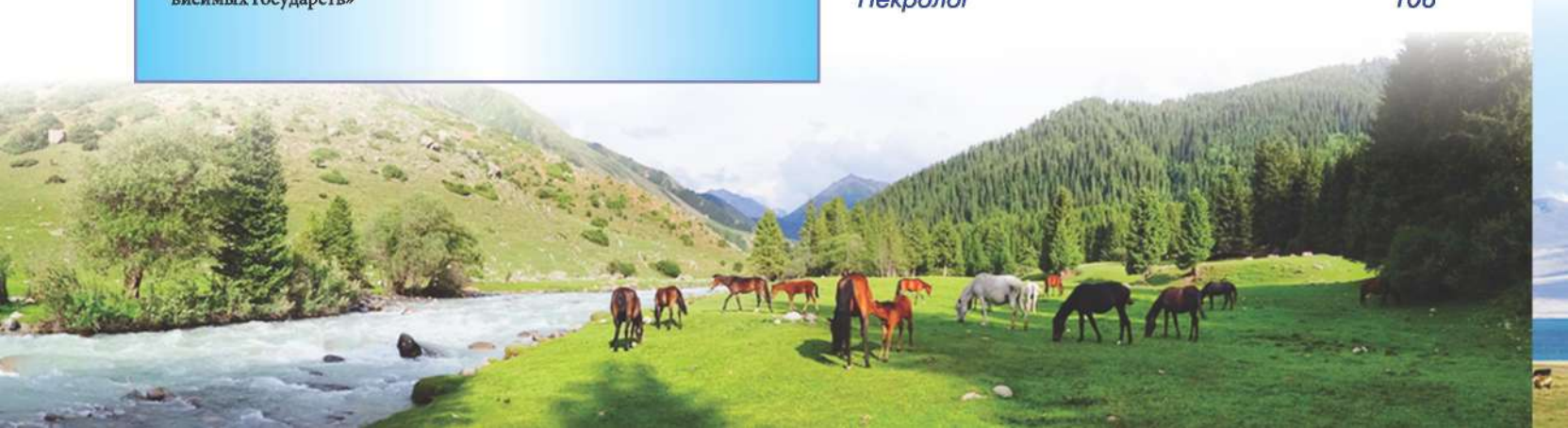
Горные дороги 101

### ЛИЧНОСТИ

Юбилей 104

### СВЕТЛАЯ ПАМЯТЬ

Некролог 106





## ВЕТЕР ПЕРЕМЕН

*Дорогие друзья и коллеги!*



Этот номер журнала мы в очередной раз посвящаем дорожно-транспортному комплексу Кыргызстана. И это не случайно: перемены, происходящие в этой важнейшей для республики отрасли народного хозяйства, говорят сами за себя. Более того, недавно на высокие посты министра и замминистра транспорта и дорог назначены новые, молодые и перспективные руководители.

До начала года должность министра занимал Жамшитбек Калилов. Он начал реформу и внедрил много нового и передового в автодорожную отрасль. Надеюсь, что новые руководители продолжат начатую им реформу отрасли, будут улучшать и развивать сеть дорог, внедрять новые технологии и повышать качество дорожного строительства и безопасность дорожного движения.

Неуклонно растет роль автомобильных дорог в жизни кыргызского государства, которое, не имея выхода к морю, теперь, благодаря дорогам, не боится транспортной изоляции. Успешное экономическое развитие

Кыргызстана невозможно представить без хорошо развитой сети автомобильных дорог, скоростных и безопасных международных магистралей. Строительство новых и реконструкция старых автомобильных дорог позволяет повысить занятость населения и способствует увеличению его доходов, что в конечном итоге ведет к росту национального благосостояния. Этому хорошо понимают в министерстве, и, надеюсь, темпы строительства и реконструкции дорог будут неуклонно расти.

Протяженность автомобильных дорог республики составляет свыше 34 тысяч километров, и почти 95% процентов пассажирского и грузового потока осуществляется по ним. Особое внимание уделяется международным автомобильным дорогам, которые обеспечивают доступ к региональным рынкам труда, товаров и услуг. Сохранение и улучшение их состояния — приоритет дорожников страны. Их развитие способствует росту межрегиональной и транзитной торговли, процветанию бизнеса и т.д. Скорое завер-

шение строительства альтернативной дороги «Север — Юг» позволит обеспечить неуязвимость транспортной системы Кыргызстана, гарантирует бесперебойные перевозки, откроет доступ к новым месторождениям полезных ископаемых.

Уверен, что приход новых молодых руководителей Министерства транспорта и дорог приведет к новым положительным переменам в жизни отрасли. Они по законам преемственности продолжат добрые начинания прежних руководителей отрасли.

Надо отметить, что все успехи кыргызских дорожников, отмеченные в спецвыпуске, достигнуты вопреки сложным горным природно-климатическим условиям. Климат Кыргызстана, отличающийся крайне холодной зимой и жарким летом, из-за постоянно растущей транспортной нагрузки оказывает резко отрицательное влияние на сохранность и долговечность автомобильных дорог. И содержать их в надлежащем состоянии — настоящий подвиг. Поэтому отдадим должное самоотверженному труду кыргызских дорожников и транспортников, их мужеству и упорной вере в победу!

Уважаемый читатель, как всегда в первой части журнала вас ждут новости Исполкома СНГ, автодорожников стран Содружества, а в третьей части — содержательные научно-исследовательские статьи ученых из разных стран Содружества. Увлекательного вам чтения!

*С уважением, ваш Хокифох*



## Н. ШАКУЛЫЕВ: «РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОГО СООБЩЕНИЯ – ВАЖНЕЙШИЙ АСПЕКТ СОТРУДНИЧЕСТВА СТРАН СНГ»

*Акцент в Концепции председательства Туркменистана в СНГ в 2019 году сделан на транспортном сообщении между странами Содружества, заявил в Исполкоме СНГ Чрезвычайный и Полномочный Посол Туркменистана в Беларуси Назаркулы Шакулыев.*

«Важнейшим аспектом сотрудничества стран СНГ Туркменистан видит развитие транспортного сообщения. В этом контексте мы хотим сосредоточить усилия на максимальной реализации потенциала, открывающегося перед странами Содружества в связи с осуществлением ряда крупных транспортных проектов», - сказал Назаркулы Шакулыев.

В частности, речь идет об использовании возможностей комбинированного сообщения между странами Содружества с учетом большого потенциала транспортно-коммуникационной сети Центрально-азиатского, Каспийского, Черноморского и Балтийского регионов для эффективного функционирования транспортных коридоров «Север – Юг» и «Восток – Запад», отметил дипломат.

Во внешнеполитической сфере Туркменистан намерен



активно содействовать укреплению безопасности и стабильности на региональном и межрегиональном уровнях, повышению уровня взаимного доверия.

«Туркменистан будет способствовать повышению уровня сотрудничества Содружества с крупнейшими международными организациями. Мы будем всемерно содействовать дальнейшему

повышению международного авторитета СНГ, его позитивной роли в современных глобальных и региональных процессах», — отметил посол.

Назаркулы Шакулыев подчеркнул, что в торгово-экономической сфере усилия Туркменистана будут направлены на разработку новых подходов к совместной деятельности, поиска перспективных форм сотрудничества, определения конкретных областей многостороннего взаимодействия.

«Туркменистан приложит все усилия для успешного осуществления мероприятий, предусмотренных концепцией председательства в СНГ в 2019 году», — резюмировал посол.

*По информации пресс-центра Исполкома СНГ и Государственного информационного агентства Республики Беларусь БЕЛТА*





## ПРИГЛАШАЕМ ПРИНЯТЬ УЧАСТИЕ В МЕЖДУНАРОДНОМ АВТОПРОБЕГЕ!

*Во второй половине 2019 года Межправительственный совет дорожников проводит IV международный автопробег по территории стран Европы.*



**Ц**елью международного автопробега является: мониторинг автомобильных дорог международного значения, изучение зарубежного опыта проектирования, строительства и эксплуатации, управление и финансирование автомобильных дорог, применение на международных автомобильных дорогах ИТС, мер по повышению уровня безопасности дорожного движения, укрепление дружбы и сотрудничества дорожников Содружества и европейских стран.

По пути следования пелетона планируется много встреч с руководителями дорожной общественности, профсоюзами, учеными и специалистами автодорожного дела. Запланирован осмотр строительства объектов транспорта: дорог, мостов, тоннелей и т.д.

Планируется проведение международной научно-практической конференции в г. Братислава, в которой примут участие руководители министерств, дорожных организаций стран СНГ, члены МСД, ученые и профессионалы автодорожного дела.

Запланировано посещение исторических мест (крепостей, пещер, замков), культурных, технических объектов и других достопримечательностей стран участниц автопробега.

По ходу движения пелетона участникам автопробега будут вручены кубки, медали, дипломы, награды общественных и отраслевых организаций (Исполкома СНГ, МСД, МОП, МАКТ и СРО «Союздорстрой»), поддерживающих международный автопробег.



## КОНЦЕПЦИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО АВТОПРОБЕГА ПО АВТОМОБИЛЬНЫМ ДОРОГАМ ЕВРОПЫ

*Межправительственный совет дорожников проводит в очередной раз международный автопробег. На этот раз цели и задачи немного другие: участники автопробега будут обращать внимание не только на состояние, но и проблемы развития автомобильных дорог в странах Европы. Мы понимаем, что дороги СНГ из-за их территориального расположения должны отвечать как европейским, так и азиатским требованиям. Другими словами, вписываться в европейскую и азиатскую сети дорог. Об этом, в том числе, концепция международного автопробега.*

### **Общая часть**

Сеть международных автомобильных дорог СНГ определена Протоколом о международных автомобильных дорогах СНГ от 11 сентября 1998 года (утвержден Советом глав правительств СНГ) и представляет собой систему основных и промежуточных автодорожных маршрутов, ориентированных по направлениям запад-восток и север-юг с ответвлениями и соединительными дорогами.

Сеть Европейских автомобильных дорог (категории E) определена Европейским соглашением о международных автомагистралях (СМА) от

15 ноября 1975 года с последующими изменениями и дополнениями, в которой помимо перечня автомобильных дорог также устанавливаются требования к строительству, оснащению, обслуживанию дорог и охране окружающей среды.

В современной, динамически развивающейся мировой экономике для формирования устойчивой транспортной системы в мире такие

международные маршруты как в странах Содружества и Европы необходимо приводить постепенно к одному единому стандарту качества, удобства и безопасности, изучение вопросов связанные с улучшением перевозки пассажиров в том числе по разным ветвям Шелкового пути проходящих через европейские страны. Взаимовыгодное сотрудничество и дружба стали необходимыми факторами экономического, социального, культурного и других направлений развития регионов в мире.

Данный международный автопробег призван привлечь внимание широкого круга представителей государственных органов управления транспортной, в т.ч. дорожной отрасли федерального и регионального уровней работников автотранспортных, промышленных и дорожных организаций, а также общественных организаций стран Содружества и Европы для сотрудничества ради улучшения состояния и развития дорожной сети СНГ и Европы.

### **Основание для проведения международного автопробега**

Международный автопробег проводится на основании Решения МСД, принятое на 40-м заседании (20-22 августа 2018 года, г. Ош (Кыргызская Республика) и г. Ташкент (Республика Узбекистан)) и утвержденного плана мероприятий МСД на 2019 год.

### **Организаторы международного автопробега**

Межправительственный совет дорожников, ВЕТАМОН s.r.o. и другие.

### **Ответственные руководители международного автопробега**

Каримов Б.Б. – Руководитель Секретариата МСД, Маджид О. – Руководитель компании ВЕТАМОНТ (Словакия).

### **Официальная поддержка**

Учитывая высокую социально-экономическую и политическую значимость







автомобильных дорог, их роль в формировании единого экономического пространства, включение дорог СНГ в Европейскую и Азиатскую сети дорог, а также культуру поведения всех участников дорожного движения на них, при организации международного автопробега Межправительственный совет дорожников обратился за поддержкой проведения этого мероприятия в:

- Исполнительный комитет СНГ;
- Координационное транспортное совещание СНГ, как орган отраслевого сотрудничества Содружества, взаимодействующий с МСД;
- Международную академию транспорта (МАкТ);
- Международный союз автомобильного транспорта (IRU);
- Международное объединение профсоюзов работников транспорта и дорожного хозяйства (МОП);
- Саморегулируемую Организацию Союз дорожно-транспортных строителей «Союздорстрой»;

### **Время проведения международного автопробега**

Международный автопробег планируется провести с 19 по 29 июня 2019 года.

### **Цели международного автопробега**

Мониторинг автомобильных дорог международного значения, изучение зарубежного опыта проектирования, строительства и эксплуатации, управлением и финансированием автомобильных дорог, применение на международных автомобильных дорогах интеллектуальных транспортных систем и другие меры по повышению уровня безопасности дорожного движения, а также правильное использование придорожной полосы и укрепление дружбы и сотрудничества дорожников Содружества и европейских стран.

Как и в прежних международных автопробегах, планируется много встреч с руководителями транспорта и дорог, общественностью,

профсоюзами, учеными, специалистам и профессионалами автодорожного дела по пути следования пелетона, а также обсуждение вопросов автодорожной тематики. Осмотр строительства объектов транспорта: дорог, мостов, тоннелей и т.д.

В рамках международного автопробега планируется проведение международной научно-практической конференции в столице Словакии — г. Братислава, в которой примут участие министры, руководители дорожных организаций стран Содружества и Европы, ассоциированные члены МСД, ученые и профессионалы автодорожного дела. Эта конференция будет проходить в г. Братислава, затем продолжит движение по программе наших коллег по Словацко — Венгерско — Австрийской части маршрута пелетона.

В рамках международного автопробега будет посещение исторических мест (крепостей, пещер, замков и др.), культурных и технических объектов (комплексы ИТС,





пункты взвешивания транспортных средств, проезд по платным дорогам, посещения объектов дорожного строительства) и других достопримечательностей стран участниц международного автопробега.

По ходу движения международного автопробега будут вручены кубки, медали, дипломы участникам автопробега, а также награды МСД и других общественных, отраслевых организаций (Исполкома СНГ, Международного объединения профсоюзов работников транспорта и дорожного хозяйства, Международной академии транспорта и СРО «Союздорстрой») и других ведомств, поддерживающих международный автопробег.

### **Информационная поддержка международного автопробега**

Перед стартом международного автопробега и по его результатам проводятся пресс-конференции официальных руководителей от МСД и лиц, задействованных в организации международного автопробега, с разными СМИ (телерадиокомпаниями, журналами и газетами).

### **Информационные спонсоры:**

— международный журнал «Дороги Содружества Независимых Государств»;

— другие профильные журналы и газеты автодорожной направленности в странах участников международного автопробега;

Издается 2 номера журнала «Дороги Содружества Независимых Государств» и книга, посвященная международному автопробегу;

### **Финансовое обеспечение международного автопробега**

Для финансового обеспечения международного автопробега предлагается четыре категории спонсорских пакетов:

Титульный спонсор международного автопробега — 1 пакет (1,5 млн. руб., до четырех участников);

Генеральный спонсор международного автопробега — 2 пакета (1 млн. руб., до трех участников);

Официальный спонсор — 2 пакета (0,5 млн. руб., до двух участников);

Технические спонсоры — 10 пакетов (0,3 млн. руб., один участник).

В автопробеге могут участвовать и частные лица, стоимость участия из расчета 2,3 тыс. евро (куда входит стоимость за проживание, питание (завтрак, обед и ужин), участие в конференциях, совещаниях, заседаниях, трансфер, технические и культурные экскурсии и программы).

### **Рекламная продукция для международного автопробега**

Баннер международного автопробега и роллапы; кубки с логотипом международного автопробега для вручения участникам международного автопробега на официальных встречах и приемах; дорожные наборы для VIP-участников международного автопробега; экипировка участников автопробега (ветровки, кепки, футболки); флешки, брелоки, ручки, пакеты, значки, флажки с логотипом международного автопробега; раздаточный рекламный материал МСД и спонсоров международного автопробега. Публикация в профильных журналах и газетах.

### **Ожидаемые результаты**

— подготовка Итогового доклада с анализом основных проблем, узких мест и рекомендаций по улучшению состояния и развития международных автомобильных дорог Содружества и предложения для других зарубежных сопредельных государств, улучшение перевозок и облегчению процедур пересечения и перехода границ и другие вопросы связанные с деятельностью министерств транспорта и дорожных администраций;

— подготовка плана мероприятий для повышения уровня культуры участников дорожного движения;

— расширение взаимодействия с организациями экономической интеграции (в том числе МСД, Международная дорожная федерация (IRF), Комиссия по транспорту Европейского союза, Всемирная дорожная ассоциация (PIARC), Международный Центр Транспортной Дипломатии (ICTD) и другие;

— подготовка конкретных предложений по включению работ по устранению «узких мест» на дорогах в национальных планах работ по улучшению состояния и развития автомобильных дорог;

— подготовка и издание 2-х номеров журнала «Дороги СНГ» и книги, посвященная международному автопробегу;

— укрепление дружбы между автодорожниками стран участниц международного автопробега, внедрение новых технологий, материалов, машин, оборудования, лабораторий и приборов для автодорожной отрасли.





## ТРАНСКАСПИЙСКИЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ МАРШРУТ

*В Баку состоялось заседание Общего собрания Объединения юридических лиц «Международная ассоциация «Транскаспийский международный транспортный маршрут».*



**Т**ранскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ или Middle Corridor) — международный транспортный коридор, который пролегает через Китай, Казахстан, акваторию Каспийского моря, Азербайджан, Грузию и далее в Турцию и страны Европы.

Международная ассоциация «ТМТМ», возрождая маршрут исторического Великого Шелкового Пути, объединяет и представляет интересы стран и компаний, использующих Транскаспийский транспортный коридор.

В рамках прошедшего в Баку Общего собрания членов Международной ассоциации «ТМТМ», в частности, обсужден отчет по итогам деятельности объединения за 2018 год, утверждены объемы перевозок и тарифные ставки по маршруту ТМТМ на 2019 год, бюджет и план маркетинговых мероприятий объединения на 2019 год, а также Положение о служебных командировках работников и представительских расходах объединения.

В ходе обсуждений, состоявшихся под председа-

тельством главы ЗАО «Азербайджанские железные дороги» Джавида Гурбанова, была подчеркнута важность эффективного использования потенциала ТМТМ, необходимость привлечения грузопотоков на этот маршрут. Отмечено, что существует большой потенциал роста эффективности перевозок по этому маршруту и повышения оперативности взаимной координации. Страны-участницы последовательно предпринимают меры для дальнейшего развития этого коридора. Одним из важнейших достижений в повышении конкурентоспособности ТМТМ является ввод в эксплуатацию железной дороги Баку—Тбилиси—Карс. Железная дорога Баку—Тбилиси—Карс создает условия для роста грузоперевозок между Европой и Азией, способствуя развитию сотрудничества и торговли не только между Азербайджаном, Грузией и Турцией, но и во всем регионе Евразии.

*По информации пресс-центра ЗАО «Азербайджанские железные дороги» (АДУ)*





## ДОРОГИ МЕЧТЫ: ЧЕТВЕРТЬ ВЕКА БЕЗ КАПРЕМОНТА

*Одна из актуальнейших и сложнейших задач, стоящих сегодня перед дорожниками, – повышение межремонтных сроков службы автомобильных дорог. В ФРГ капитальный ремонт дорог проводится раз в 30-35 лет, а в России нормативным сроком службы покрытия до недавнего времени считался период в 4–6 лет (для федеральных дорог – 12). Но и эти сроки оказывались несбыточными, и ремонт на автомобильных дорогах продолжался практически непрерывно. А сегодня государство поставило задачу вдвое повысить действующие межремонтные сроки службы федеральных трасс: капитальный ремонт дорог 1-й категории проводить один раз в 24 года, а обычный ремонт – раз в 12 лет...*



**К**ак и за счет чего можно добиться продления жизни дорог? Этой злободневной теме была посвящена V Международная научно-практическая конференция «Инновационные технологии: пути повышения межремонтных сроков службы автомобильных дорог». Она прошла 31 января в Московском автомобильно-дорожном государственном техническом университете (МАДИ) под эгидой Федерального агентства Министерства транспорта РФ «Росавтодор», Государственной компании «Автодор», МАДИ, СРО «СОЮЗДОРСТРОЙ» и Межправительственного совета дорожников.

Конференция собрала свыше 450 участников: представителей органов исполнительной власти, бизнеса, руководителей министерств и дорожных администраций России и стран СНГ, ученых и преподавателей МАДИ, других отечественных и зарубежных вузов, научных работников и специалистов-дорожников государств Содружества, Европы и США.

Открыл конференцию и.о. ректора МАДИ Г.В. Кустарев. Приветствовав участников научного форума, он пожелал им интересной и продуктивной работы. Геннадий Владимирович отметил, что сегодня перед транспортно-дорожной отраслью России стоят серьезные задачи.

Национальная программа «Безопасные и качественные автомобильные дороги» предусматривает, что к концу этого года львиная доля (почти 90%) протяженности федеральных автомобильных дорог РФ будет приведена в соответствие с нормативными требованиями. Намечено поэтапно вдвое повысить срок службы дорог между ремонтами. В этих условиях возрастает важность подготовки высококвалифицированных специалистов для автомобильно-дорожной отрасли, которой успешно занимается МАДИ.

Университет в рамках своего профиля активно участвует в реализации национальной программы «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Руководитель МАДИ отметил актуальность темы конференции. Увеличение межремонтных сроков имеет огромное значение – это признак того, что дорога хорошо построена и хорошо содержится. Продлить срок





службы дорог возможно благодаря применению новых прогрессивных технологий, инновационных материалов, добросовестному выполнению технических требований.

С приветственным словом от руководства транспортно-дорожной отрасли России выступил Директор Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса РФ И. Г. Астахов. Он обозначил задачи, которые предстоит решить российским дорожникам в 2019 году, а также подвел итоги прошедшего года в дорожной отрасли. Особое внимание докладчик уделил увеличению межремонтных сроков службы автомобильных дорог и вопросам актуализации нормативной базы стандартов. Игорь Георгиевич заверил собравшихся, что благодаря серьезной научной проработке всех аспектов деятельности, эта задача вполне осуществима. Но нужно понимать, что переход на новые сроки не будет одномоментным. Экстремальное повышение срока службы нежестких дорожных покрытий — задача многогранная, и поэтому решается она сразу с нескольких сторон. Во-первых, чтобы достичь заявленных сроков службы, а это 12 лет до ремонта и 24 года до капитального ремонта, дорожную одежду следует проектировать на соответствующую заданную перспективу. Значит, предстоит изменить нормативы расчета. В настоящее время



дорожное хозяйство переходит на новую, современную нормативную базу. Решение задачи по удвоению действующих межремонтных сроков службы федеральных дорог, возможно только при увеличении применяемых инноваций и достойного финансирования работ по содержанию дорожной сети.

В реальных условиях строительства, реконструкции и капитального ремонта поставленная задача решается за счет использования новых технологий стабилизации грунтов и укрепления слоев дорожных одежд; механической стабилизации с применением геосинтетических материалов; технологий регенерации/стабилизации (холодного ресайклинга), позволяющих использовать связные слои основания на эксплуатируемых дорогах, усиливать несущую способность, а также оптимизировать стоимость работ.

Уже сейчас на федеральных трассах современных ноу-хау при строительстве и ремонте применяется почти втрое больше, чем несколько лет назад. Инновационные технологии повышают устойчивость дороги к нагрузкам, в том числе от грузового транспорта, и к климатическим факторам.

Требуется обеспечить применение качественных исходных материалов: щебня, битума и т.д. И главное, следует обеспечить адекватное финансирование, для чего необходимо перейти на новые сметные нормативы, объективно отражающие реальные затраты на дорожные работы. «Такие конференции, как в МАДИ — один из залогов того, что задачи по повышению межремонтных сроков дорог, которые перед нами поставлены, будут успешно решены», — сказал в заключение своего доклада Игорь Георгиевич.

В своем вступительном слове Заместитель Председателя







правления ГК «Автодор» И. Ю. Зубарев остановился на основных задачах, стоящих перед возглавляемой им госкомпанией, по обеспечению высоких межремонтных сроков службы автомагистралей и скоростных дорог. Среди наиболее актуальных вопросов докладчик отметил: выбор оптимальной стратегии проведения ремонтных работ для каждого характерного участка, реализацию оптимальной системы управления состоянием дорог, внедрение автоматизированной системы мониторинга состояния дорожных конструкций.

К участникам конференции с вступительным словом обратился Руководитель Секретариата МСД, проф., д.т.н. Бури Каримов. Тепло поприветствовав собравшихся, он отметил год от года растущую роль Межправительственного совета дорожников и его печатного орга-

на журнала «Дороги СНГ» в продвижении и внедрении передовых технологий и материалов для строительства и ремонта автомобильных дорог стран СНГ, содействию оперативному обмену передовым опытом между дорожниками Содружества, словом, всему тому, что помогает существенно увеличить срок службы дорог до капремонта.



Пожелав участникам конференции плодотворной работы, Генеральный директор СРО «СОЮЗДОРСТРОЙ» Л.А. Хвоинский рассказал, что его организация в рамках Программы стандартизации Ассоциации «Национального объединения строителей» («НОСТРОЙ») разработала 54 стандарта в области строительства, реконструкции, капитального ремонта и ремонта автомобильных дорог, мостовых сооружений и аэродромов. В настоящее время СРО «СОЮЗДОРСТРОЙ» совершенствует эти стандарты, а именно проводит работу по внесению дополнений в СТО путем добавления видеоприложений, в которых будут отражены основные процессы выполнения работ. Визуализация положений стандартов позволяет наиболее эффективно воспринимать требования к технологии работ и контролю их выполнения. Это прекрасный демонстрационный обучающий материал для специалистов строительных организаций, для повышения квалификации работников. Видеоприложения позволят наглядно ознакомиться с основными требованиями рабочих процессов.

Генеральный директор Ассоциации «РАДОР» Игорь Старыгин выступил с докладом о задачах, стоящих перед дорожным хозяйством субъектов РФ по реализа-







ции национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Он обратил внимание участников конференции на необходимость рачительного отношения к использованию средств, выделяемых на дорожное хозяйство, прежде всего за счет безусловного соблюдения регламентных работ при эксплуатации дорог, и в частности, обеспечения водоотвода. В качестве примера И. Старыгин представил результаты успешной реализации в 1998 – 2008 годах в Швеции, Финляндии, Норвегии, Шотландии, Ирландии, Исландии международного проекта по управлению автомобильными дорогами с низкой интенсивностью движения, наглядно доказавшие, что повышение качества водоотвода позволяет увеличить сроки службы дороги в 2,2 раза, тогда как экономия на дорожном водоотводе ведет к увеличению затрат на содержание и ремонт покрытия в 5 раз!

В основной части конференции выступило около 20

докладчиков. Темы выступлений охватили основные направления повышения жизненного цикла автомобильных дорог, передовых технологий ремонта дорожных покрытий, тонкости новых прогрессивных методов устройства дорожных одежд. Ряд докладов касался ценного опыта применения инновационных материалов: модификаторов, адгезионных добавок, пропитывающих составов, способных существенно продлить межремонтные сроки службы автомобильных дорог. Темы затрагивали влияние увеличения транспортной нагрузки на межремонтные сроки, методов укрепления земляного полотна на срок службы дорожных одежд, холодного ресайлинга и горячей регенерации покрытий, применения георешеток и других геосинтетических материалов. Своим опытом работ с использованием современных технологий и материалов поделились не только российские, но и зарубежные компании.

Надо отметить, что конференция проходила в откры-

том, конструктивном творческом ключе, при активном живом обмене мнениями. Она позволила непосредственно общаться специалистам из многих регионов России и их иностранным коллегам. Эксперты активно обсуждали волнующие их вопросы о наиболее эффективных технологиях продле-



ния срока службы дорожных покрытий, устройства асфальтобетонных одежд при неблагоприятных погодных условиях, в том числе зимой, перспективах разработки и внедрения технологий информационного моделирования при проектировании и эксплуатации автомобильных дорог... Некоторые темы так «заходили» аудиторию, что в зале разгоралась жаркая дискуссия. Участники забрасывали вопросами докладчиков, что выходило за предусмотренные организаторами временные рамки.

Ведущему конференции проректору МАДИ, проф. д.т.н. В.В. Ушакову даже пришлось ради соблюдения регламента ограничить число задаваемых каждому выступающему вопросов тремя. В рамках дискуссии участники обсудили эффективные технологии продления службы дорожной одежды, пер-





спективы и экономические аспекты выбора различных типов покрытий для автомобильных дорог и разработку стандартов, которые позволят применять инновации на практике.

Но при всем дискуссионном накале, докладчики и участники конференции были единодушны во мнении: чтобы выполнить сложнейшую задачу по увеличению межремонтных сроков необходим комплексный подход: совершенствование и нормативно-правовой базы, и технологии строительства и ремонта дорог, и контроля качества выполненных работ и контроля за нагрузкой большегрузного транспорта на дороги.

Особый интерес вызвала тема строительства цементобетонных дорог, которая, по



билльных дорог, на взгляд ученого, необходимо значительно увеличить долю дорог с цементобетонным покрытием, которая сейчас ничтожно мала: по отношению к общему количеству дорог она составляет всего 3%. В. В. Ушаков обратил внимание участников на то, что цементобетон в разы увеличивает межремонтные сроки работ, и к тому же сегодня вполне может конкурировать с асфальтобетоном по цене и на момент строительства.

В 1970-х гг. в СССР пытались активно применять цементобетонные покрытия. Но в те годы промышленность и дорожные организации не были готовы к строительству таких дорог: не было ни качественного цемента, ни достойных химических добавок, ни нужной культуры производства. В итоге дороги с цементобетонным покрытием оказались крайне низкого качества, и строительство их было прекращено. Последние 40 лет дорожники страны делали акцент только на асфальтобетон, и теперь практически не осталось ни нужных производителей, ни подрядных организаций для работы с цементобетоном. «Надо возрождать и активно использовать данную технологию в России, иначе мы можем остаться без нее», — заключил Виктор Васильевич.

Мощной поддержкой цементобетонной технологии

строительства дорог стал доклад Алекса Эккерта, ведущего инженера компании «STRABAG» (Германия): «Выбор конструкций дорожных одежд с учетом состава и интенсивности движения». Он отметил, что весь опыт дорожных отраслей развитых зарубежных стран убедительно говорит в пользу использования цементобетонного покрытия на скоростных трассах с большой интенсивностью движения. В России в настоящий момент, увы, дело обстоит совсем иначе... Докладчик привел яркие примеры долгожителей среди бетонных дорог: так, успешно функционирующий и сегодня автобан Берлин — Штеттин построен еще в 1936 г.

Алекс Эккерт подробно познакомил участников с современными технологиями строительства цементобетонных покрытий в Германии, в частности, рассказал о преимуществах и недостатках двухслойной укладки бетона (двух сортов), текстурировании поверхности ц/б покрытия, использовании «Waschbeton» (бетона с «обнажённым» заполнителем). Весьма любопытными были озвученные докладчиком результаты тестов по определению оптимальных составов бетона на истираемость под действием шипованной резины на опытных участках в Германии и на местном полигоне МАДИ.



мнению докладчиков, долгое время была в России незаслуженно забыта. Тон здесь опять задавал проф. Виктор Васильевич Ушаков, являющийся Президентом Ассоциации бетонных дорог в РФ. В своем докладе об основных направлениях повышения жизненного цикла автомобильных дорог, он отметил, что ежегодно в России растет число машин, постоянно увеличиваются нагрузки на дороги. Для стоящих перед отраслью задач по поиску и внедрению эффективных технологий строительства и реконструкции автомо-





Еще одним гимном цементобетону стало выступление представителя компании **Гомасо (США) А.А. Пономарева**. Он рассказал о новой перспективной технологии ремонта нежестких дорожных одежд слоями цементобетона. Как убедительно показал докладчик с помощью видеоряда, цементобетонное покрытие — наиболее экономически эффективный тип дорожного покрытия, в т.ч. по начальным затратам на строительство (с 2008 г.). В Штатах современные трассы с цементобетонным покрытием рассчитаны на 30,



40 и даже 60 лет. Все это связано с тем, что современный процесс проектирования цементобетонных покрытий претерпел серьезные изменения. И если раньше покрытие для магистралей с интенсивным движением тре-

бовалось соответствие всего лишь 11 параметрам, то сегодня таких параметров 300. Большинство современных цементобетонных американских покрытий сделаны по технологии армирования жёлоба. Участки же дорог с особо интенсивным движением выполняются с применением сплошного армирования цементобетонного покрытия.

Также в США сегодня распространено усиление верхнего слоя асфальтобетонных дорог цементобетоном. Докладчик на слайдах продемонстрировал разные методики возвращивания и наращивания цементобетона на различные основания, которое позволяет обеспечить долговечность покрытия после его ремонта. Несомненны преимущества технологии ремонта покрытий слоями цементобетона: простая и удобная в применении технология строительства, эффективность, как для ремонта, так и для реконструкции покрытий, малый объем подготовительных работ, несложная процедура ремонта и, конечно, несомненный экономический эффект.

Другой апологет цементобетона **Юрий Жуков**, представляющий ООО «Виртген-Интернациональ-Сервис», подразделение немецкой компании **Wirtgen GmbH**, рассказал о современных технологиях укладки цементобетонных покрытий, применяемых в Германии — двухслойной и однослойной. Почему предпочтительна именно двухслойная укладка? Она позволяет избежать трещин, вызванных возможными воздушными порами над дюбелями и анкерами, обеспечивает однородность смеси по всей толщине слоёв, даёт качество при низкой стоимости и снижении затрат. Также участники кон-

ференции, наверное, не без зависти услышали из доклада о высоких немецких требованиях к качеству строительных работ, в частности к двухслойной укладке, безукоризненной немецкой нормативной и конкурсной документации и т.д. Интересно было узнать о применении в качестве стандарта в Германии т.н. «оголённого заполнителя», который заменяет продольное текстурирование для всех будущих автомагистралей и уникален в части обеспечения безопасности.

**Ренат Ахмедемьяров**, главный технолог компании «Би-ЭйВи» (Россия) в своем докладе затронул эффективные технологии продления срока службы цементобетонных покрытий и их защиты от климатических факторов и транспортных нагрузок. Как отметил докладчик, за последние десятилетия произошло множество улучшений технологии цементобетонных покрытий, благодаря чему срок их службы теперь пре-



вышает 40 лет. С помощью различных «хитростей» ученые научились устранять такие дефекты цементобетонных покрытий как скопление влаги в трещинах и пустотах, коррозия арматуры, проникновение соли и т.п. Так разработанный специалистами «Би-ЭйВи» компонент под





вода» Лариса Викторовна Попова, также как и ранее выступивший Игорь Старыгин, в своем докладе затронула проблему водоотведения, как важного фактора увеличения срока службы автомобильных дорог. Недостаточное внимание к организации поверхностного водоотвода с проезжей части автомобильных дорог приводит к снижению прочности дорожных одежд, нарушению устойчивости земляного полотна, сокращению межремонтных сроков дорог и искусственных сооружений, снижению уровня безопасности и удобства движения транспортных средств и загрязнению окружающей среды.

интригующим названием «нерастворимый кристалл» защищает бетон от преждевременного испарения влаги, налета, коррозионного трещинообразования под действием напряжений, а также от разрушения вследствие циклов замораживания-оттаивания. Цементобетон и стальная арматура теперь защищены от разрушения и коррозии. Цементобетон будет постоянно водонепроницаемым и загерметизированным от воздействия противогололедных химикатов, обладать стойкостью к воздействию большинства агрессивных и вредных химических веществ, таких как топливо для реактивных двигателей, масла и кислоты.

Это еще раз говорит о больших возможностях использования цементобетонной технологии при строительстве дорог для значительного продления срока их службы.

Ряд докладов на конференции был посвящен вопросам экономии при строительстве и ремонте дорог. Так в докладе «Новые технологии в производстве асфальтобетонных смесей» д. т.н., директор АБЗ

«Капотня» А.П.Лупанов коснулся важной темы переработки старого асфальтобетона и его повторного использования, которая приводит к значительной экономии при строительстве и ремонте дорог. Применение в составе асфальтобетона до 30% переработанного гранулята совместно с ПБВ позволяет получать асфальтобетоны, соответствующие требованиям ГОСТ 9128-2013. При этом экономится до 30% ПБВ.

Технический директор ООО «АКО Системы водоот-

Недалекому будущему дорог был посвящен доклад «Автомобильные дороги — территория цифровых инноваций» Владимира Николаевича Бойкова, д.т.н., зав. кафедрой «Геодезия и геоинформатика» МАДИ. Утвержденной Правительством России Программой «Цифровая экономика РФ» определены цели, задачи, направления и сроки реализации основных мер государственной политики по созданию необходимых условий для развития в России цифровой экономи-





ки, в которой данные в цифровом виде являются ключевым фактором производства во всех сферах социально-экономической деятельности. По словам Владимира Николаевича, сейчас в рамках правительственной программы в дорожном строительстве ведется активное внедрение процесса информационного моделирования объектов по BIM-технологии (Building Information Modeling). BIM-технология подразумевает последовательное применение автоматизированных программных комплексов при диагностике, инженерных изысканиях и проектировании объектов. В результате создается полноценная информационная модель объекта — на весь его жизненный цикл. Элементы информационного моделирования уже применяются на трассах — например, при капитальном ремонте автомобильной дороги М-7 «Волга», подъезд к г. Иванов на участке км0 — км7.5 во Владимирской области. Активно используют информационное моделирование автомобильных дорог передовые российские компании, например, АО «Стройпроект», в частности, проектировавшая Западный скоростной диаметр в Санкт-Петербурге. Компанией была создана динамическая мо-



дель с высоким уровнем детализации. Это не просто 3D-визуализация проектных решений: в ней заложены все технические характеристики каждого элемента автодороги, она включает все документы, которые были использованы и разработаны в процессе проектных работ и т. д. Словом, прогресс налицо.

Однако, как констатировали участники конференции, несмотря на ощутимые успехи, Россия на текущий момент существенно уступает по уровню автомобильных дорог передовым странам, занимая лишь 117 место во всемирном рейтинге качества. Тем не менее, опыт и наработки в части увеличения межремонтных сроков службы, которыми эксперты поделились в ходе научно-практической конференции, показывают, что ситуация

может и непременно должна измениться к лучшему уже в ближайшее время.

Нужно добавить, что наш репортаж охватил только один день насыщенной событиями 77-й ежегодной международной конференции, проходившей в стенах МАДИ с 28 января по 2 февраля с.г. В это время на всех факультетах и кафедрах университета работали свои научно-практические секции и подсекции, посвященные сугубо конкретным направлениям дорожно-строительной отрасли. Одним словом, каждый участник смог найти себе место по интересам. Исходя из этого, всем советуем принимать участие в ежегодной международной конференции МАДИ.

Подготовил  
Кирилл ВИНУКОВ





## АРКТИКА: ПЕРСПЕКТИВЫ ТРАНСПОРТНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

*30 января в рамках 77-й научно-методической и научно-исследовательской конференции в МАДИ прошло заседание секции «Перспективы и решения задач в области транспортного строительства в условиях Арктики».*

**Т**ранспортное строительство в Арктике вследствие сложных природно-климатических и грунтово-гидрологических условий требует значительных капиталовложений и трудовых затрат. Тем не менее, освоение Севера необходимо, поскольку большая часть полезных ископаемых, включая углеводороды, сосредоточена именно в этом регионе. Кроме того, зона вечной мерзлоты занимает 65% территории РФ, там проживают коренные народы. Для промышленного и культурного развития края жизненно необходимы качественные дороги.

Актуальным проблемам транспортного строительства в Арктике и было посвящено заседание секции.

С приветственным словом к участникам конференции обратился и.о. ректора МАДИ Г.В.Кустарев. Он подчеркнул, что одна из основных задач МАДИ и других ВУЗов сегодня заключается в том, чтобы перспективные разработки и проекты научных работников реализовывались, доходили до потребителя.

Одним из самых ярких и запоминающихся выступлений, по общему мнению, стал доклад директора ФГБУН Института мерзлотоведения им. П.И.Мельникова М.Н.Железняка о грунтово-

гидрологических и климатических особенностях криолитозоны в Якутии.

В криолитозоне лед является породообразующим минералом, и на севере Якутии лед может составлять 80% породы, подземные льды бывают различного вида и генезиса. Вытаивание подземных льдов в этом регионе может привести к катастрофическим последствиям.

Одной из основных особенностей вечномёрзлых грунтов является динамика их состояния. При изменении граничных условий изменяется процесс теплопередачи, происходит оттаивание льда или замерзание воды, в зависимости от условий. При этом должно пройти длительное время, когда теплообмен вновь придет в состояние равновесия. Из этого следует, что необходимы наблюдения за состоянием сооружений, при этом они должны осуществляться постоянно. Если отмечается оттаивания основания, должны быть незамедлительно приняты соответствующие меры, чтобы остановить процесс, не допустить разрушения сооружения.

За последние десятилетия наблюдается потепление климата. Вследствие деградации мерзлоты на дорогах наблюдаются провалы, отседания, из-за потери прочности основания происходит деформация тела насыпи.







В результате избыточного увлажнения, вызванного обводнением, модуль упругости основания дорожной одежды снижается, она теряет прочность и разрушается.

Доклад Е.А.Жукова, д.э.н., ректора АНО «Международная академия инновационного развития» был посвящен общей (системной) оценке экономики России, а также модернизации транспортного комплекса России с учетом инновационного развития Арктики и Крайнего Севера. Докладчик привел замечательные слова бывшего министра автомобильных дорог РСФСР А.А.Николаева: «Государство с дорогами — держава, без дорог — территория», а также «Везет не автомобиль, везет дорога».

Думается, эти слова должны стать девизом всей до-

рожной отрасли, их необходимо повторять везде и всюду, в особенности, когда решаются вопросы финансирования.

Г.И.Евгеньев, доц. кафедры «Техносферная безопасность» поведал том, что вследствие потепления климата глубина сезонного оттаивания может увеличиться на 15 — 30%, что может вызвать деформацию многих сооружений, а также уменьшится площадь островов.

Идея второго доклада И.Г.Евгеньева заключалась в том, что окружающая среда стремится уничтожить объекты, созданные руками человека. Человек борется с окружающей средой. Но нужно не бороться, а адаптироваться к ней, — убежден докладчик.

А.В. Смирнов, проф. кафедры «Строительство и эксплуатация дорог» СИБАДИ, рассказал о разработанной в СИБАДИ интересной дорожной конструкции, представляющей собой шарнирно соединенные призматические балки, образующие пилообразный профиль. Конструкцию устанавливают в соответствии с выполненной

геодезистами разметкой на поверхности тундры и вдавливают в грунт, в результате образуется дорожная конструкция, по которой возможно осуществлять движение транспортных средств.

Доклад Академика Российской экологической академии (РЭА) А.В.Шевчука «Экологические аспекты технологического развития Арктики» был посвящен оценке результатов освоения Арктики с точки зрения экологии. К сожалению, длительное время загрязнению этого региона не предавалось должного значения.

Помимо указанных, прозвучало много других не менее интересных докладов, в которых обсуждались важные аспекты транспортного строительства в условиях Арктики.

Конференция позволила оценить общее состояние дорожно-транспортной инфраструктуры в зоне вечной мерзлоты, наметить круг вопросов, требующих решения, ознакомиться с новыми разработками коллег.

*Елена ПШЕНИЧНИКОВА,  
к.т.н., зав. отделом МСД*





## ВОЗМОЖНОСТИ РАСШИРЕНИЯ ДВУХСТОРОННЕГО СОТРУДНИЧЕСТВА

*11 февраля Министр транспорта, связи и информационных технологий Республики Армения Акоп Аршакян принял Чрезвычайного и Полномочного Посла Республики Болгария в Армении Марию Павлову Цоцоркову-Каймактчиеву.*

Пресс-служба Министерства транспорта, связи и информационных технологий РА сообщила, что в начале встречи министр приветствовал посла и отметил, что у дружественных стран Армении и Болгарии есть все предпосылки для дальнейшего развития и углубления двустороннего сотрудничества в области транспорта, дорожного строительства, коммуникаций и IT-технологий и выразил готовность принять соответствующие меры в этом направлении.

Поблагодарив за теплый прием, г-жа посол также отметила значительные возможности для расширения двустороннего сотрудничества в транспортной и других сферах, и представила министру ряд вопросов, связанных с организационной работой очередной сессии армяно-болгарской межправительственной комиссии. Госпожа Мария Павлова Цоцоркова-Каймактчиева придала большое значение необходимости включения предложений армянской стороны в повестку дня сессии и очертила круг вопросов повестки дня.



Они в основном касаются автомобильных, пассажирских и грузовых перевозок, проблемам увеличения числа двусторонних разрешений при транспортировке грузов, законодательных инициатив в области электронных коммуникаций, почтовых и онлайн-почтовых пересылок, использования новейших технологий в различных сферах и многого другого. Стороны также затронули возможности реализации совместных программ между

двумя странами в сфере информационных и телекоммуникационных технологий.

Был обсужден ряд других вопросов, связанных с дальнейшим развитием двустороннего сотрудничества.

*По информации пресс-службы Министерства транспорта, связи и информационных технологий Республики Армения и аналитического портала NovostiNK*





## ИТОГИ РАБОТЫ ТРАНСПОРТНО-ДОРОЖНОГО КОМПЛЕКСА В 2018 ГОДУ

*7 февраля состоялось расширенное заседание коллегии Минтранса по рассмотрению итогов работы транспортного комплекса Республики Беларусь в 2018 году под председательством Министра транспорта и коммуникаций Республики Беларусь Алексея Авраменко. В работе коллегии приняли участие: представители Правительства, областей, транспортные организации страны.*



**Н**иже представлен доклад Министра транспорта и коммуникаций Алексея Авраменко «Об итогах работы транспортного комплекса Республики Беларусь в 2018 году и задачах по его развитию на 2019 год» в сокращенном виде с акцентом на работе дорожной отрасли.

Он отметил, что работа транспортного комплекса Республики Беларусь в 2018 году была направлена на

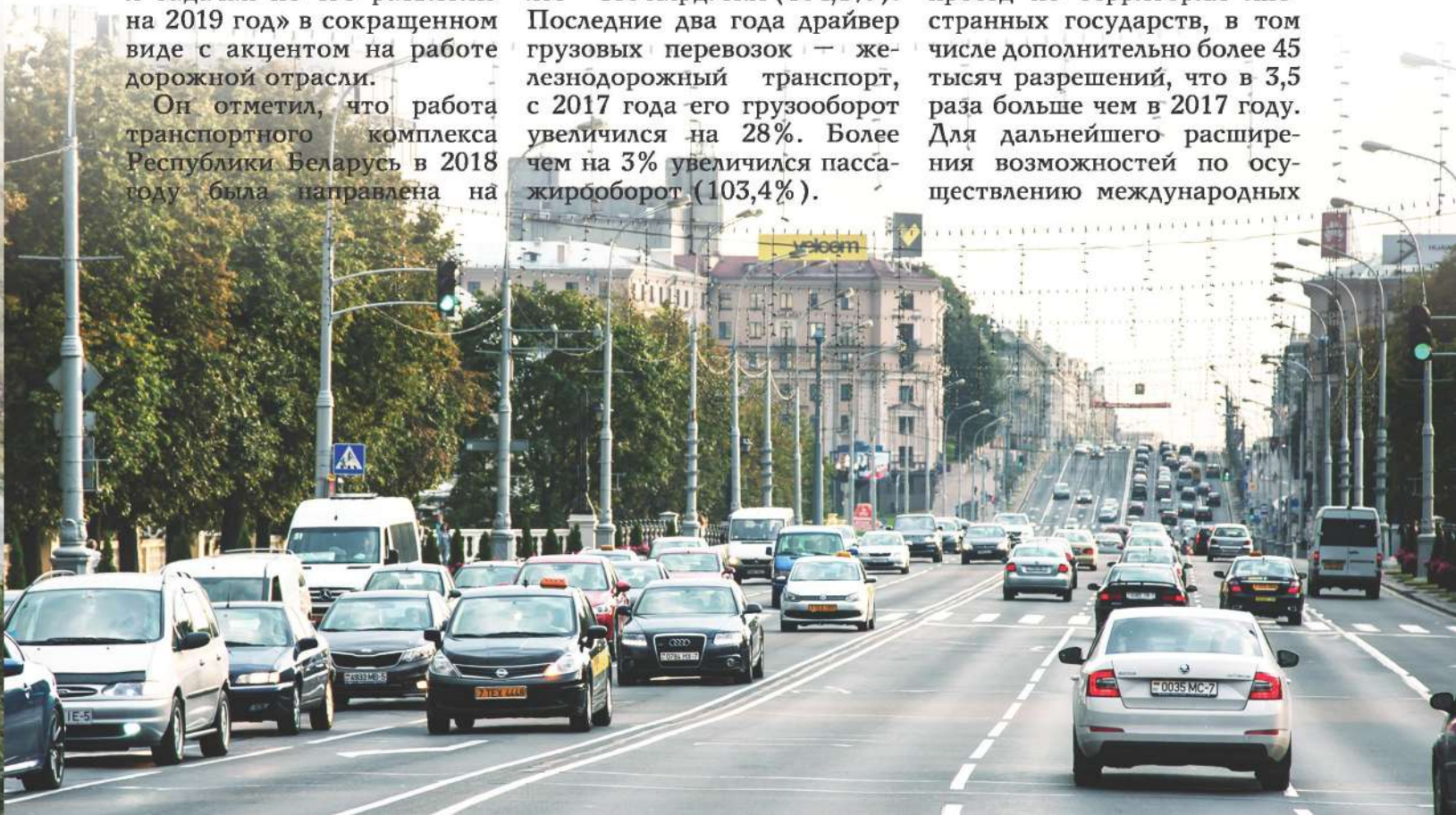
обеспечение условий стабильного функционирования транспорта в соответствии с целями устойчивого развития, возрастания транспортной мобильности населения, улучшения качества перевозки пассажиров и грузов. Решались текущие и перспективные задачи, поставленные Главой государства и Правительством по совершенствованию условий развития транспорта и его инфраструктуры.

Министр подчеркнул, что в целом транспортный комплекс сработал опережающими темпами на фоне общего роста экономики страны.

Так, объем грузооборота в 2018 году достиг рекордного значения за последние 10 лет – 139 млрд. ткм (104,1%). Последние два года драйвер грузовых перевозок – железнодорожный транспорт, с 2017 года его грузооборот увеличился на 28%. Более чем на 3% увеличился пассажироборот (103,4%).

За 2018 г. по сравнению с предыдущим годом привлечение прямых иностранных инвестиций на чистой основе в транспортную отрасль выросло более чем в 2 раза. Экспорт транспортных услуг республики за январь-ноябрь 2018 г. увеличился на 11,8% по сравнению с соответствующим периодом 2017 года.

В рамках международного сотрудничества проводилась работа по снятию ограничений на использование разрешений на осуществление международных автомобильных перевозок. Республикой Беларусь осуществляется обмен соответствующими разрешениями с 49 государствами. На 2018 год получено более 700 тысяч разрешений на проезд по территории иностранных государств, в том числе дополнительно более 45 тысяч разрешений, что в 3,5 раза больше чем в 2017 году. Для дальнейшего расширения возможностей по осуществлению международных







автомобильных перевозок в 2018 Республика Беларусь присоединилась к «Соглашению между правительствами государств — членов Шанхайской организации сотрудничества о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок».

Наиболее значимые осуществленные проекты для дорожного хозяйства и страны в целом в 2018 году — реконструкция автомобильной дороги М-6 Минск — Гродно с привлечением кредита Всемирного банка (завершены работы на 35 км из 154) и начало работ по реконструкции автомобильной дороги Р-80 Слобода — Паперня с уча-

стием Европейского банка реконструкции и развития.

Особое внимание Алексей Авраменко акцентировал на проведенной работе по восстановлению моста через р. Припять на автодороге Р-88 Житковичи — граница Украины, торжественно открытого в ноябре 2018 г. Завершена реконструкция путепровода через железную дорогу на 104,3 км автомобильной дороги Р-41 Слоним — Мосты — Скидель — граница Литовской Республики и проведена реконструкция участка автомобильной дороги Р-23 Минск — Микашевичи (102,2 км — 110,7 км).

Продолжилась работа по подготовке к реализации

на основе государственно-частного партнерства проекта по реконструкции автомобильной дороги М-10. В январе 2019 года на площадке ЕБРР в г. Лондоне проведено Роуд шоу, в котором приняло участие более 40 иностранных компаний. На февраль 2019 года запланировано начало процедуры конкурсного отбора частного партнёра.

Кроме того, с участием Европейского инвестиционного банка начата подготовка к реализации проекта «Транспортное сообщение Беларуси», который включает в себя реконструкцию автомобильной дороги М-7/Е 28 Минск — Ошмяны — граница Литовской Республики (Каменный Лог).

Подводя итоги, Министр акцентировал внимание на то, в 2019 году необходимо активизировать дальнейшие шаги по развитию транспортного комплекса, чтобы обеспечить устойчивость транспортной системы, при безусловном соблюдении безопасности и охраны окружающей среды.

*По информации пресс-центра Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь (<http://www.mintrans.gov.by>)*





## ЗАПУЩЕНА СИСТЕМА ВЗИМАНИЯ ПЛАТЫ НА ДОРОГАХ

На основании Приказа Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан стартовала система взимания платы на автомобильных дорогах «Астана – Темиртау» (134 км), «Алматы – Капшагай» (42 км), «Алматы – Хоргос» (295 км).

**Ф**ункционирование системы взимания платы на вводимых платных участках будет способствовать улучшению качества автомобильных дорог республиканского значения, снижению аварийности, совершенствованию логистических коридоров. Развитие транспортной инфраструктуры приведет к увеличению ВВП, обеспечит вложения средств в ремонт, реконструкцию и содержание автодорог.

Стоит отметить, что для жителей районов, прилегающих к платным участкам автодорог, проводились мероприятия уведомительного и разъяснительного характера: общественные слушания, выездные презентации системы, заслушаны предложения местных жителей о ставках платы. Таким образом, у пользователей автодорог было достаточно времени на подачу обращений, пожеланий и обсуждение деталей проекта.

Ставки платы за проезд для легкового/грузового транспорта составят:

Астана – Темиртау: по предоплате – 200/2700 тг.,



наличными – 400/3350 тг.

Алматы – Капшагай: по предоплате – 100/800 тг., наличными – 200/1000 тг.,

Алматы – Хоргос: по предоплате – 300/5900 тг., наличными – 600/7350 тг.

(100 каз. тенге – 17,5 росс. руб.)

Оплата за проезд по платному участку может производиться при выезде с платного участка на пунктах взимания платы или путем предоплаты.

Важно знать, что стоимость при предоплате для легкового транспорта в 2 раза ниже, чем на пунктах взимания

платы. В целях сокращения очереди при проезде через пункты взимания платы, АО «НК «КазАвтоЖол» рекомендует прибегать к безналичному способу оплаты.

Для жителей районов, прилегающих к платным участкам автодорог, стоимость годового абонемента будет льготной.

По информации пресс-центра Комитета автомобильных дорог Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан



## «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ ДОРОГИ»: ЗАДАЧИ И ИНСТРУМЕНТЫ РЕАЛИЗАЦИИ НАЦИОНАЛЬНОГО ПРОЕКТА

*7 февраля в Федеральном дорожном агентстве прошло совещание по вопросам реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Мероприятие в режиме видеоконференцсвязи с участием руководителей проектных офисов субъектов страны провел первый заместитель Министра транспорта Российской Федерации Иннокентий Алафинов.*

**П**ротяженность сети дорог регионального и межмуниципального значения 83 субъектов-участников национального проекта составляет 501 тысячу километров. К концу 2024 года более 255 тысяч километров будет находиться в нормативном состоянии, таким образом, показатель «Доля автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям» к концу 2024 года должен достигнуть установленного паспортом национального проекта значения 50,9%. Суммарная протяженность улично-дорожной сети 104 городских агломераций на территории данных субъектов составляет 89,7 тысяч километров. По окончании проекта доля дорожной сети в нормативе здесь должна достигнуть 85%. Кроме того, на 10% снизится доля протяженности автомобильных дорог федерального и регионального значения, работающих в режиме перегрузки.

«Первостепенная задача в рамках проекта — снижение аварийности на дорогах страны, — отметил в своем выступлении Иннокентий Алафинов — В прошлом году во многом благодаря реализации приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги» удалось сохранить более



тысячи жизней. Однако наши задачи еще более амбициозны. Если количество аварий, связанных с неудовлетворительным состоянием дорожного покрытия, существенно сократилось, то статистика аварийности ДТП с участием пешеходов все еще неутешительна. Чтобы переломить эту ситуацию, особое внимание будет уделено мероприятиям по обеспечению безопасности дорожного движения, в том числе устройству линий освещения на дорогах, а также строительству наземных и надземных пешеходных переходов».

Руководитель Росавтодора Андрей Костюк сделал акцент на роли подведомственных Федеральному до-

рожному агентству казенных учреждений. «Сотрудники ФКУ должны быть полностью погружены в ход реализации национального проекта на закрепленных за ними территориях. Ответственность за достижение показателей и соблюдение контрольных точек лежит на всех участниках проекта. Наша общая цель — безопасные и качественные дороги в кратчайшие сроки».

Отдельное внимание участники совещания уделили вопросам взаимодействия в рамках проекта с общественностью и представителями средств массовой информации.

*По информации пресслужбы ФДА «Росавтодор»*



## ПРЕМЬЕР ПРОИНСПЕКТИРОВАЛ СТРОИТЕЛЬСТВО ТРАНСПОРТНЫХ ОБЪЕКТОВ В ДУШАНБЕ

11 февраля Премьер-министр Таджикистана Кохир Расулзода проинспектировал строительство эстакады в столице Республики и автомобильной дороги Душанбе – Бохтар.



«Премьер-министр Таджикистана Кохир Расулзода проинспектировал ход реализации ряда проектов в сфере транспорта и дорог, сельского хозяйства и берегоукрепительных работ в Бохтарской группе районов Хатлонской области. Он также ознакомился с ходом строительных работ по проекту второй эстакады в городе Душанбе на площади Авиценны. Данный проект является частью

крупного проекта реабилитации автодороги Душанбе — граница Узбекистана», — сообщили в правительстве РТ.

В рамках данной части проекта предусмотрено строительство трехуровневой эстакады. Срок реализации проекта — два года. В процессе работы задействовано 377 рабочих, 81 единица спецтехники.

Также премьер ознакомился с ходом реализации первой

фазы строительства и реконструкции автодороги Душанбе — Бохтар. Строительные работы продолжаются на 35 участках, в них задействованы 200 специалистов и более 100 единиц техники. Проект планируется завершить к октябрю 2020 года.

По информации  
ТаджикТА  
(Таджикское телеграфное  
агентство)





## КОМПАНИЯ «AZVIRT» ПЛАНИРУЕТ РЕАЛИЗОВАТЬ ВТОРОЙ ДОРОЖНЫЙ ПРОЕКТ В СЕРБИИ

*Крупнейшая азербайджанская строительная компания «AzVIRT» планирует приступить к реализации второго крупного дорожного проекта в Сербии. Об этом рассказала информационному агентству Trend ведущий специалист компании Гюльмсыр Оруджева.*

**П**о ее словам, в настоящее время азербайджанская и сербская стороны ведут переговоры вокруг нового проекта под названием БАЙПАС.

«Проект предусматривает строительство дорог и сопутствующей дорожной инфраструктуры в Сербии», - сказала Г. Оруджева.

Она отметила, что компания AzVirt реализовала свой первый проект в Сербии на основе кредитного соглашения, подписанного в феврале 2012 года между правительствами Азербайджана и Сербии. В соответствии с лучшими мировыми и европейскими стандартами «AzVirt» за три года построил в балканской стране часть международной автомагистрали, пролегающей от Белграда до Южной Адриатики. Теперь из Сербии в Черногорию и далее в Западную Европу машины едут по «азербайджанской дороге», отвечающей всем современным требованиям. Это 4-полосная, двусторонняя дорога протяженностью 40,3 километра. На ней азербайджан-



ские специалисты соорудили 3 дорожных узла, 4 туннеля длиной от 200 до 890 метров, 66 мостов, 23 из которых многопролетные, опорные стены протяженностью 6 километров в местах оползня.

По словам Г. Оруджевой, компания и в новом сербском проекте выступит в качестве генподрядчика и гарантировано завершит работы в положенный срок и на высоком профессиональном уровне.

Компания «AzVirt» — один из лидеров в области дорожного строительства в Азербайджане и занимается

строительством дорог, транспортных развязок и мостов, взлетно-посадочных полос и аэропортов.

Помимо строительства и проектирования дорог и крупных инфраструктурных объектов, компания занимается также производством строительных материалов, в том числе асфальтобетонных смесей, фракционного щебня, активированного минерального порошка.

По информации информационного портала Day.Az.u <https://azvirt.com/>





## ФОРУМ «ТРАНСПОРТНОЕ ОБРАЗОВАНИЕ И НАУКА»

7-8 февраля в Российском университете транспорта (МИИТ) прошёл второй форум «Транспортное образование и наука».



Основным вопросом повестки стала реализация Указа Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» в части кадрового и технологического обеспечения проектов развития базовых отраслей экономики, включая транспортную.

С приветственным словом к участникам форума обратились Помощник Президента Российской Федерации

И.Е. Левитин, заместитель Министра транспорта Российской Федерации А.А. Юрчик и заместитель Министра транспорта В.А. Токарев. И.Е. Левитин отметил, что в майском указе Президента поставлены задачи перед транспортной отраслью по внедрению новых технологий и модернизации инфраструктуры, в связи с чем роль транспортных вузов должна стать более ёмкой.

По словам А.А. Юрчика, отраслевое образование должно занимать более активную позицию по вопросам обеспече-

ния отрасли специалистами и научными разработками в областях технологического прорыва.

В рамках форума состоялось несколько пленарных дискуссий. В частности, участники обсудили роль «системообразующих отраслевых вузов» в экономике страны, ход выполнения требований майского Указа об увеличении числа иностранных студентов в два раза, наиболее эффективные модели подготовки кадров в области инжиниринга, вопросы внедрения новых технологий в обучение и цифровое образование. Предметом дискуссий также стали практико-ориентированные и гибкие образовательные программы, методы реализации молодежной политики в ведущих вузах России и в мире и новые форматы молодежной политики.

По информации  
<http://miit.ru/>





## ВЯЧЕСЛАВ ПЕТУШЕНКО – НОВЫЙ ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРАВЛЕНИЯ ГК «АВТОДОР»

*Распоряжением Правительства Российской Федерации № 143-р от 05.02.2019 г. Вячеслав Петушенко назначен председателем правления Государственной компании «Российские автомобильные дороги». Распоряжение подписал Председатель Правительства РФ Дмитрий Медведев.*

**В**ячеслав Петрович Петушенко начал свою трудовую деятельность в 1979 году строймастером Мостотряда 77 Мостостроя № 6. С 1981 по 1983 года служил в рядах Советской армии Забайкальского военного округа.

С 1983 по 2006 года работал в ЗАО «Лендорстрой» г. Санкт-Петербург, пройдя путь от мастера до генерального директора.

С марта 2006 года работал в структуре Федерального дорожного агентства. Являлся первым заместителем генерального директора, затем генеральным директором федерального казенного учреждения «Дирекция по строительству транспортного обхода города Санкт-Петербурга Федерального дорожного агентства».

С 2014 по 2015 года занимал должность заместителя министра транспорта Республики Крым, затем – советника руководителя Федерального дорожного агентства. С сентября 2015 года



по август 2018 года - начальник Федерального казенного учреждения «Федеральное управление автомобильных дорог «Центральная Россия» Федерального дорожного агентства».

В августе 2018 года был назначен первым заместителем председателя правления по технической политике

Государственной компании «Автодор».

Имеет множественные правительственные и отраслевые награды: знак «Почетный строитель России», грамота Полномочного Представителя Президента РФ в Северо-Западном федеральном округе (2003 год), медаль «За безупречный труд и отличие» III степени (2014 год), Почетная грамота Министерства транспорта РФ (2001 год), знак «Почетный дорожник России» (2003 год), медаль «За строительство транспортных объектов» (2018 год) и другие.

Женат, двое детей, шестеро внуков.

*Межправительственный совет дорожников, Секретариат МСД и редакция журнала «Дороги СНГ» сердечно поздравляют Вячеслава Петровича с назначением на высокий ответственный пост, и желают ему новых достижений на благо дорожной отрасли Российской Федерации и Содружества Независимых Государств!*





# ДОРОГИ КЫРГЫЗСТАНА

Журнал в журнале МСД



«Экономическое развитие нашей республики невозможно представить без хорошо развитой сети автомобильных дорог, без международных автомобильных магистралей, которые создаются с использованием новых технологий и техники и являются результатом добросовестного труда высококвалифицированных специалистов и дорожников-профессионалов».

*Жанат БЕЙШЕНОВ,  
Министр транспорта и дорог Кыргызской Республики*





**Жанат Бейшенев:**

## **«ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНАЯ ОТРАСЛЬ – ЛОКОМОТИВ В РАЗВИТИИ ЭКОНОМИКИ СТРАНЫ»**

6 марта 2019 года Руководитель Секретариата МСД, главный редактор журнала «Дороги Содружества Независимых Государств» Бури Каримов встретился с новым Министром транспорта и дорог Кыргызстана Бейшеневым Жанатом Саматовичем и побеседовал с ним об актуальных задачах, стоящих перед дорожно-транспортной отраслью республики, состоянии дел в министерстве, перспективах сотрудничества с Межправительственным советом дорожников.



— Уважаемый господин министр, спасибо, что выделили время для встречи. Еще раз поздравляю Вас с назначением на высокий пост Министра транспорта и дорог Кыргызстана, желаю Вам успехов. Хочу информировать Вас, что, согласно решению Межправительственного совета дорожников и утвержденного главами правительств СНГ Устава МСД, поочередно в совете председательствуют министерства транспорта и дорожные администрации стран Содружества, а в настоящее время — Кыргызская Республика в лице министерства транспорта и дорог. Это накладывает на Вас дополни-

тельную работу, а с другой стороны, это почетная миссия, поскольку Вы будете заниматься вопросами укрепления дружбы и сотрудничества между дорожниками стран Содружества.

— Спасибо за поздравление. Будем стараться вместе реализовать решения МСД и соответствующих структур СНГ по нашим вопросам в пределах нашей компетенции. Социально-экономическое развитие страны во многом зависит от развития транспортных сообщений, наличия дорожной инфраструктуры и усиления работы во всех сферах транспортного комплекса. Это серьез-

ная задача. Постараюсь правильно построить работу всех подразделений на благо развития транспортной отрасли, которая является локомотивом в развитии экономики страны.

Думаю, это полностью отвечает целям и задачам МСД. Расскажите о них подробнее.

— Чтобы не отнимать у Вас время, хотел бы преподнести Вам две большие книги об истории, становлении и развитии нашего Совета, недавно отметившего 25-летие. В целом наша задача — помогать странам СНГ в реализации транспортной и дорожной политики. Одной из основных среди уставных задач является развитие международных автомобильных дорог, внедрение новых технологий, материалов и машин и оборудования в дорожной отрасли. Помогаем решать вопросы, связанные с управлением, финансированием, проектированием, строительством и эксплуатацией дорог, а также подготовкой и переподготовкой кадров.

— Спасибо за книги и журналы, в свободное время обязательно ознакомлюсь с ними подробнее.





— Кстати, мы с Вами, согласно утвержденному плану мероприятий МСД, 17 мая 2019 года на базе Бишкекского автомобильного дорожного колледжа проводим научно-практическую конференцию по теме «Безопасные автомобильные дороги» с участием ученых и специалистов из стран СНГ.

— Очень хорошо! Всецело поддерживаю такие инициативы, так как надо внедрять новые технологии, материалы, машины и оборудование, а также серьезно заниматься подготовкой и переподготовкой кадров.

— Вы были на приеме у Президента Сооронбая Жээнбекова. О чем шла речь на нем и какие поручения были получены от главы Кыргызского государства?

— Главе государства была представлена информация об итогах работы министерства за 2018 год. По итогам прошлого года проделана работа по асфальтированию дорог малых городов и сел республики. В 2019 году в рамках «Года развития регионов и цифровизации страны» Департаментом дорожного хозяйства готовится проект по асфальтированию сельских

и районных дорог в 40 районах республики.

Я доложил Президенту о внедренной новой автоматизированной системе «Электронный транспортный контроль», которая присоединена к системе межведомственного электронного взаимодействия «Тундук», что позволяет упростить процедуру получения грузоперевозчиками и пассажироперевозчиками лицензий и разрешительных документов на транспортные средства.

Наш Президент Сооронбай Жээнбеков подчеркнул на встрече, что качество жизни населения, особенно в регионах, и их социально-экономическое развитие во многом зависят от развития транспортных сообщений и дорожной инфраструктуры. Он отметил необходимость безотлагательного решения вопросов развития дорожно-транспортной инфраструктуры, в том числе железнодорожных и авиасообщений, повышения транзитного потенциала страны.

Глава государства уделил внимание вопросам усиления работы по искоренению коррупции в Министерстве транспорта и дорог. Ведомству необходимо продолжить тесное сотрудничество с Со-

## Визитная карточка

### Бейшенов Жанат Саматович

Родился в 1970 году во Фрунзе (Бишкек).

#### Образование.

В 1993 г. окончил Кыргызский архитектурно-строительный институт по специальности «инженер-строитель».

**Карьера.** В 1993 – 1996 гг. – работал в торгово-промышленной компании «Альтаир» в должностях от ведущего специалиста до заместителя директора. В 1996 – 1997 гг. — директор кыргызско-российского предприятия «Эржан». В 1997 – 1998 гг. — референт департамента развития отраслей аппарата премьер-министра КР. В 1998 – 1999 гг. — референт департамента промышленности, строительства, транспорта и коммуникаций аппарата премьер-министра КР. В 1999 – 2000 гг. — заведующий сектором развития потребительского рынка аппарата премьер-министра КР. В 2000 – 2005 гг. — торговый представитель КР в Чехии. В 2005 – 2006 — первый заместитель министра транспорта и коммуникаций. В 2006 – 2007 гг. — заместитель министра транспорта и коммуникаций КР.

В 2005 г. – получил степень доктора экономики в Пражском экономическом университете. В 2007 – 2010 гг. — преподаватель, доцент Кыргызского Национального университета имени Жусупа Баласагына. В 2014 – 2015 годах — советник премьер-министра КР Джоомарта Оторбаева. В 2015 – 2016 годах был консультантом по ГЧП в международной юридической компании Herbert Smith Freehills. С 2017 года Жанат Бейшенов работал начальником отдела железнодорожного транспорта в Евразийской экономической комиссии.

С 25 января 2019 года – министр транспорта и дорог КР.



ветом безопасности в рамках реализации государственной стратегии антикоррупционной политики и, тем самым, работать над повышением индекса доверия населения к министерству.





Также была отмечена необходимость активизации сотрудничества с международными партнерами в реализации инвестиционных проектов. С учетом новых поправок в Воздушный кодекс, касающихся введения политики «пятой степени свободы воздуха», следует усилить работу по развитию гражданской авиации и внутренних рейсов, модернизации и развитию аэропортов и приведению в соответствие с современными стандартами нормативов по авиабезопасности.

— Не могли бы Вы рассказать об основных работах, выполненных в дорожной сфере в 2018 году за счет республиканского бюджета?

— С учетом государственных капитальных вложений по среднему и капитальному ремонту автомобильных дорог за счет средств республиканского бюджета завершена укладка асфальтобетонного покрытия на 251,2 км, в том числе на дороге «Балыкчы — Тамчы — Чолпон-Ата — Корумду» — 52,0 км, в рамках развития регионов страны — 82,4 км (вместо 120 км). Исполнение в процентном отношении составило 68,6%, ввиду позднего финансирования в сентябре 2018 года. Произведена шероховато-по-

верхностная обработка дорог (ШПО) — 130 км; черногравийное покрытие — 13,9 км; гравийное покрытие — 110,9 км; построено 14 мостов.

— В прошлом году участники международного автопробега МСД были впечатлены объемом выполненных работ в горных условиях, а также масштабом искусственных сооружений: мостов, тоннеля и других сооружений.

— Проектом предусмотрено строительство земляного полотна по косоугору с большим объемом земляных работ, тоннеля на высоте более 2600 метров над уровнем моря, длинных эстакадных мостов, протяженностью более 1400 метров, круглых и пря-

моугольных труб различных размеров, которые расположены по косоугору. Заложение опор эстакадных мостов составляет до 40 метров в глубину, высота опоры мостов над поверхностью земли достигает более 36 метров. Для обеспечения надежности трубы на выходе укреплены подпорными стенками, высотой более 5-6 метров на полную ширину лога.

Дорожная одежда рассчитана на нагрузку, на одиночную ось в 11,5 тонн и асфальтобетонное покрытие имеет толщину в 15 см, при этом верхний слой покрытия представлен щебеночно-мастичным асфальтобетоном (ЩМА) — новым более устойчивым материалом в условиях резко-континентального климата Кыргызстана.

Верхний слой асфальтобетонного покрытия устраивается из щебеночного мастичного асфальтобетона (ЩМА), приготовление которого примерно на 30% дороже стоимости приготовления обычной асфальтобетонной смеси. Более высокая стоимость ЩМА обусловлена использованием битума в большем количестве, чем для обычного асфальтобетона, в котором содержание







## Визитная карточка

### Бердалиев Бакыт Чырмаишбаевич

Родился 1 мая 1978 г. в г. Узген Узгенского района Ошской области Кыргызской ССР.

#### Образование.

Высшее. Окончил в 2001 г. Ошский Технологический Университет, а в 2009 г. — Академию управления при Президенте Кыргызской Республики по специальности «Экономика и менеджмент».

#### Карьера.

03.2004 — 04.2005 гг. — Специалист первой категории Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики. 04.2005 — 05.2006 гг. — Ведущий специалист Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики.

05.2006 — 10.2007 гг. — Главный специалист Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики. 10.2007 — 04.2010 гг. — Эксперт Аппарата Правительства Кыргызской Республики отдел энергетики и минеральных ресурсов.

18.05.2010 — 2010 гг. — Эксперт Аппарата Временного Правительства Кыргызской Республики, отдел энергетики и минеральных ресурсов. 28.08.2010 — 12.2010 гг. — Эксперт Администрации Президента Кыргызской Республики, отдел энергетики и минеральных ресурсов. 12.2010 — 01.2012 гг. — Эксперт Аппарата Правительства, отдел топливно-энергетического комплекса и минеральных ресурсов.

01.2012 — 10.2012 гг. — Эксперт Аппарата Правительства, сектор недропользования отдела реального сектора и инфраструктуры. 10.2012 — 2019 гг. — Эксперт Аппарата Правительства, сектор транспорта и дорог

С 25.01.2019 гг. — по н.в. — заместитель министра Министерство транспорта и дорог Кыргызской Республики.

зерен пластинчатой (лещадность) и игловатой формы в щебне должно быть не более 15% против 35% у обычного асфальтобетона. Содержание дробленных зерен щебня из гравия должно быть не менее 85 % против 60% у обычного асфальтобетона. Для ЦМА используются дорогостоящие стабилизирующие импортные добавки: TOPCEL, который улучшает адгезионные свойства между каменным материалом и битумом, препятствуют стеканию избыточного количества вяжущего, Eurotherm — позволяет достичь требуемого сцепления вяжущего с каменными материалами кислых пород и обеспечить требуемую водостойкость.

При завершении работ на этом объекте, в стране будет еще одна дорога, связывающая северные районы нашей страны с южными. Вы правы, в прошлом году там были осуществлены впечатляющие работы по проходке тоннеля, длина которого составляет 3,8 км. Там уже завершены галереи — с южного портала — 762 метров, штольня — 899 метров и с северного портала — 1353 метров, штольня — 1729 метров.

На проектом участке, как я уже отметил, ведется строительство 2-х эстакадных мостов на 282 км длиной 1076 м. Из 76 свай залито 65, также возводятся 23 опоры средней высотой 15 метров. Первая опора уже заверше-







на. Забетонировано также 19 коробчатых балок.

Длина второго эстакадного моста на 285 км составляет 396 м. Здесь уже залиты все 38 свай, также возведено 19 опор средней высотой 20 м. Забетонировано 53 коробчатых балки, произведен монтаж 28 балок (7 пролетов по 150 м).

В этом году будут продолжены строительные работы на альтернативной автомобильной дороге «Север–Юг».

Строительство дороги «Север–Юг» — это проект по строительству новой дороги второй технической категории, с шириной земляного полотна 15 метров, с двухслойным асфальтобетонным покрытием толщиной 15 см, в труднодоступных условиях горной и сильнопересечённой местности с суровыми природно-климатическими условиями и по бездорожью, а также с различными грунтами по твердости, включая скальные породы. На проектом участке в начальный период строительства не только отсутствовали грунтовые дороги, но и подъездные дороги к объекту. В процессе производства работ по строительству новой дороги, для доставки техники, материалов и организации работ по реализации проекта были построены пионерные

дороги, длиной более 150 км и временные мосты. В отличие от ранее реабилитированных дорог ширина земельного полотна увеличилась с 12 м. до 15 м., проезжая часть с 7 до 7,5 м, укрепительные полосы с 8 м. до 9 м., что соответственно увеличивает длину водопропускных труб. В пределах населенных пунктов предусматривается 4-х полосная проезжая часть, большая протяженность тротуаров, остановок, павильонов и благоустройство территории.

*— А как обстоят дела на других объектах, особенно на участках международных автомобильных дорог?*

— В прошлом году были продолжены работы по реабилитации автодороги Бишкек — Кара-Балта в Чуйской области Кыргызстана.

В рамках Года развития регионов за счет сэкономленных средств Исламского банка развития (АБР) по проекту реабилитации автодороги Бишкек — Нарын — Торугарт также было устроено 29,8 км асфальтобетонного покрытия на внутренних дорогах сел Нарынского и Кочкорского районов Нарынской области. Работы ведутся по всем маршрутам международных автомобильных дорог. На существующих дорогах произ-

водятся работы по их содержанию.

В настоящее время также реализуется проект «Реконструкция автодороги Ош — Баткен — Исфана», км 75-108», финансируемый Исламским банком развития. Технический надзор за ходом строительных работ осуществляется консультационной компанией «Спектрум» (Ливан). В рамках данного проекта компанией «Алке Иншаат Санайи ве Тижарет» (подрядчик) с 1 февраля 2019 года возобновлены работы по строительству водопропускных труб и строительству моста. Кроме того, начата заготовка инертного материала для устройства основания (бейс) для последующей укладки асфальтобетонного покрытия.

В настоящее время задействовано 12 единиц дорожно-строительной техники и привлечено 62 человека рабочего персонала.

*— А как обстоят дела на железной дороге?*

— По итогам 2018 года на Кыргызской железной дороге было обновлено 24,1 км верхнего строения пути. В целях развития туризма в 2019 году был открыт сезонный маршрут «Ташкент — Балыкчы». На нем во время летнего сезона отдыхающие из Узбекистана могут посетить озеро Иссык-Куль, а кыргызстанцы в качестве туристов — Ташкент.

Перед ГП «НК «Кыргызтемиржолу» в 2019 году стоит задача по развитию регионов, в частности, по расширению потенциала Южного отделения Кыргызской железной дороги, реорганизация Кыргызской железной дороги, решение вопроса пополнения парка грузовых и пассажирских вагонов и дальнейшее продвижение проектов стро-





ительства железнодорожных магистралей «Китай — Кыргызстан — Узбекистан», «Балыкчы — Кочкор — Кара-Кече».

— Улучшилось ли положение дел в транспортной сфере после внедрения системы организации взимания платы за проезд через тоннель на КПП «Сосновка» и «Кара-Куль» на действующей дороге Бишкек — Ош?

— В 2018 году на дороге Бишкек — Ош была внедрена «Система организации взимания платы за проезд через тоннели» с использованием платежных терминалов, видеокамер и автоматических шлагбаумов на пунктах приема оплаты «Сосновка» и «Кара-Куль». На постах установлены и работают 12

пост-терминалов для проведения безналичных платежей с карт оплаты. На текущий момент, находясь в центральном аппарате Государственной дирекции автодороги Бишкек — Ош, есть возможность вести онлайн-мониторинг системы и формировать отчеты по каждому пункту в разрезе периода категорий и госномеров АТС.

Внедрение системы организации взимания платы за проезд через тоннель на КПП «Сосновка» и «Кара-Куль» позволит в будущем увеличить сборы за проезд в 1,5 раза. В настоящее время осуществляется сбор около 60 млн. сомов в год, с 2019 года планируется повысить его до 90 млн. сомов.

Также в 2018 году была проведена паспортизация ав-

томобильных дорог общего пользования протяженностью 907 км. Из них по Чуйской области — 604 км; по линии Государственной дирекции автомобильной дороги «Бишкек—Ош» — 303км.

В рамках реализации 1-го этапа проекта «Безопасный город», с 12 февраля 2019 года в промышленном режиме начали функционировать аппаратно-программные комплексы (АПК) на 10 перекрестках города Бишкек и 17 рубежных пунктах автодорог Бишкек—Ош и Бишкек—Нарын—Торугарт. Кроме этого, на автодорогах Бишкек—Чалдовар, Бишкек—Кордай, Бишкек—Торугарт будут установлены АПК, всего на 48 участках. В настоящее время на всех участках по реализации проекта 1-го этапа нанесены дорожные разметки по 100-150 метров в обе стороны от точки АПК, а также установлены дорожные знаки о нахождении АПК.

— Какие меры предпринимаются по развитию гражданской авиации?

— В рамках Указа президента КР «Об объявлении 2018 годом Годом развития регионов и цифровизации страны» и Программы Правительства Кыргызской Республики по развитию гражданской авиации Кыргызской Республики на 2016-2020 годы были запланированы работы по







завершению реконструкции ряда аэропортов, относящихся к ОАО «Манас».

На международных аэропортах «Манас», Ош и Иссык-Куль в прошлом году завершены работы по их реконструкции.

В региональных аэропортах Кербен и Исфана, с целью повышения качества обслуживания пассажиров, аэропортом «Манас» проводятся работы по улучшению их инфраструктуры.

— Каково значение Закона Кыргызской Республики «О внесении изменений в Воздушный кодекс Кыргызской Республики»?

— 11 января 2019 года Президентом Кыргызской Республики подписан Закон Кыргызской Республики «О внесении изменений в Воздушный кодекс Кыр-

гызской Республики». Изменения в указанный документ внесены с целью развития гражданской авиации, повышения авиатранспортного пассажиро- и грузопотока и увеличения доступности для граждан Кыргызской Республики и иностранных туристов к международным авиационным маршрутам через одностороннее объявление «права пятой свободы воздуха».

Кыргызская сторона в целях либерализации рынка авиаперевозок в одностороннем порядке предоставила права «пятой свободы воздуха» всем странам, изъявившим желание совершать международные полеты в/из Кыргызской Республики.

Предполагается, что этот шаг будет способствовать открытию новых авиарейсов и постепенному увеличению

пассажиропотока. Соответственно он положительно отразится на развитии отечественной туристической отрасли. Кроме этого, граждане Кыргызской Республики будут иметь возможность совершать прямые перелеты в иностранные государства.

Примером реализации «пятой свободы воздуха» может служить выполнение полета Турецкими авиалиниями по маршруту из Стамбула через Бишкек в Улан-Батор.

— Знаю, что существует много вопросов относительно вывода авиакомпаний из «Черного списка» ИКАО. Какие меры предприняты в этом направлении?

— В целях дальнейшего развития гражданской авиации путем либерализации рынка авиаперевозок, распоряжением Правительства КР от







18 августа 2017 года №354-р утвержден Пошаговый план мероприятий по развитию гражданской авиации путем либерализации рынка авиаперевозок. Данный Пошаговый план мероприятий составлен по четырем основным разделам, охватывающим международные и внутренние перевозки, авиационную инфраструктуру, упрощение формальностей при воздушных перевозках, вывод авиакомпаний Кыргызской Республики из «черного списка» Европейского Союза и усовершенствование авиационного законодательства Кыргызской Республики.

В результате проведенной работы решен вопрос увеличения финансирования Агентства гражданской авиации. С 1 сентября 2017 года увеличен размер заработной платы инспекторов на 100 %, административных работников – на 50 %. Все эти мероприятия направлены на устранение замечаний аудита ИКАО. Кроме этого, приглашаются международные эксперты для проведения семинаров, с тем, чтобы иметь возможность одновременно обучить большое количество инспекторов АГА и специалистов отрасли.

При содействии экспертов Международной организа-



ции гражданской авиации (ИКАО) в мае-июне 2018 года в г. Бишкеке проведена стажировка инспекторов Агентства гражданской авиации в аспекте сертификации авиакомпаний и технических организаций, зарегистрированных в Кыргызской Республике.

По итогам этого мероприятия, экспертами ИКАО даны рекомендации по модернизации авиационных правил КР, руководств, положений, инструкций и справочников, также рекомендации по тематике тренингов для инспекторов АГА при МТид КР.

В течение двух месяцев (ноябрь – декабрь 2018 года) эксперт ИКАО находился в КР. В ходе своей рабо-

ты, он провел стажировку, семинары, курсы инспекторов Агентства гражданской авиации в аспекте сертификации авиакомпаний, выдачи свидетельств авиационному персоналу, аэродромов и аэронавигации, летной эксплуатации и летной годности.

По итогам этой работы, экспертом ИКАО дана положительная оценка по проведенной в Кыргызстане работе по выводу авиакомпаний КР из «Черного списка» ЕС.

Ждем также в апреле текущего года окончательного аудита ИКАО.

*– Спасибо, господин министр, за обстоятельные ответы. Желаю вам здоровья и успехов в работе!*







## ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНАЯ ОТРАСЛЬ КЫРГЫЗСТАНА: ИТОГИ-2018 И ЗАДАЧИ НА 2019 ГОД

*Министерство транспорта и дорог Кыргызской Республики за отчетный период обеспечило устойчивое функционирование всех видов транспорта и автомобильно-дорожной сети в соответствии с государственными стратегическими документами и отраслевыми программами развития страны.*

Дороги Кыргызстана

Э то Указ Президента Кыргызской Республики «Об объявлении 2018 года – Годом развития регионов» от 10 января 2018 года №2, План мероприятий по развитию регионов и Концепция региональной политики Кыргызской Республики на 2018 – 2022 годы, План мероприятий Правительства Кыргызской Республики на 2018 год по реализации Программы Правительства Кыргызской Республики «Единство. Доверие. Созидание» и другие приоритеты и задачи, поставленные Правительством Кыргызской Республики на 2018 год, в том числе отраслевые программы развития.

Министерством транспорта и дорог проведена активная работа по разработке долгосрочного проекта «Национальной стратегии развития КР на 2018-2040 годы», в который внесены предложения по приоритетам развития сектора по разделу «Транспортная инфраструктура». Проведена работа по подготовке раздела, а также

перспективных инвестиционных планов. Проект вынесен на общественное обсуждение, размещен на сайте министерства, проведены общественные слушания с участием представителей министерств, ведомств, членов Общественного совета МТД, общественных организаций, ассоциаций транспорта и СМИ.

В конечном итоге в Национальную стратегию развития страны были включены перспективные стратегические планы развития дорожной отрасли, автомобильного и железнодорожного транспорта и гражданской авиации.

К 2040 году будет обеспечена свобода перемещения населения, республика окончательно выйдет из транспортного тупика. Кыргызстан превратится в открытую транзитную страну. Государство направит свои усилия на реабилитацию и сохранение автомобильных дорог, создание либеральных, безопасных международных транспортных коридоров, в том числе будут примене-



ны новые технологии в проектировании и строительстве дорог. Будет создана транзитная железнодорожная сеть и построена железнодорожная ветка, соединяющая север и юг страны. В среднесрочной перспективе будет начато строительство железной дороги Китай – Кыргызстан – Узбекистан.







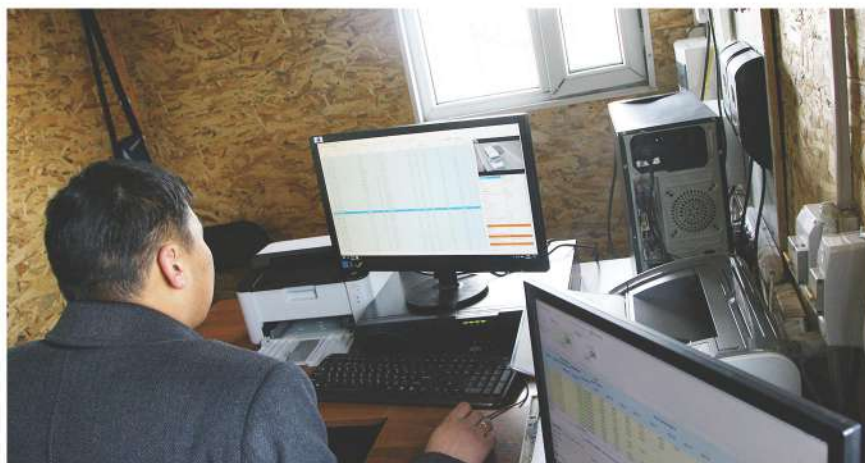
Будет осуществляться постепенный переход на экологически чистые виды транспорта посредством применения электромобилей и электрификации железнодорожных путей.

Географическое положение Кыргызстана позволяет в перспективе рассматривать аэропорт «Манас» в качестве транзитного карго-центра, соединяющего Юго-Восточную Азию и Европу.

Основным инструментом реализации проектов в этой сфере станет государственно-частное партнерство (ГЧП).

Картина будущего подразумевает однозначную цифровизацию в комплексном развитии экономики и функционировании транспортного комплекса Кыргызской Республики.

Ведется большая работа по исполнению Указа Президента Кыргызской Республики «Об объявлении 2018 года стран – Годом развития регионов» и Плана мероприятий по развитию регионов



на 2018-2022 годы. Сроки завершения предусмотренных мероприятий рассчитаны на 2019-2022 годы.

Практически полностью выполнен План мероприятий Правительства Кыргызской Республики по реализации Программы Правительства Кыргызской Республики «Единство. Доверие. Созидание» на 2018 год.

По итогам года в полном объеме выполнены 24 мероприятия. Степень выполнения составляет 97,1%.

## Дорожная отрасль

1. По среднему и капитальному ремонту автомобильных дорог за счет средств республиканского бюджета завершено:

- асфальтобетонное покрытие с учетом государственных капитальных вложений – 251,2 км, в том числе: автодорога «Балыкчы – Тамчы – Чолпон-Ата – Корумду» – 52,0 км, в рамках развития регионов страны – 82,4 км.

- произведена шероховато-поверхностная обработка автодорог (ШПО) – 130 км;
- черногравийное покрытие – 13,9 км;

- гравийное покрытие – 10,9 км;

- построено – 14 мостов.

2. В 2018 году проведена паспортизация автомобильных дорог общего пользования протяженностью 907 км, из них: по Чуйской области – 604 км; по ГДАД «Бишкек – Ош» – 303 км.

3. В рамках реализации 1 этапа проекта «Безопасный город», с 12 февраля 2019 года в промышленном режиме







стали функционировать аппаратно-программные комплексы на 10 перекрестках города Бишкек и 17 рубежных пунктах Бишкек – Ош и Бишкек – Нарын – Торугарт. Кроме этого, на автомобильных дорогах Бишкек – Чадовар, Бишкек – Кордай, Бишкек – Торугарт будут установлены АПК, всего на 48 участках.

## Инвестиционные проекты

В 2018 году продолжены работы по всем инвестиционным проектам.

Продолжены работы по проходке тоннеля строительства автомобильной дороги «Север – Юг», где завершены галереи: с южного портала – 762 м, штольня – 899 м; с северного портала – 1353 м, штольня – 1729 м. На проектом участке ведется строительство 2 эстакадных мостов общей протяженностью 1472 п.м.

По проекту реконструкции дороги «Ош – Баткен – Исфана» завершены строительные работы на участках Баткен – Кызыл-Бель, Баткен – Торткуль, Исфана – Сулюкта и Кольцо – Кайрагач.

Начаты мобилизационные работы по реабилитации автомобильной дороги «Жалал-Абад – Маданият».

В рамках года развития регионов за счет сэкономленных средств ИБР по проекту реабилитации дороги «Бишкек – Нарын – Торугарт» устроено 29,8 км. асфальто-



бетонного покрытия на внутренних дорогах сел Нарынской и Кочкорской районах Нарынской области.

## По автомобильному транспорту

В 2018 году кыргызскими автоперевозчиками выполнено 127364 рейса и перевезено 1681294 тонны груза, что больше, чем за прошлый год, на 143,1% и на 137,6%, соответственно (88971 рейса и 1221439 тонн груза за 2017 г.).

Из имеющихся 1829 населенных пунктов в Кыргызстане 1600 охвачены маршрутным сообщением. 229 пунктов по различным причинам (дорожные условия, отсутствие пассажиропотока, нерентабельность) еще остаются неохваченными. В рамках развития регионов страны в 2018 году в регионах вновь открыты 16 и восстановлены 26 автобусных маршрутов.

На пунктах транспортного контроля установлена автоматизированная информационная система «Электронный транспортный контроль» (АИС «ЭТК»), которая позволяет минимизировать человеческий фактор, а также дает возможность производить мониторинг за деятельностью инспекторского состава на ПТК через центральный сервер, установленный в МТД КР.

За счет средств Всемирного банка на 5 ПТК установлена Система динамического весогабаритного контроля Betamont (СДВК Betamont).

На ПТК «Жаны-Арык», «Кок-Талаа» и «Каратай» все строительные работы закончены в установленные сроки, СДВК Betamont работает в тестовом режиме. Остальные два поста «Сосновка» и «Кемин», оснащенные системой Betamont, осуществляют деятельность в штатном режиме.







При введении ДСВК на ПТК «Сосновка» и «Кемин» поступления увеличились на 6, 1 млн. сом по сравнению с предыдущими годами.

Значительно увеличился объем импорта и экспорта с Казахстаном, Узбекистаном, Российской Федерацией, Таджикистаном и КНР.

В результате проводимой работы с Республикой Узбекистан открыт новый международный автобусный маршрут «Бишкек – Ташкент», в 2019 году планируется открыть автобусные маршруты «Ош – Андижан» и «Ош – Фергана».

## Железнодорожный транспорт

В целях увеличения грузовых перевозок Российско-Кыргызским фондом развития предоставлены денежные средства ГП «НК «Кыргыз темир жолу» в общей сумме 8 380 800 долларов США на приобретение универсальных полувагонов в количестве 150 единиц. В начале 2019 г. в ГП «НК «Кыргыз темир жолу» от производителя АО «ЗИКСТО» (Республика Казахстан) поступило обозначенное число вагонов, которые уже используются по назначению.

По итогам 2018 года обновлено 24,1 км верхнего строения пути железной дороги.

В целях развития туризма в 2019 году открыт сезонный маршрут «Ташкент – Балыкчы». Чтобы уменьшить неудобства, возникающие при реабилитации дороги

«Бишкек – Карабалта», открыт пригородный маршрут «Бишкек – Карабалта».

## Гражданская авиация

Установлено навигационное оборудование и передана наземная специальная техника в рамках грантового соглашения между Правительством КР и Японским агентством международного сотрудничества (JICA) по проекту «Улучшение оборудования международного аэропорта «Манас», подписанного 26 октября 2015 года. В рамках проекта главная воздушная гавань страны получила навигационное оборудование и наземную специальную технику на общую сумму 1489346000 японских иен.

Принят Закон КР «О внесении изменений в Воздушный кодекс КР», предусматривающий внедрение политики «пятой степени свободы воздуха» в одностороннем порядке.

В соответствии с планом специальных действий по выводу из «Чёрного списка» ЕС авиакомпаний Кыргызской Республики, по состоянию на 31 декабря 2018 года план корректирующих мероприятий выполнен на 96%.

По Плану действий/обязательств Министра транспорта и дорог Кыргызской Республики не исполнен пункт 14, где предусмотрено приобретение второй дорожной лаборатории. Данный пункт не исполнен в связи с отсутствием инвесторов и источников финансирования.

## Отраслевые программы

Министерство транспорта и дорог КР проводит работу по реализации следующих программ и стратегических документов:

— «Основные направления развития железнодорожного транспорта Кыргызской Республики на 2014-2020 годы», утвержденные постановлением Правительства Кыргызской Республики от 30.09.2014 года №558;

— Программа Правительства Кыргызской Республики по развитию гражданской авиации Кыргызской Республики на 2016-2020 годы, утвержденная постановлением Правительства Кыргызской Республики от 17 марта 2016 года № 131;

— «Основные направления развития дорожной отрасли на 2016-2025 годы», утвержденные постановлением Правительства КР от 1 июля 2016 года N 372;

— Программа развития и модернизации систем обслуживания воздушного движения ГП «Кыргызаэроавиация» на 2015-2017 годы и до 2020 года, утвержденная приказом Министерства транспорта дорог КР от 01 декабря 2015 года № 336;

— Разработан проект «Основных направлений развития автомобильного транспорта на 2018-2022 годы», который внесен на рассмотрение в Аппарат Правительства Кыргызской Республики еще в 2017 году.

По Основным направлениям развития железнодорожного транспорта Кыргыз-







кой Республики на 2014-2020 годы всего предусмотрено 34 мероприятия, из них в период с 2014 по 2018 годы завершено 19 мероприятий. На сегодняшний день ведется работа по исполнению 3-х текущих мероприятий, а также 5 мероприятий на постоянной основе и 9 долгосрочных мероприятий, проводимых до 2020 года.

План мероприятий Программы Правительства Кыргызской Республики по развитию гражданской авиации страны на 2016-2020 годы содержит восемь приоритетных направлений. В рамках поставленного комплекса задач по каждому приоритетному направлению разработаны мероприятия, составляющие основу Плана. Всего намечено за пять лет провести шестьдесят одно мероприятие.

По «Основным направлениям развития дорожной отрасли на 2016-2025 годы» всего предусмотрено 28 задач и 37 мероприятий, в том числе реализация инвестиционных проектов.

## Антикоррупционная деятельность

Во исполнение Государственной стратегии антикоррупционной политики Кыргызской Республики, утвержденной Указом Президента Кыргызской Республики в 2012 году, Министерством транспорта и дорог КР реализуются принятые Рабочей группой Совета безопасности Кыргызской Рес-

публики 5 детализированных планов по предупреждению коррупции в таких отраслях как дорожное хозяйство и гражданская авиация, в ГП «Кыргыз темир жолу», ГП «Кыргыз автобекети» и Государственном агентстве автомобильного, водного хозяйства и весогабаритного контроля.

Министерству транспорта и дорог Кыргызской Республики дано задание актуализировать указанный план по демонтажу системной коррупции в дорожной отрасли. В результате принятых мер Секретарем Совета безопасности Кыргызской Республики 7 сентября 2018 года подписан «Актуализированный план по демонтажу возможных коррупционных схем и устранению коррупционных рисков в дорожной отрасли», сроком исполнения до декабря 2019 года.

Кроме этого, усилена работа по контролю реализации других детализированных планов по демонтажу системной коррупции в гражданской авиации, Агентстве автомобильного, водного транспорта и весогабаритного контроля, ГП «Кыргыз автобекети» и ГП «НК «Кыргыз темир жолу».

Издан приказ министерства от 29.08.2018 года № 236 «О Перечне коррупциогенных должностей и коррупционных рисков в системе Министерства транспорта и дорог Кыргызской Республики». В нем определены коррупционные риски

в деятельности центрального аппарата министерства и ведомственных организаций.

Приказом министерства от 04 января 2018 года № 2 в функциональные обязанности заместителей министра и структурных подразделений центрального аппарата министерства прописаны функции по предупреждению коррупции в соответствии с требованием части 1 статьи 5 Закона Кыргызской Республики «О противодействии коррупции». Приказом министерства от 18 июля 2018 года № 200 утверждены положения управлений, отделов и секторов центрального аппарата министерства, в их функциональные обязанности прописаны функции по предупреждению коррупции в курируемых направлениях отрасли.

В целях формирования негативного отношения общества к коррупции, проведен Круглый стол в Ошском филиале ГП «Кыргызавиация» совместно с ОАО «Международный аэропорт «Манас» по вопросам предупреждения коррупции в гражданской авиации. В Авиационном институте им. И. Абдраимова проведена конференция с участием преподавательского и студенческого состава по вопросам предупреждения возможной коррупции в отрасли. В данном учебном заведении практикуется проведение анонимных опросов среди студентов на тему: «Взаимоотношения между преподавателями и студентами».







### Исполнение бюджета на 2018 год

В соответствии с Законом КР «О республиканском бюджете на 2018 год и прогнозе на 2019-2020 годы» на 2018 год было предусмотрено выделение 20 425 235,3 тыс. сом без учета средств, выделяемых за счет государственных капитальных вложений.

Исполнение бюджета за 2018 год к уточненному бюджету составило 86,4%, в том числе: текущий бюджет — 98,7%, специальные средства — 70%, ГКВ — 97%, бюджет развития — 80%.

Причиной низкого исполнения по специальным средствам является то, что поступления на специальный счет поступили лишь в конце декабря прошлого года.

Основная причина низкого исполнения бюджета развития — длительное рассмотрение и одобрение донорами подготовленных документов по проектированию и требований тендерных документов (ЕАБР), а также изменение методики работы, в частности по уплотнению грунта без использования вибрации, вследствие чего работы по некоторым проектам задерживаются и отстают от графиков, а в некоторых проектах это происходит по вине подрядчиков.

Согласно постановлению Правительства, руководителям пилотных министерств предоставлены следующие права:

- самостоятельно определять структуру и количество необходимых штатных единиц, в рамках предельной штатной численности, под бюджетные программы государственного органа;

- использовать денежные средства, сэкономленные вследствие наличия вакантных должностей и оптимизации штатных единиц, для установления служащим и работникам коэффициента



к заработной плате (или надбавки к должностному окладу) за достижение целевых показателей результативности бюджетных программ и мер в пределах фонда оплаты труда и т.д.

В 2018 году министерством завершён ввод и актуализация в портале ФУГИ Программы межведомственной автоматизированной системы «Единый реестр государственного имущества» «Об инвентаризации, идентификации, переоценки и учета материальных и нематериальных активов в КР» за 2016-2017 годы. Кроме этого, специалисты обучены для проведения предварительной переоценки основных средств.

В нормотворческой области разработано 65 НПА, в том числе 9 Законов КР, 27 постановлений Правительства КР, 17 распоряжений Правительства КР. Из них принято 2 Закона КР, 9 постановлений Правительства КР и 10 распоряжений Правительства КР.

По отрасли автомобильного и железнодорожного транспорта приняты 4 постановления, по гражданской авиации — 4 и по ГРИП Азиатский банк развития — 1 постановление и 2 Закона КР.

### Работа с общественностью

Министерством транспорта и дорог Кыргызской Республики ведется активная работа с общественностью с участием представителей Общественного совета министерства и СМИ.

В 2018 году прошло 8 общественных слушаний по разным темам.

Проводится активная работа с представителями СМИ по освещению деятельности министерства и проводимых работах, оперативно предоставляются разъяснения и опровержения по тем или иным выступлениям в прессе с целью доведения до общественности объективной информации в сфере дорожного строительства и транспорта. За 2018 год в СМИ вышло в свет: ТВ передач — 678, радиопередач — 210, газетных публикаций — 221, новостей информационных агентств — 1385.

### Индекс доверия населения

Несмотря на достигнутые показатели и выполнение планов за 2018 год, индекс доверия населения к Министерству транспорта и дорог КР по сравнению с 2017 годом упал на 14,7% и составил





16,9% (2017 год — 31,6%), при падении индекса по республике с 30,7% до 25,2%, или на 5,5%.

Доверие населения упало по всем регионам, особо отмечая Иссык-Кульскую область, где падение составило — 25,1% и Таласскую область — 30,1%. Традиционно низкий индекс был в Джалал-Абадской области и в городе Бишкек.

На падение индекса доверия населения в первую очередь повлияли:

- коррупционные явления в системе министерства;
- неудобства, создаваемые населению в ходе строительства и реконструкции дорог;
- нехватка комфортабельных автобусов большой вместимости на местных, межрайонных, межобластных и республиканских маршрутах;

— негативное освещение в средствах массовой информации деятельности министерства;

— недостаточное освещение в средствах массовой информации положительной деятельности министерства и др.

### Показатели отраслевых подразделений МТиД КР

#### Департамент дорожного хозяйства

За 2018 год общее финансирование по дорожной отрасли составило 4035,8 млн. сом.

По оперативным данным, подведомственными предприятиями Департамента дорожного хозяйства при МТиД КР выполнено работ на 4404,9 млн. сом. Из них, объем работ по текущему бюджету составил 2072,3

млн. сом, по объектам госкапвложений — 2332,6 млн. сом. Это означает, что объемы выполненных работ превысили финансирование на 369,5 млн. сом и составили 109,2%.

По текущему бюджету отремонтировано — 506,0 км автодорог, в том числе уложено асфальтобетонное покрытие протяженностью 251,3 км (с учетом ГКВ), устроена шероховато-поверхностная обработка — 130,0 км, черногравийное покрытие — 13,9 км, гравийное покрытие — 110,9 км (с учетом ГКВ), также произведен ямочный ремонт на площади более 176,6 тыс. м<sup>2</sup>.

Завершено строительство 14 мостов (с учетом ГКВ), кроме этого, произведены ремонт и укрепление мостов и сооружений и ремонтно-восстановительные и укрепительные работы на сумму 60,6 млн. сом, произведены работы по ликвидации аварийно-опасных участков (АОУ) на сумму 30,0 млн.сом. По летнему и зимнему содержанию автодорог выполнены работы на сумму 279,0 млн. сом.

### Ликвидация последствий стихийных бедствий

В 2018 году на территории республики из-за аномальных погодных условий произошли стихийные бедствия в виде селевых потоков,







оползней, исхода снежных лавин и камнепадов, которые нанесли значительный ущерб автомобильным дорогам.

На пострадавшие от стихии участки дорог для своевременного восстановления движения транспортных средств на автомобильных дорогах была мобилизована мощная дорожно-строительная техника.

Необходимо отметить, что в плане строительства, ремонта и содержания автомобильных дорог общего пользования на ликвидацию последствий стихийных бедствий было предусмотрено 23,3 млн. сом. Однако, со стороны подведомственных учреждений Департамента дорожного хозяйства при МТД КР выполнены ремонтно-восстановительные работы на сумму 116,2 млн. сомов за счет средств подрядных организаций и заемных средств.

### Объемы выполненных работ по объектам, предусмотренных по статье «Государственные капитальные вложения»

За 2018 год из предусмотренной суммы 2235,0 млн.сом профинансировано 2160,3 млн. сом или 96,7 % от годового плана.

По оперативным данным, подведомственными пред-

№ п/п	Наименование сборов	За 2017 г	За 2018 г	%
1	- от лицензионных сборов	11137,3	11461,8	102,9
2	- от штрафов за адм. правонарушения	4445,0	9114,7	2 раза больше
3	- от реализации разрешения	59354,0	68419,5	115,3
4	- от взвешивания	69662,0	77564,1	111,3
5	- от специальных разрешений, возмещения вреда и ущерба дорогам	39996,7	36322,8	90,8
	Итого:	184595,0	202885,4	109,9

приятиями Департамента дорожного хозяйства при МТД КР выполнен объем работ на 2332,6 млн. сом. Устроено асфальтобетонное покрытие протяженностью 191,9 км, из которых:

- по проекту реконструкции автомобильной дороги “Балыкчы-Тамчы-Чолпон-Ата-Корумду” — 52,0 км;
- по основным объектам — 52,8 км;
- по дополнительному пещеню (Год развития регионов) — 82,4 км;
- по автодорогам, ведущим к пансионатам — 4,7 км;
- завершено строительство 8 мостов.

В рамках государственной программы цифровой трансформации «ТАЗА КООМ» в 2018 году реализован проект создания автоматизированной системы приема оплаты за проезд транспортных средств через тоннели на автомобильной дороге Бишкек — Ош.

Основной целью данного проекта является минимизация участия человеческого фактора и, следовательно, коррупционной составляющей при взимании платежей с применением платежных терминалов, видеорекамер и автоматических шлагбаумов. При работе данной системы практически исключается воздействие человеческого фактора, так как вместо оператора-кассира оплату за проезд на пунктах приема оплаты «Сосновка» и «Кара-Куль» принимает платежный терминал с использованием пос-терминалов для приема наличных и безналичных платежей банковскими картами оплаты.

В 2018 год на обоих пунктах до завершения всех работ Система запущена в опытно-промышленную эксплуатацию для отработки и отладки всех механизмов производства оплаты и доработки программного обеспечения. На

Предприятие	Доходы (тыс. сом)		%	Расходы (тыс. сом)		%	Прибыль (тыс. сом)		%
	2017г	2018г		2017г	2018г		2017г	2018г	
1. Головное предприятие	41925	47611	113,6	37474	37611	100,4	4451,4	10000	224,6
2. Чыгыш автовокзалы	6676,8	6642	99,5	6652,3	6612	99,4	24,5	30	122,4
3. Ош автовокзалы	6864,7	8323	121,2	6850	8338	121,7	14,7	-14,9	
4. Джалалабад автовокзалы	10090	13325	132,1	9889,2	13005	131,5	200,5	320	159,6
5. Нарын автовокзалы	2098,1	2536	120,9	2095	3251	155,2	3,1	-715,6	
6. Ыссык -Кол автовокзалы	7691,5	8346	108,5	7298,8	8224	112,7	392,7	122,7	31,2
7. Талас автовокзалы	3532,9	3903	110,5	3471,1	3710	106,9	61,8	193	312,3
Итого	78879	90687	115,0	73730	80751	109,5	5148,7	9935	193,0





постах установлены и работают 12 пос-терминалов, предоставленных ОАО РСК-Банк для проведения безналичных платежей с картой оплаты.

Производственно-инновационным центром впервые в республике проводится паспортизация автомобильных дорог общего пользования. За 2018 год проведена паспортизация автомобильных дорог общего пользования протяженностью 907 км: из них по Чуйской области — 604 км и 303 км автомобильных дорог ГДАД Бишкек — Ош.

На сегодняшний день Центром ведется активная работа по аккумулярованию денежных средств для покуп-

мов, что больше на 109,9% позапрошлогодних значений (2017 г. — 184595,0 тыс. сом.), в том числе:

Агентством автотранспорта в 2018 году выдано 19348 лицензий, сумма от лицензионных сборов составила 11461800 сом. За период 2017 г. выдано 20187 единиц на сумму 1137300 сом.

В 2018 году реализовано 38783 разрешений на международные автомобильные перевозки на сумму 68419500 сом, что больше, чем в 2017 году, на 115%.

Сбор от выдачи разрешений на провоз специальных и неделимых грузов и за возмещение вреда и ущерба, при-

единиц пассажирского транспорта, из них: автобусы особо малого и малого класса — 9536 единиц, автобусы особо большого класса — 246 единиц, 219 автобусов среднего класса (городские) и 144 троллейбуса.

В соответствии с международными договорами в Кыргызской Республике действует 26 международных автобусных маршрутов, из них три маршрута с Республикой Таджикистан и три маршрута с КНР приостановлены по причине неприемлемых требований ряда национальных нормативных правовых актов перечисленных стран.

По итогам деятельности Агентства в 2018 году, все показатели значительно выше, чем в 2017 году.

Государственным предприятием «Кыргыз автобекети» за 2018 год получено доходов в сумме 90686,6 тыс. сом, (за 2017 г. — 78074,2 тыс. сом), что по сравнению с 2017 годом составляет 116,2%.

Увеличение доходной части предприятия позволило осуществить ремонтно-строительные работы не только на автовокзалах областного значения, но и на региональных автостанциях и автокассах.

В 2018 году построена новая эстакада для проведения технического осмотра легковых такси и микроавтобусов, отремонтирован медицинский пункт для освидетельствования водителей, проведен капитальный ремонт

№	Наименование показателя	Отчет за 2017 г.	За 2018г.	Темп роста %
1	Доходы по перевозкам	4 232 938 тыс.сом	4 565 000 тыс.сом	107,8
2	Расходы по перевозкам	3 736 880	4 130 000	110,5
3	Балансовая прибыль	650 097	617 500	95

ки программ, программного обеспечения и современного оборудования для проектно-исследовательских работ.

К развитию дорожно-транспортной инфраструктуры страны привлечены средства международных доноров: Азиатского Банка Развития (АБР), Всемирного Банка (ВБ), Экспортно-Импортного Банка Китая (ЭИБК), Исламского Банка Развития (ИБР) совместно с Арабской Координационной Группой (АКГ).

## Автомобильный и железнодорожный транспорт

За 2018 год поступило денежных средств от выдачи разрешительных документов, от взвешивания и измерения габаритных параметров, сбора штрафов и за административные правонарушения на сумму 202885,4 тыс. со-

чинаемого дорогам, составил 36322835 сом (2017 г. — 39996679 сом).

Сбор средств за взвешивание и измерение габаритных параметров за 2018 год составил 77564089 сом (2017 г. — 69661797 сом), что больше чем в прошлом году на 111,3%

В Кыргызской Республике насчитывается 967 автобусных маршрутов, которые обслуживает 241 автотранспортное предприятие.

Для обслуживания маршрутов задействовано 10145

№	Наименование показателя	2017 г.	2018 г. (оперативные)	Отклонение (+,-)
1	Пассажирооборот (млн.пасс.км)	43,4	34,8	80,2
	Перевезено пассажиров, (чел)	313 879	326 100	103,9
2	Грузооборот (млн.тн.км)	935	950,7	101,7
3	Перевезено грузов (тыс.тн)	7 157	7 525	105,1
4	Погрузка грузов (тыс.тн)	1 935,7	2 257,9	116,6
5	Выгрузка грузов (тыс.тн)	6 373	6 421	100,7





Наименование	Пассажирские перевозки		Откл.	Выполнения
	2017г. факт	3а 2018 г.	(+/-)	%
ВСЕГО перевезенные пассажиры на внутренних и международных воздушных линиях кыргызскими и иностранными авиакомпаниями	2 934 326	2 900 210	34 116	98,8
Перевезенные пассажиры кыргызскими авиакомпаниями	1499 419	1384910	-114509	92,4
Пассажиры, перевезенные иностранными авиакомпаниями				
на международных воздушных линиях	1434904	1515300	80393	105,6
Всего перевезенные пассажиры на международных воздушных линиях кыргызскими и иностранными авиакомпаниями	2268562	2309510	40948	101,8
Грузы, перевезенные кыргызскими авиакомпаниями (тонн)	1877,9	1292,7	-585,2	68,8
Грузы, перевезенные иностранными авиакомпаниями (тонн)	4430,4	4471,4	41	100,9
Чисто грузовые перевозки	24492,6	29735,6	5243	121,4
ВСЕГО (перевезено грузов) тонн.	30800,9	35499,7	4698,8	115,3

площадки парадной лестницы автовокзала и столовой для сотрудников, пассажиров и водителей. В целом построены новые объекты (площадью 200 м<sup>2</sup>) для бытового обслуживания пассажиров и автоперевозчиков. Также построена охраняемая платная автостоянка для гостей и автоперевозчиков, функционирует зал ожидания пассажиров, камера хранения, комната матери и ребенка, комната отдыха водителей.

Кроме этого, обновлено освещение перронов, а также уличное освещение территории с установкой дополнительных светодиодных прожекторов и Led-экрана, улучшен эстетический вид фасадной части здания автовокзала (произведена тонировка витринных стекол), установлены парковые скамейки (с пластиковыми навесами). Устроены подъездные пути для транспорта с восточной и западной стороны территории автовокзала

и установлены разделительные полосы.

Также произведены ремонтно-строительные работы в филиалах ГП «НК «Кыргыз темир жолу». В числе основных показателей работы ГП «НК «КТЖ» можно назвать сохранение финансово-экономической стабильности компании.

### Финансовые показатели

Рост расходов в 2018 году составил 107,8% по сравнению с 2017 годом за счет роста грузоперевозок, однако пассажироперевозки пока являются убыточными.

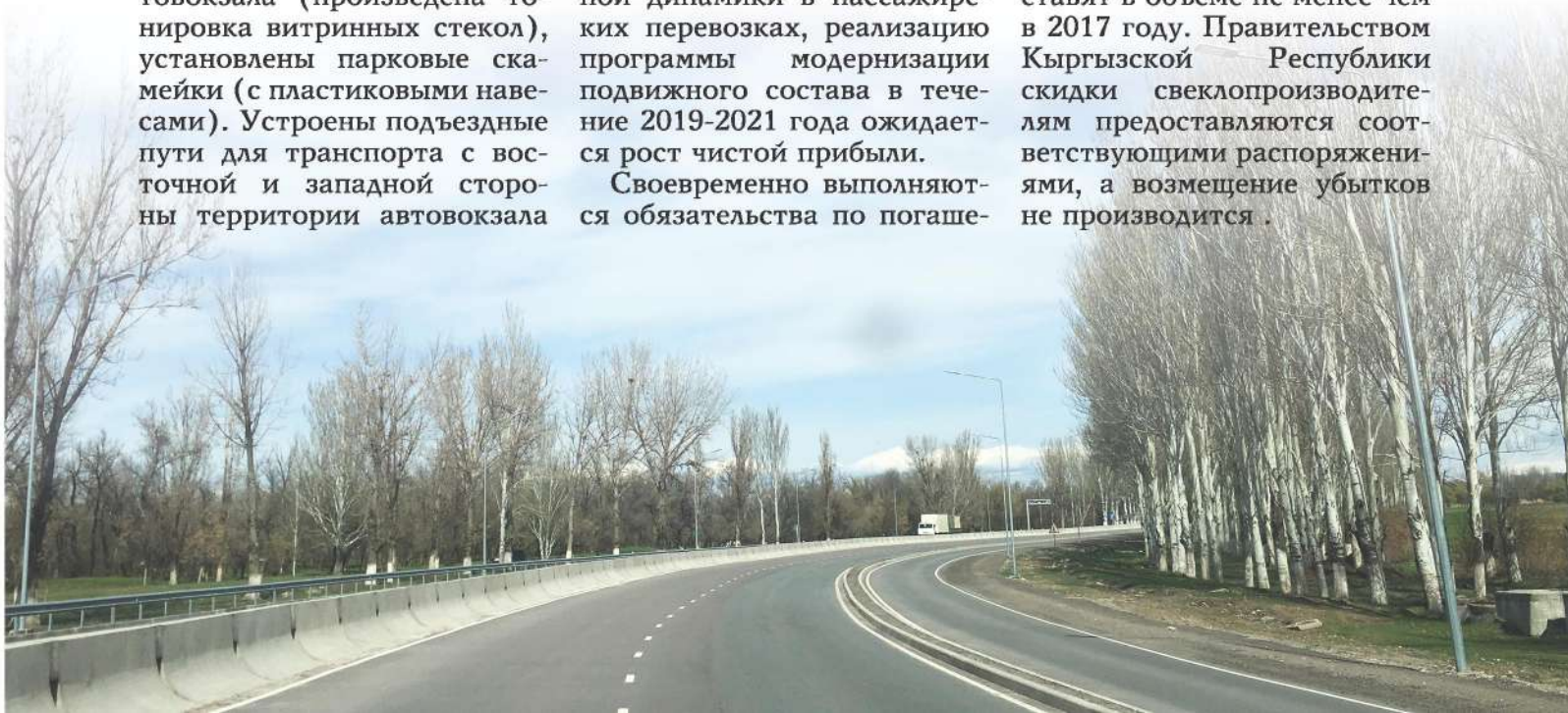
Учитывая прогнозируемый рост объемов перевозки грузов, достижение положительной динамики в пассажирских перевозках, реализацию программы модернизации подвижного состава в течение 2019-2021 года ожидается рост чистой прибыли.

Своевременно выполняются обязательства по погаше-

нию бюджетной ссуды и кредита Российско-Кыргызского фонда развития (РКФР). На 31.12.2018 г. выплачено: бюджетная ссуда – 182 498,7 тыс. сом, РКФР – 1098,393 тыс. долларов США.

При этом следует отметить, что Кыргызская железная дорога ежегодно терпит убытки от невыполнения требований нормативно-правовой базы ЕАЭС в части применения унифицированного тарифа на перевозку грузов и исключения практики применения скидок и льгот, применяемой на сахарную свеклу.

Так, если в 2016 году потери от перевозки свеклы составили 5,08 млн. сомов, то в 2017 году – 181,6 млн. сомов, за 2018 год потери составят в объеме не менее чем в 2017 году. Правительством Кыргызской Республики скидки свеклопроизводителям предоставляются соответствующими распоряжениями, а возмещение убытков не производится.







## Динамика изменения объема грузовых и пассажирских перевозок

Перевезено грузов в количестве 7525 тыс. тонн или 105,1 % к соответствующему периоду 2017 года. При этом грузооборот составил 950,7 млн.тн/км или 101,7 % к отчету 2017 года.

Динамика роста перевозок грузов объясняется общим экономическим ростом в странах-партнерах Кыргызской Республики, а также активизацией кыргызско-узбекского двустороннего сотрудничества.

В целях привлечения дополнительного объема перевозок грузов на 2018 год была предоставлена узбекской стороной скидка в размере 30% на перевозку всех видов грузов в/из Кыргызской Республики, следуемых транзитом по территории Узбекистана на южные станции дороги. В результате чего рост объема транзитных перевозок Южным отделением Кыргызской железной дороги за отчетный период 2018 года вырос с 183,1 тыс. тонн до 310,5 тыс. тонн, или рост составил 170%.

В результате реализации запланированных мер

Таблица 1. Финансовые результаты (оперативно) /в тыс. сом/

Статья	2017 год	2018 год	Отклонение	
			сом	%
Доходы	1 039 908,10	1 104 680,1	64 772,0	6,23
Расходы	936 186,7	990 098,9	53 912,2	5,76
Прибыль	103 721,40	114 581,2	10 859,8	10,47

по приобретению грузовых вагонов и маневровых тепловозов прогнозируется ежегодный рост показателя перевозки грузов железнодорожным транспортом порядка 103%.

За 2018 год Кыргызской железной дорогой по оперативным данным перевезено 326100 пассажиров, что на 12221 человека больше по сравнению с 2017 годом, или на 103,9%.

Увеличение количества пассажиров объясняется увеличением потока внутренних пассажирских перевозок. В связи с ремонтом автодороги, в целях бесперебойной перевозки пассажиров с конца апреля 2017 года начал курсировать пригородный поезд Бишкек – Кара-Балта – Бишкек, Бишкек – Мерке, а также в летний период Бишкек – Рыбачье. Кроме этого, с 24 марта по 5 октября 2018 года курсировал пассажирский поезд Ташкент – Рыбачье – Ташкент.

В международном сообщении в целях создания условий для повышения качества и уровня перевозок населения республики, функционируют следующие маршруты: Бишкек – Москва, Бишкек – Казань и Бишкек – Новокузнецк и Ташкент – Рыбачье.

Иностранцами авиакомпаниями перевезено 1515300 чел. по международным рейсам, что по сравнению с 2017 годом на 5,6% больше. А по объему грузовых перевозок на 15% больше по сравнению с 2017 годом.

## Анализ показателей перевозок авиакомпаниями Кыргызской Республики и иностранными авиакомпаниями на внутренних и международных авиалиниях за январь-декабрь 2018 год

За отчетный период ОАО «Международный аэропорт «Манас» в рамках развития инвестиционной и экономи-

Таблица 2. Количество обслуженных гражданских ВС

Аэропорт	2017 год			2018 год			Отклонение	
	Взлет	Посадка	Всего	Взлет	Посадка	Всего	в %	по кол-ву
Манас	10 708	10 710	21 418	10 255	10 254	20 509	-4,24	-909
ОФ	5 167	5 170	10 337	5 196	5 196	10 392	0,53	55
Нарын	27	27	54	47	47	94	74,07	40
Каракол	5	4	9	2	2	4	-55,56	-5
Иссык-Куль	127	128	255	133	133	266	4,31	11
Акчий	59	60	119	94	95	189	58,82	70
Приписные площ.:	27	29	56	115	117	232	314,29	176
Итого	16 120	16 128	32 248	15 842	15 844	31 686	-1,74	-562
Транзитных			13 211			15 610	18,16	2 399
Всего:			45 459			47 296	4,04	1 837





Таблица 3. Обслужено регулярных рейсов /взлет-посадка/

Аэропорт	Вид полетов	2017 год	2018 год	Отклонение	
				в %	по кол-ву
Манас и приписные а/п ОФ	Международные	13 930	14 296	2,63	366
	Внутренние в т.ч.:	5 321	4 913	-7,67	-408
	Бишкек - Ош	4 714	4 231	-10,25	-483
	Бишкек - Джалал-Абад	261	283	8,43	22
	Бишкек - Исфана	84	106	26,19	22
	Бишкек - Баткен	262	293	11,63	31
	Итого (Манас и прип. а/п ОФ)	19 251	19 209	-0,22	-42
Иссык-Куль	Международные	18	16	-11,11	-2
	Внутренние в т.ч.:				
	Тамчи-Ош	38	54	42,11	16
	Итого (Иссык-Куль)	56	70	25,00	14
Ош и приписные а/п ОФ	Международные	4 823	5 202	7,86	379
	Внутренние в т.ч.:	5 340	4 964	-7,04	-376
	Ош - Бишкек	4 697	4 234	-9,86	-463
	Джалал-Абад - Бишкек	261	282	8,05	21
	Исфана - Бишкек	84	106	26,19	22
	Баткен - Бишкек	262	288	9,92	26
	Ош-Тамчи	36	54	50,00	18
	Итого:(Ош и прип. а/п ОФ)	10 163	10 166	0,03	3
ВСЕГО (регул.)		29 470	29 445	-0,08	-25

ческой деятельности осуществило ряд проектов, в рамках которых были проработаны и внедрены несколько инвестиционных решений, получены положительные производственные и финансовые показатели и были созданы предпосылки для дальнейшего развития.

ОАО «МММ» в целях реализации мероприятий по развитию аэропортовой деятельности, улучшения качества обслуживания воздушных судов и пассажиров, разви-

тия инфраструктуры аэропортов проводил работы по строительству, капитальному ремонту существующих зданий. Из собственных средств ОАО «МММ» осуществлены значимые проекты по развитию инфраструктуры международного аэропорта «Ош». Проведены работы по модернизации и расширению аэровокзального комплекса, что повысило качество обслуживания пассажиров. Завершены работы по удлинению взлетно-посадочной полосы

аэропорта на 400 метров. В результате длина взлетно-посадочной полосы составила 3210 метров.

На сегодняшний день перед международным аэропортом «Ош» распахнуты новые горизонты, рассматриваются возможности открытия новых направлений и рейсов.

В настоящее время особое внимание уделяется развитию воздушных гаваней, находящихся в отдаленных регионах страны.

В рамках сотрудничества с Европейским банком реконструкции и развития подписано соглашение между ОАО «МММ» и Dornier Consulting International по проекту разработки Долгосрочной инвестиционной стратегии и Программы приоритетных инвестиций;

Открыты новые маршруты по направлениям «Бишкек – Анталия – Бишкек»,

Таблица 4. Общий объем обслуженных ВС

Наименование	2017 год			2018 год			Отклонение	
	Взлет	Посадка	Всего	Взлет	Посадка	Всего	в %	по кол-ву
Гражданские	16 120	16 128	32 248	15 843	15 843	31 686	-1,74	-562
Транзит			13 211			15 610	18,16	2 399
ВВС	834	838	1 672	691	694	1 385	-17,17	-287
ВСЕГО:			47 131			48 681	3,29	1 550





## СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ВЕКТОР РАЗВИТИЯ



«Бишкек – Дели – Бишкек», «Бишкек – Шарм-эль-Шейх – Бишкек», «Ростов-на-Дону – Бишкек-Ростов-на-Дону», «Нижневартовск – Ош – Нижневартовск», «Казань – Ош-Казань», «АнапавОш – Анапа», «Сочи – Ош – Сочи», «Волгоград – Ош – Волгоград».

Увеличена частота полетов по направлению «Бишкек – Стамбул – Бишкек», «Дубай – Бишкек – Дубай», «Ташкент-Бишкек-Ташкент», «Алматы-Бишкек – Алматы» и «Астана – Бишкек – Астана», «Урумчи – Бишкек-Урумчи», «Ош – Москва-Ош», «Москва – Ош – Москва», «Екатеринбург – Ош-Екатеринбург», «Санкт-Петер-

бург – Ош – Санкт-Петербург», «Ош-Бишкек-Ош».

Государственное предприятие «Кыргызаэроавиация» по обслуживанию воздушного движения и контролю над использованием воздушного пространства Кыргызской Республики осуществляет производственную деятельность за счёт сборов за аэроавиационное обслуживание полётов в воздушном пространстве КР.

### Финансово-производственная деятельность «Кыргызаэроавиация» за 2018 год

По оперативным данным за 2018 год доходы предприятия по производственным

показателям, по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, увеличились на 6,23%. Увеличение доходов связано с увеличением количества обслуженных транзитных и международных рейсов.

За 2018 год общий объем обслуженных гражданских воздушных судов, с учётом транзита, по сравнению с аналогичным периодом 2017 года увеличился на 4,04 % или на 1837 рейсов.

Увеличение количества обслуженных гражданских воздушных судов в основном связано с увеличением количества международных рейсов на 3,97 % и транзитных рейсов в среднем на 18,16 %. Общий объем обслуженных транзитных рейсов за 2018 год составил 15610 рейсов, увеличение составило 18,16 %, или на 2399 полетов больше.

По фактическим данным, увеличение международных регулярных рейсов в аэропорту «Манас» за 2018 год составило 366 рейсов или 2,63 %, а количество внутренних рейсов по сравнению с аналогичным периодом 2017 года уменьшилось на 408 рейсов или на 7,67 %.

Количество обслуженных регулярных международных рейсов за 2018 год в аэропорту «Ош» увеличилось, по







сравнению с аналогичным периодом прошлого года, на 379 рейсов, или на 7,86 %. По внутренним рейсам по расписанию уменьшение составило 376 рейсов, или на 7,04 %.

## Задачи на 2019 год

В 2019 году будет продолжена целенаправленная работа по всем отраслям Министерства транспорта и дорог Кыргызской Республики по достижению целей Программы Правительства Кыргызской Республики, отраслевых Программ и других приоритетов и задач, поставленных руководством страны на период.

## По дорожной отрасли

1. По текущему бюджету запланировано выполнить следующие работы:

- устройство асфальтобетонного покрытия – 120 км;
- устройство шероховатопервоначальной обработки – 183,4 км;
- устройство черно-гравийного покрытия – 18,6 км;
- устройство гравийного покрытия – 122,3 км;

2. По бюджету государственных капитальных вложений:

- выполнить все намеченные работы в установленные



сроки в соответствии с Перечнем объектов и строений, подлежащих к финансированию из республиканского бюджета по статье “Капитальные вложения” на 2019 год;

- продолжить реконструкцию автомобильной дороги “Балыкчы – Тамчы – Чолпон-Ата – Корумду” на участке с 0 по 23 км в г.Балыкчы, в установленные сроки.

- снизить уровень дебиторской и кредиторской задолженности до уровня 2017 г.

## По инвестиционным проектам

1. Продолжить строительные работы по следующим проектам:

- проекту строительства альтернативной дороги Север – Юг Фаза 1;

- проекту строительства альтернативной дороги Север – Юг Фаза 2;

- проекту по усовершенствованию коридора ЦАРЭС 3 – автодорога Бишкек – Ош, Фаза 4 компонент 1: (участок Бишкек – Кара-Балта) и компонент 2: (Кара-Балта – Тоо-Ашуу);

- проекту реабилитации автодороги Бишкек – Ош, Фаза 4 (участок Маданият – Жалал-Абад);

- проекту «Улучшение магистральных дорог международного значения» (дорога Ош – Баткен – Исфана с 28 по 75 км);

- по реализации проекта строительства защитных сооружений на дороге Бишкек – Ош.

2. Начать строительные работы:







# СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ВЕКТОР РАЗВИТИЯ

- по проекту строительства альтернативной автомобильной дороги Север – Юг, фаза 3, по проекту соединения коридоров ЦАРЭС 1 и ЦАРЭС 3 (89 км – 159 км);

- по проекту «Строительство альтернативной автодороги Север-Юг, км 159-183».

3. Завершить строительные работы по проекту «Реконструкция автодороги Ош –Баткен –Исфана, км 75–108».

## По автомобильному и железнодорожному транспорту

Здесь предусмотрены следующие меры:

- выполнение Плана мероприятий по реализации комплекса мер по реформе системы дорожной безопасности в Кыргызской Республике;

- разработка и принятие НПА в области автомобильного и железнодорожного транспорта;

- гармонизация нормативно-правовых актов с договорно-правовой базой Таможенного союза и Единого экономического пространства с учетом формирования Евразийского экономического союза;

- гравии в сфере автомобильного и железнодорожного транспорта в рамках Ев-

разийского экономического союза;

- реализация Плана мероприятий «Основных направлений развития железнодорожного транспорта Кыргызской Республики на 2014-2020 годы»;

- усиление государственного контроля за соблюдением требований транспортного и лицензионного законодательства Кыргызской Республики;

- обеспечение безопасности пассажирских перевозок на автомобильном и железнодорожном транспорте;

- осуществление своевременного обмена бланками разрешений на осуществление международных перевозок с иностранными государствами;

- развитие и совершенствование работы автовокзалов и автостанций республики;

- сохранение и дальнейшее улучшение финансовой устойчивости ГП «НК КТЖ»;

- продолжить работы по продвижению проектов строительства железнодорожных магистралей.

## Гражданская авиация

В области развития гражданской авиации предусмотрены такие меры:

- продолжить работу по приведению нормативных правовых актов в соответствие со Стандартами и Ре-

комендуемой практикой ИКАО;

- своевременно и качественно выполнить План мероприятий по выводу авиакомпаний КР из «черного списка» ЕС;

- продолжить работу по реализации Программ Правительства Кыргызской Республики по развитию гражданской авиации КР на 2016-2020 годы и Пошагового плана мероприятий по развитию гражданской авиации путем либерализации рынка авиаперевозок;

- продолжить работу по расширению географии полетов;

- продолжить работу по плану мероприятий «дорожных карт» в рамках Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств-членов Евразийского экономического союза на 2018-2020 годы (в части водного транспорта);

- продолжить работу по модернизации аэронавигационного оборудования в аэропортах Кыргызской Республики;

- провести соответствующие работы по повышению качества оказываемых услуг пассажирам в аэропортах Кыргызской Республики.







## КОНЦЕПЦИЯ РЕФОРМИРОВАНИЯ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛЬЮ

*Правительством Кыргызской Республики поставлена задача обеспечения в ближайшей перспективе свободы перемещения населения и вывода страны из транспортного тупика. Кыргызстан должен стать транзитной страной, имеющей современные безопасные и востребованные коридоры для транзита пассажиров, товаров и грузов. Для успешного выполнения этих задач требуется реформирование управления дорожной отраслью страны.*

**В** соответствии с «Основными направлениями развития дорожной отрасли на 2016-2025 годы», утвержденными постановлением Правительства Кыргызской Республики от 01 июля 2016 года № 372, необходима реализация следующих основных приоритетных направлений:

1. Поэтапное реформирование системы управления дорожной отраслью:

- оптимизация системы управления дорожной отраслью;
- совершенствование нормативной правовой базы;
- внедрение современных технических средств в управление и мониторинг работ в дорожной отрасли.

2. Восстановление и надлежащее содержание транспортных коридоров и приоритетных дорог государственного и местного значения:

- завершение строительства и реабилитации между-

народных транспортных коридоров;

- совершенствование системы контроля качества ремонта и содержания автомобильных дорог;
- повышение безопасности дорожного движения.

3. Развитие государственно-частного партнерства:

- подготовка нормативной базы для внедрения ГЧП в дорожной отрасли;
- подготовка проектов государственно-частного партнерства;
- реализация пилотных проектов по ГЧП.

4. Развитие платных автомобильных дорог:

- подготовка нормативной базы;
- реализация пилотных проектов в 2017-2022 гг.

Министерством транспорта и дорог КР в 2016-2017 гг. проведена следующая работа по совершенствованию работы в дорожной отрасли:

1. По улучшению эффективности управления дорожной отраслью:

- упразднены четыре производственных управления;
- завершена работа по перераспределению функций;
- соответствующим решением Правительства КР завершено создание государственного учреждения «Производственно-инновационный центр» (ГУ ПИЦ).

2. Проводится масштабная работа по разработке и совершенствованию нормативной правовой базы.

Разработаны 19 проектов нормативных правовых актов, 17 из них приняты, в том числе 6 НПА приняты постановлениями Правительства КР, 4 НПА приняты приказом МТД КР в рамках делегированных полномочий, 7 НПА приняты приказом МТД КР.

Разработанные нормативные правовые акты касаются практически всех вопросов управления дорожной отрасли, начиная со стратегического и ежегодного планирования, администрирования проектирования, строительства, реконструкции дорог, требований к эксплуатационному состоянию дорог и заканчивая вопросами контроля качества и приемки выполненных дорожных работ. В правовую систему вводится понятие национальных стандартов в области бе-







зопасности автомобильных дорог, включающих в себя по последним данным 374 национальных стандартов (Технического регламента ЕАЭС “Безопасность автомобильных дорог”), адаптированных к европейским стандартам.

## 1. Краткий обзор системы управления дорожной отраслью

Краткий обзор системы управления дорожной отрасли изложен на основании отчетов международных и национальных консультантов по итогам работы в различных проектах в рамках институциональной помощи Министерству транспорта и дорог КР.

Анализ представлен по следующим основным вопросам:

1. Система управления дорожной отраслью;
2. Система финансирования;
3. Управление качеством дорожных работ;
4. Управление содержанием дорожной техники;
5. Ответственность за финансовые средства;
6. Ответственность за материалы и физические работы;
7. Заработная плата и управление кадрами.

### 1.1. Система управления дорожной отраслью

В 2010 году в целях разделения функций политики и производства был создан Департамент дорожного хозяйства (ДДХ). Предполагалось, что политика останется в министерстве, а производственные вопросы перейдут в ведение ДДХ. Основная часть работ по планированию и контролю за производством перешла в ДДХ.



Однако, по мнению международных экспертов, Министерство участвует в ежедневном управлении и эксплуатации сети, что отвлекает его от более значимых задач на уровне политики развития и стратегического планирования.

В дорожно-эксплуатационном учреждении, функционирующем в основном как производственная единица, остались функции, характерные для заказчика – закупка работ и контроль за их выполнением.

Производственно-линейные управления и управления автомобильных дорог (ПЛУАД и УАД), имеющие координирующую функцию между ДЭУ, которые находятся в их подчинении, при распределении дорожной техники и финансов, в основном, являются передаточным звеном между ДДХ и ДЭУ. При этом, не отвечая ни за организацию, ни за качество выполняемых работ, они в то же время предоставляют консолидированный отчет по финансам и выполненным работам в ДДХ.

Система, которую на протяжении многих лет рекомендовали международные и местные консультанты, «заказчик – инженер-консультант – подрядчик» так и не была выстроена в пол-

ной мере (кроме инвестиционных проектов).

### 1.2. Система финансирования

Существующая система бюджетного финансирования, сопровождающаяся несвоевременным и неполным финансированием дорожной отрасли, привела к накоплению ряда проблем, не решаемых на протяжении нескольких лет.

Ежегодная недостаточность финансовых средств в условиях необходимости достижения производственных показателей в рамках общих задач управления дорожной отрасли создает условия для финансовых нарушений со стороны дорожных организаций и, соответственно, коррупционных проявлений. Для решения своих ежедневных производственных задач дорожные организации зачастую прибегают к практике, когда строительные материалы и изделия приобретаются в долг в нарушение законодательства о закупках. Так, кредиторская задолженность перед подрядчиками за 2017 год достигла 600,0 млн. сомов. Кроме этого, при нынешней системе управления, когда работы по текущему ремонту и содержанию, а также части капитального и среднего ремонта наприя-







мую размещаются в дорожных организациях, зачастую допускается ремонт неподкрепленных финансированием объектов.

Данные недостатки в работе отражены в мероприятиях Детализированного плана по демонтажу коррупционных рисков в государственной системе дорожной отрасли, утвержденного решением Совета безопасности КР в 2015 году.

Более того, сложилась практика ежегодной просрочки в оплате счетов, выставленных частными подрядчиками за выполненные подрядные работы, иногда выплаты задерживаются более чем на год, а в худших условиях — и на два года. Такие задержки наносят серьезный урон финансовым возможностям, стабильности и устойчивости подрядных организаций по ремонту и содержанию дорог, что, в свою очередь, отражается на экономическом развитии страны в целом.

Стоит также отметить, что установленный бюджетный цикл не учитывает особенностей функционирования дорожной отрасли, среди которых: ранняя подготовка к строительному сезону, сезонность многих дорожных работ, продолжительность работ во времени (более чем на год) при установленном годовом бюджетном цикле. Всё это подрывает возможности становления и развития системы эффективного планирования и выполнения работ по ремонту и содержанию дорог.

### 1.3. Управление качеством дорожных работ

Согласно законодательству, ДДХ обеспечивает контроль качества дорожных работ путем закупки услуг по проведению постоянного технического надзора, что

соответствует общепринятой международной практике.

Нормативная база системы управления качеством дорожных работ в целом сформирована — законодательно введены требования по контролю за качеством дорожных работ, приняты все необходимые подзаконные и ведомственные акты.

При этом не до конца ясна роль ПЛУАД/УАД в системе управления качеством дорожных работ. В системе управления качеством они остаются лишним звеном, так как договор на консультационные услуги заключается между ДДХ и инженером-консультантом, а объектом контроля является ДЭУ, осуществляющие дорожные работы.

### 1.4. Управление содержанием дорожной техники

Дорожная техника распределена между ДЭУ. Управление дорожной техникой находится на неприемлемо низком уровне, что приводит к низким эксплуатационным возможностям и короткой продолжительности эксплуатации (из отчета международного консультанта по проекту БНТ-3).

Отсутствие амортизационных отчислений от объема выполняемых работ при помощи дорожной техники не дает возможности анализировать эффективность использования средств, направляемых на ремонт дорожной

техники. Данные недостатки в работе также отражены в мероприятиях Детализированного плана по демонтажу коррупционных рисков в государственной системе дорожной отрасли, утвержденного решением Совета безопасности КР в 2015 году.

### 1.5. Ответность за финансовые средства

Ведение бюджетного и бухгалтерского учета в дорожной отрасли осуществляется в соответствии с правилами, установленными Министерством финансов КР для сектора государственного управления. Однако, как и в системе бюджетного планирования, в системе учета финансовых средств также игнорируются специфика и особенности функционирования дорожной отрасли. Так, утвержденная бюджетная классификация в настоящее время никак не соотносится с выполняемыми подрядными работами.

В этой связи, все затраты по финансированию подрядных работ, включая расходы по текущему ремонту и содержанию автомобильных дорог, относятся к расходам по операциям с нефинансовыми активами (уровень 3.1. Бюджетной классификации: капитальный ремонт дорог), что с точки зрения экономического содержания операции не соответствует принципам Статистики государственных финансов и, кроме того, необоснованно увеличивает







стоимость активов, т.е. дорог и, соответственно, искажает финансовую отчетность.

Немаловажной проблемой, отмечаемой неоднократно международными консультантами, является существующая практика ведения учета по кассовому методу. Несмотря на то, что в учетной политике, разработанной и утвержденной Министерством финансов, декларируется перевод учета финансовых средств на принцип начисления, фактически установленные правила поддерживают ведение кассовых методов учета и представляют, по сути, модифицированный кассовый учет. Применение кассового метода учета финансовых потоков — одна из причин слабой увязки финансовой и производственной отчетности, приводящая к снижению эффективности управленческих решений.

### 1.6. Отчетность за материалы и физические работы

Наиболее приемлемый источник, с точки зрения управленческого учета дорожных работ, — отчет о выполнении работ по титульному списку автодорог. Однако, как было отмечено ранее, существует слабая увязка данного вида отчета с финансовой отчетностью, составляемой бухгалтерской службой по единым установленным правилам и единому плану счетов.

Так, отчетность по финансовым средствам за выполненные дорожные работы предоставляется только по одному счету бюджетной классификации, тогда как отчетность за физические работы предоставляется по видам ремонта. Такая ситуация затрудняет возможности для проведения анализа проводимых работ, исходя из выделенных средств по тому или иному виду ремонта. В то же время, в отличие от финансовой отчетности, которая составляется по установленной законодательством единой форме, есть возможность контроля перекрестными цифрами. По формам отчетности за выполненные работы весьма затруднительно осуществлять анализ эффективности работ, поскольку формат отчета включает ограниченный набор показателей и не приведен к единообразию.

Таким образом, отсутствие установленной классифика-

ции выполняемых работ, отсутствие или ограниченная взаимосвязь с бюджетным учетом, слабая взаимосвязь планирования работ по титульному списку с бюджетным циклом также усугубляет ситуацию с принятием эффективных управленческих решений, ввиду отсутствия качественной информации для аналитики.

### 1.7. Зарботная плата и управление кадрами

Во всех отчетах международных консультантов подчеркивается, что заработная плата в дорожной отрасли очень низкая, что, естественно, отражается на качестве выполняемых дорожных работ.

Максимальная средняя заработная плата в ДЭУ составляет:

- сотрудников аппаратов управлений — 12 тыс. сом;
- дорожных рабочих — 9 тыс. сом;
- водителей спецтехники — 12 тыс. сом.

Максимальная средняя заработная плата в частных компаниях:

- инженерный состав — 40 тыс. сом;
- дорожных рабочих — 22 тыс. сом;
- водителей спецтехники — 35 тыс. сом.

В частном секторе заработная плата в 3 раза выше, чем в государственном, а также во многих частных компани-







ях существует налаженная система стимулирования своих сотрудников. Естественно, при отборе к сотрудникам могут быть установлены более высокие требования к уровню их подготовки.

В нынешних условиях задача налаживания системы отбора кадров в ДЭУ для принятия на работу квалифицированных сотрудников с постановкой требований по повышению качества выполняемых работ — трудно выполнима.

## 2. Планируемые работы по реформированию системы управления в дорожной отрасли на 2018-2019 годы (среднесрочный период).

Укрепление финансовой основы дорожной отрасли — одна из главных задач реформирования системы управления дорожной отраслью, поскольку недостаточность финансирования работ по содержанию и текущему ремонту автомобильных дорог создаст высокую вероятность риска недостижения целей проводимой реформы.

2.1. В этой связи, планируется проведение следующих мероприятий по укреплению финансовой основы дорожной отрасли:

- проработка вопроса введения новых источников финансирования дорожной отрасли республики;

- переход к системе бюджетирования на программной основе;

- разработка методики формирования затрат на текущий ремонт и содержание дорог;

- разработка нормативного правового акта по нормативному финансированию работ по текущему ремонту и содержанию дорог;

- реализация пилотных проектов по ГЧП и платным автодорогам.

Другая важная задача реформы — поэтапный переход к коммерциализации отрасли путем создания государственных предприятий и внедрения системы нормативного финансирования работ по текущему ремонту и содержанию дорог. Коммерциализация дорожной отрасли предусматривает более четкое разделение функций Заказчика и Подрядчика между министерством и создаваемыми государственными предприятиями с распределенными по ним ДЭУ. Планируется постепенный отход от практики размещения работ по текущему ремонту и содержанию в дорожных организациях министерства с соответствующим ростом объемов дорожных работ, закупаемых посредством проведения конкурса.

Созданные государственные предприятия в соответствии с налоговым законодательством страны будут обязаны уплачивать установленные налоги и сборы, в то время как в настоящее время дорожные организации освобождены от уплаты налога на добавленную стоимость и налога с продаж. Стоит от-

метить, что рост финансирования отрасли в результате коммерциализации отрасли не повлечет за собой дополнительную нагрузку для республиканского бюджета — увеличенный объем средств возвратится в бюджет в виде налогов.

Разработка и утверждение нормативов по финансированию работ по текущему ремонту и содержанию дорог позволит создать условия для налаживания эффективной системы планирования и закупки средств на текущий ремонт и содержание автодорог.

Для введения платных дорог подготовлен проект порядка и условий эксплуатации платных автомобильных дорог, который внесен на рассмотрение в Аппарат Правительства КР. Согласно Основным направлениям развития дорожной отрасли до 2025 года, министерству необходимо довести протяженность платных автомобильных дорог до 500 км.

2.2. Таким образом, в рамках мероприятий по коммерциализации отрасли предусмотрено:

- внедрение контрактов, ориентированных на результат, для закупки работ по те-







# Реформа управления

кущему ремонту и содержанию дорог;

- создание нескольких государственных предприятий (с перераспределением ДЭУ по госпредприятиям);
- разработка системы индикаторов мониторинга для качественного управления рисками в ходе реформы.

В качестве содействия проведению вышеназванных мероприятий по реформированию системы дорожной отрасли, в рамках институциональной помощи по проекту соединительной дороги коридоров ЦАРЭС 1 и ЦАРЭС 3, в министерстве создана группа национальных консультантов.

Наряду с этим, в ходе проведения реформы многократно возрастает актуальность вопроса улучшения системы учета и отчетности в дорожной сфере.

2.3. Так, в целях внедрения новых механизмов мониторинга и анализа дорожной отрасли в качестве основы для повышения эффективности управленческих решений, необходимы следующие мероприятия, направленные на развитие системы учета и отчетности:

- проведение детального анализа существующей системы отчетности по финансам и производственной деятельности (выполненные дорожные работы);
- внесение необходимых изменений и дополнений в систему отчетности для приведения ее к международным стандартам (совместно с МФ КР);
- повышение потенциала сотрудников дорожной отрасли;
- подготовка руководящих ведомственных инструкций



по проведению анализа отчетности и принятию управленческих решений.

Данная работа запланирована на 2018-2021 годы.

### 3. Предполагаемые результаты на среднесрочный период

Качественная реализация мероприятий по реформированию системы управления дорожной отрасли в целом улучшит эффективность системы управления дорожной отрасли, при этом:

- будет осуществлен переход от прямого бюджетного финансирования к оплате за выполненные объемы работ (хозяйственный расчет);
- утвержденная нормативная база для планирования и закупки всех видов ремонта и содержания дорог позволит ежегодно увеличивать объемы закупаемых дорожных работ в пределах выделяемых бюджетных средств: 2017 – 10% 2025 – 70%, что приведет к экономии бюджетных средств и эффективности их использования;
- четкое разделение функций заказчика и подрядчика,

позволит исключить конфликт интересов при планировании и выполнении работ, а также минимизировать коррупционные риски;

- управление качеством дорожных работ будет осуществляться на основании соглашений, в которых будет предусмотрена ответственность (в виде штрафов) за некачественное выполнение работ;

- новая измененная система отчетности по финансам и за выполненные работы позволит осуществлять анализ эффективности работы и принимать управленческие решения в дорожной отрасли.

### 4. Предложение по системе функционирования дорожной отрасли до 2040 года

Предложение по изменению системы функционирования дорожной отрасли до 2040 года подготовлено, исходя из задач среднесрочного периода, возможностей республиканского бюджета по финансированию отрасли, а также исходя из загруженности автомобильных дорог.







Задачи по реформированию системы дорожной отрасли на среднесрочный период описаны в разделе 4.

Возможности республиканского бюджета подробно проанализированы в «Основных направлениях развития дорожной отрасли на 2016-2025 годы». Исходя из данного анализа, и в связи с тем, что до 2025 года практически все запланированные дороги будут построены и реабилитированы, доля республиканского бюджета в финансировании отрасли понизится с 55% в 2019 году до 36% к 2025 году. До 2040 года этот показатель покрытия потребности в ремонте и содержании дорог ежегодно будет понижаться, если не предпринять меры по введению новых источников финансирования и методов управления в дорожной отрасли. Необходимо максимально снизить, а лучше полностью отказаться от внешних источников финансирования строительства и реабилитации дорог.

По результатам анализа объемов пассажирских и грузовых перевозок, около 75% от всех нагрузок на дорожную сеть приходится на автомобильные дороги международного значения.



В связи с вышеизложенным, система функционирования дорожной отрасли до 2040 года должна выглядеть следующим образом:

#### 4.1. Система финансирования:

4.1.1. На всех дорогах международного значения протяженностью 2700 км и некоторых дорогах государственного значения, с высокой интенсивностью движения грузового транспорта, необходимо ввести сборы за проезд грузового транспорта в зависимости от грузоподъемности. Взимание сборов законодательством разрешено. Данные сборы должны покрыть до 20% потребности в финансировании ремонта и содержания автомобильных дорог. Организация взимания сборов с установкой автоматизированного обо-

рудования, исключая влияние человеческого фактора, должна быть передана частной компании на конкурсной основе, так как это будет значительной дополнительной нагрузкой для республиканского бюджета.

4.1.2. Необходимо ввести налог с топлива в размере 7-10% от розничной продажи топлива. По предварительным расчетам, при ежегодной потребности в топливе в 1 млн. тонн ежегодный сбор по данному виду налога составит около 3,0 млрд. сом. Налог на транспортные средства необходимо отменить. Для решения данной задачи необходимо внести изменения в законодательство.

#### Справочно:

Включение дополнительного налога на топливо существенно не повлияет на цены товаров, которые перевозятся по автомобильным дорогам. Доля транспортных расходов составляет от 7 до 13% в себестоимости товара. В то же время доля стоимости топлива в транспортных расходах составляет до 15%. Таким образом, доля топлива в себестоимости товара в пределах от 1% до 2%. К примеру, если топливо подорожает на 10%, тогда стоимость угля из разреза Кафа-Кече в г. Бишкек вместо 4000 сом должна составлять примерно 4045 сом. Булка хлеба стоимостью 15 сом должна подорожать максимум до 17.







# Реформа управления

4.1.3. Протяженность платных участков автомобильных дорог общего пользования, где имеется альтернативный маршрут движения, необходимо довести до 1000 км. Плата за проезд по данным дорогам должна закрывать потребности в финансировании платных участков с учетом 17-летнего цикла эксплуатации, включающего один капитальный ремонт, три средних ремонта и ежегодный текущий ремонт и содержание. Данными мерами покрывается около 12% потребности в финансировании. Передача управления платными участками автомобильных дорог должна осуществляться на конкурсной основе на 5-6 лет.

4.1.4. Необходимо создать фонд финансирования платных автомобильных дорог путем внесения изменений в Бюджетный кодекс КР и строго регламентировать использование средств фонда. Качество состояния платных автодорог должно быть на порядок выше, чем не платных. Только когда люди почувствуют разницу в качестве и сервисе, можно исключить социальную напряженность и возмущение по поводу оплаты за проезд.

Таким образом, с учетом средств за регистрацию и перерегистрацию транспортных средств, ежегодные объемы финансирования дорожной отрасли можно довести до 5,5 млрд. сом.

## 4.2. Система управления качеством работ

До 2040 года управление качеством выполняемых работ должно быть основано на рыночных принципах управления:



- должна быть создана хорошая конкурентная среда для закупки всех, без исключения, видов ремонта и содержания;

- необходимо полностью отойти от практики размещения работ в государственных учреждениях или организациях, управление работами должно осуществляться только на основе договоров подряда;

- планируемые цены на виды работ должны быть привлекательными для частного сектора, так как хорошее качество достигается только при хороших расценках;

- необходимо разработать и внедрить национальную систему стандартов качества менеджмента для строительных компаний, которая позволит довести до минимума работы по контролю качества и объемам выполнения работ со стороны инженера-консультанта.

## 4.3. Развитие придорожного сервиса

Одно из направлений развития дорожной отрасли — создание современной системы придорожного сервиса путем привлечения прямых инвестиций. Со стороны государственных институтов

необходимо решение следующих задач:

- улучшение в краткосрочном периоде и обеспечение стабильности в долгосрочном периоде нормативной правовой базы, регламентирующей вопросы придорожного сервиса, соответствующей современным требованиям рынка услуг;

- создание систем контроля и мониторинга за функционированием объектов сервиса, проведение тестирования объектов сервиса для определения качества и уровня сервисного обслуживания;

- обеспечение льготного кредитования строительства и реконструкции объектов придорожного сервиса на автомобильных дорогах общего пользования;

- обеспечение максимально благоприятных условий для строительства новых объектов сервиса, стимулирующее увеличению их количества, и, как результат, создания конкуренции для повышения качества обслуживания;

- координация действий всех заинтересованных государственных органов, предпринимателей и общественных организаций в сфере сервисного обслуживания.







**Рената Есембаева:**

## «ХОРОШИЕ ДОРОГИ ПОВЫШАЮТ БЛАГОСОСТОЯНИЕ ПРОСТЫХ ЖИТЕЛЕЙ»

*Для Кыргызстана, не имеющего выхода к морю, первоочередное значение имеет развитие международных транспортных коридоров, которые открывают доступ к региональным рынкам. Для их сохранения и улучшения республика активно сотрудничает с международными финансовыми институтами, в том числе с Всемирным Банком. О наиболее значимых проектах строительства и реконструкции международных дорог в Кыргызстане рассказала в интервью нашему корреспонденту и.о. директора ГРИП Всемирного Банка Рената Есембаева.*

— Как известно, в республике в настоящее время ведутся строительные работы по реабилитации дорожного коридора Ош — Баткен — Исфана — Худжант. Расскажите немного о данном проекте.

— Строительные работы ведутся в рамках Первой фазы Программы по улучшению дорожных путей сообщения в Центральной Азии (ПУДПС ЦА-1). Ее цель — улучшение транспортного сообщения между странами-соседями в Центральной Азии. Первая фаза предусматривает восстановление трансграничного сообщения между Ошской и Баткенской областями Кыргызской Республики и Согдийской областью Республики Таджикистан. В рамках проекта будут реабилитированы участки вышеуказанного дорожного коридора, общей протяженностью около 56 км. В частности, речь идет об участках от Исфаны до КПП «Кайрагач», от Баткена до Торткуля и от Баткена до КПП «Кызыл-Бель».

Программа ПУДПС ЦА-1 разработана в качестве одного из двух последовательно осуществляемых проектов. Вторая фаза Программы реализуется на территории Таджикистана.



— В чем важность этой дороги для Кыргызстана?

— Реабилитация участков указанного дорожного коридора играет важную роль в национальной стратегии устойчивого развития, содействуя сокращению уровня бедности и улучшению условий жизни населения отдаленной Баткенской области Кыргызской Республики. Ее реализация, как мы надеемся, внесет существенный вклад в региональное развитие сотрудничества и развитие интеграции с соседним Таджикистаном. Принимая во внимание зависимость от дорожного транспорта, которым осуществляются 95 процентов всех пассажирских и свыше 60 процентов всех грузовых перевозок, улучшение дорожных путей сообщения с соседними государствами положительно повлияет на двустороннюю торговлю.

Вообще, это одна из наиболее важных дорог в Кыргызстане, так как непосредственно через нее обеспечивается доступ в юго-западную часть нашей страны — Баткенскую область, а также транспортная связь для труднодоступных населенных пунктов этой области с районными центрами, городом Баткен, а также с южной столицей — городом Ош. Кроме того, соединив эту дорогу с альтернативной дорогой Север — Юг, строительство которой также осуществляет министерство в настоящее время, мы обеспечим выход в Иссык-Кульскую область, и далее, через автомобильную дорогу Тюп-Кеген, — в Казахстан и Россию. А если учесть, что эта дорога также является продолжением транспортного коридора Ош — Сарыташ — Иркештам, то очевидно ее значение для





развития международной торговли и с КНР.

— *Какая продукция (из каких стран и в какие страны), прежде всего, перевозится по этой трассе?*

— По ней транспортируются в основном потребительские товары, сельхозпродукты (табак, хлопок и др.), полуфабрикаты, сырье и оборудование. Этот товарооборот происходит между КНР, Кыргызстаном, северным Таджикистаном, Узбекистаном, Казахстаном и Россией.

— *На какой стадии находятся строительные работы?*

— На участках от Баткена до Торткуля и от Баткена до КПП «Кызыл-Бель» строительные работы завершены. На участке от Исфаны до КПП «Кайрагач» они будут завершены в текущем строительном сезоне.

— *Что будет представлять собой дорожный коридор после восстановления?*

— Он будет таким же, как, к примеру, существующая автомобильная дорога Бишкек — Ош. С технической точки зрения дорога будет соответствовать преимущественно параметрам III технической категории, на отдельных участках — IV. Магистраль будет двухполосной, предусмотрена укладка двухслойного асфальтобетонного покрытия общей толщиной 11 сантиметров. Ширина проезжей части составит 7 метров, обочин — по 2,5 м.

— *На какие средства ведутся работы?*

— Реабилитация участков ПУДПС ЦА-1 осуществляется при поддержке Всемирного Банка. Общая стоимость проекта составляет 54 млн. долл. США, из которых 45 млн.

долл. США — средства Всемирного Банка, а 9 млн. долл. США — софинансирование Правительства Кыргызстана.

— *Как Вы относитесь к привлечению средств международных доноров на эти цели?*

— Хорошие дороги не просто соединяют точки на карте, они существенно сокращают транспортные издержки, способствуют росту конкурентоспособности местной продукции, повышают благосостояние населения за счет улучшения доступа к услугам, образованию и здравоохранению. Поэтому очень важно развивать и улучшать дорожную сеть, а без поддержки международных доноров осуществить нам это было бы сложно.

— *А что Вы можете сказать о сохранении дорог? Ведь не столько важно построить дорогу, сколько ее сохранить.*

— Существенным вкладом нашего проекта стала установка оборудования для динамической системы весогабаритного контроля (ДСВК) на пяти контрольно-пропускных пунктах: в «Сосновке» и «Кемине» — на севере республики и в «Каратай», «Жаны-Арыке», «Кок-Тале» — на юге страны. Закупленная система позволяет производить взвешивание транспортных средств в движении и своевременно выявлять автомобили с превышением допустимой массы. Особенностью новой системы является то, что при движении транспорта специальные датчики, встроенные в дорожное полотно, автоматически анализируют тип автомобиля, количество осей, его вес и нагрузку на оси, а установленные видеокamеры — номерной знак транспортного средства. После сбора исходных данных система в гра-

фическом виде выдает оператору поступившие данные о транспортном средстве, на основе которых оператор может принять соответствующие решения.

Необходимость во внедрении современных технологий связана с ущербом, который наносит перегруженный или неправильно загруженный транспорт дорожному покрытию, что, в свою очередь, требует дорогостоящих инвестиций в ремонт дорог.

Кроме того, в рамках проекта будут осуществлены мероприятия по повышению потенциала УАД Ош — Баткен — Исфана, в частности, оснащение его спецтехникой и оборудованием для содержания и ремонта дорог на сумму порядка 4 млн. долл. США.

Все эти меры, как мы надеемся, существенно улучшат ситуацию с содержанием данной дороги.

— *Какие еще проекты в дорожном секторе Кыргызстана будут реализованы при участии ГРИП Всемирного Банка?*

— В настоящее время проводятся внутригосударственные процедуры по подписанию финансового соглашения с Всемирным Банком для реализации Третьей фазы Программы по улучшению региональных путей сообщения в Центральной Азии. В рамках указанного проекта будут завершены строительные работы по реабилитации автомобильной дороги Тюп — Кеген с 39 по 76 км, то есть до КПП «Каркыра». Реабилитация автомобильной дороги Тюп — Кеген позволит создать альтернативный путь от Алматы до г. Каракол в Иссык-Кульской области, который будет в два раза короче нынешнего, то есть вместо 660 км пути через Бишкек — порядка 383 км через КПП «Каркыра».





## ОТДЕЛ ВНЕШНИХ СВЯЗЕЙ И ИНТЕГРАЦИИ

*Развитие международного сотрудничества в Министерстве транспорта и дорог Кыргызской Республики возложено на Отдел внешних связей и интеграции (ОВСиИ).*

**О**ВСиИ способствует установлению и развитию международного сотрудничества в сфере дорожно-транспортного комплекса Кыргызстана с иностранными государствами, международными и региональными организациями, общественными и неправительственными структурами, частными фирмами и лицами, в том числе в рамках международных программ развития.

В рамках своей компетенции ОВСиИ представляет свои предложения и определяет возможности по налаживанию и развитию взаимовыгодных международных связей, отстаивает национальные интересы

Кыргызской Республики в сфере дорожно-транспортного комплекса. По согласованию с уполномоченными органами Кыргызской Республики по взаимодействию с ЕАЭС, определяет единый порядок взаимодействия в сфере дорожно-транспортного комплекса Кыргызской Республики с Евразийской экономической комиссией.

Отдел внешних связей министерства координирует работу в сфере дорожно-транспортного комплекса по спектру вопросов ЕАЭС, а также по согласованию с уполномоченными органами Кыргызской Республики по взаимодействию с ЕАЭС, ведет переговоры с ЕЭК в рамках своей компетенции.

Визитная карточка

**Налобина  
Елена Владимировна**

**Образование**

высшее

**Карьера**

1984–1990

гг. – экономист, старший экономист Министерства заготовок Кыргызской Республики.



1986–1990 гг. – начальник отдела Фрунзенского комбината хлебопродуктов.

С октября 1994 по настоящее время – ведущий специалист, главный специалист, заместитель начальника, заведующая Отделом внешних связей и интеграции (ранее – Управлением внешнеэкономических связей и инвестиций) Министерства транспорта и дорог Кыргызской Республики (ранее – Министерства транспорта, Министерства транспорта и связи, Министерства транспорта и коммуникаций).

Налобина Елена Владимировна – Советник Государственной службы 2 класса.

**Награды**

Награждена Почетной грамотой Министерства транспорта Кыргызской Республики и наградным знаком «Отличник государственной службы».





## ПРОБЛЕМЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ РЕСПУБЛИКИ

Одна из основных подсистем дорожной отрасли – финансирование. Какие проекты ни возьми, необходимы средства. После развала Советского Союза финансирование дорожной отрасли Кыргызстана значительно снизилось, что естественно негативно отразилось на дорожной отрасли, в том числе на состоянии сети автомобильных дорог. Вплоть до 2006 года в Кыргызстане дорожная отрасль финансировалась в пределах 20% от необходимого объема. Средств едва хватало на текущий ремонт и содержание автомобильных дорог, не говоря уже о среднем и капитальном ремонтах.

**Н**есмотря на то, что с 1997 года в республике начали привлекать средства международных банков для строительства, реконструкции и капитального ремонта автомобильных дорог международного значения, политика Правительства Кыргызской Республики в части финансирования ремонта и содержания автомобильных дорог оставалась неизменной. Недостаточные средства из республиканского бюджета, выделенные на ремонт и содержание автомобильных дорог, не позволяли выдерживать межремонтные сроки. Дорожная сеть ежегодно стала терять по 200 км дорог, ухудшалось общее состояние существующих дорог.

В 1998 году, после начала капитального ремонта основных автомобильных дорог международного значения, по предложению зарубежных партнеров по развитию, для совершенствования финансирования дорожной отрасли был принят Закон Кыргызской Республики «О Дорожном фонде».

Данным законом были определены источники образования Дорожного фонда и введены требования по его целевому использованию. Однако

Визитная карточка

### Дүйшебаев Алмазбек Джаньшибекович

Родился 21 февраля 1972 года в с. Чымгент Кара-Бууринского района Таласской области Кыргызской ССР.

#### Образование.

В 1994 году закончил учетно-экономический факультет Кыргызского государственного университета по специальности “Бухгалтерский учет и анализ хозяйственной деятельности” с присвоением квалификации “Экономист”.

#### Карьера.

Июнь 1994 – август 1996 гг. – инженер отдела сохранности денежных сумм и почтовых отправлений ГП “Кыргыз почтасы”.  
Июнь 1996 – август 1998 гг. – главный специалист отдела бухгалтерского учета и финансового контроля Министерства связи КР.  
Август 1998 – февраль 1999 гг. – главный специалист Управления бухгалтерского учета и финансового контроля.  
Февраль 1999 – сентябрь 1999 гг. – главный бухгалтер УАД “Бишкек-Ош”.  
Сентябрь 1999 – апрель 2002 – главный бухгалтер ГД “Кыргыз почтасы”.  
Апрель 2002 – февраль 2003 гг. – менеджер ГП “Специальная связь”.  
Февраль 2003 – январь 2004 гг. – заместитель заведующего отделом финансового учета и контроля;  
январь 2004 – июнь 2006 гг. – ведущий специалист отдела финансового учета и отчетности.

Июнь 2006 – январь 2009 гг. – главный специалист управления финансово-экономического развития и контроля;  
январь 2009 – июль 2010 гг. – заместитель начальника управления экономики и финансов, заведующий отделом экономического развития и внутреннего аудита МТид КР.

Июль 2010 – январь 2012 гг. – начальник финансово-экономического отдела Государственной дирекции по восстановлению и развитию городов Ош и Джалал-Абад.

Июль 2012 – июль 2016 гг. – заведующий планово-экономическим отделом Департамента дорожного хозяйства при Министерстве транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики.  
Июль 2016 г. – декабрь 2016 г. – финансовый эксперт группы консультантов по разработке НПА в дорожной отрасли проекта ЦАРЭС Транспортный коридор 1 (дорога Бишкек – Нарын – Торугарт).

Декабрь 2016 г. – по настоящее время – начальник управления финансов и стратегического развития Министерства транспорта и дорог Кыргызской Республики.

#### Награды.

Отличник финансово-экономической службы Кыргызской Республики, удостоен Почетной грамоты Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики” и Государственной дирекции по восстановлению городов Ош и Джалал-Абад.

Женат, имеет сына и дочь.







на практике данный закон так и не заработал, из-за того, что в законодательных актах, регулирующих деятельность бюджетного финансирования, изначально не были заложены механизмы управления Дорожным фондом и другие нормы и требования.

Кроме этого, с введением в действие последней редакции Налогового кодекса Кыргызской Республики, сокращен основной источник Дорожного фонда — налог на автомобильные дороги, взимаемый с общего оборота предприятий. После сокращения источников Дорожного фонда в 2011 году его ежегодный объем стал составлять около 700,0 млн. сомов, что было недостаточно для финансирования ремонта и содержания автомобильных дорог.

В настоящее время в нашей республике, в том числе и в министерстве транспорта и дорог активно обсуждается вопрос налогообложения за пользование автомобильными дорогами.

Принципиальная позиция нашего ведомства сводится к рассмотрению вопроса налогообложения за пользование автомобильными дорогами в совокупности с вопросом



внедрения механизма функционирования Дорожного фонда. Введение нового источника Дорожного фонда — налога за доступ к автомобильным дорогам, взимаемого с розничной продажи топлива, сборы по которому по предварительным расчетам должны составить около 3 млрд. сомов, позволит увеличить ежегодный общий объем Дорожного фонда до 5 млрд. сомов.

Введение налога за пользование автомобильными дорогами обусловлено несколькими основными причинами:

Первое — отсутствием механизмов регулирования величины налога в зависимости от интенсивности использования дорог. Налогом на транспортные средства не учитывается интенсивность пользования дорог. Простой пользователь

дороги, использующий транспортное средство только для передвижения (ежегодный средний пробег около 15 тыс. км) и таксист, который использует транспортное средство в предпринимательских целях (ежегодный средний пробег более 80 тыс. км) платят одинаковую сумму налога.

Второе — очень слабая дифференциация налога в зависимости от вида транспортных средств. Налог на транспортные средства уплачивается в зависимости от объема двигателя и вида транспортных средств. Одно и то же транспортное средство может иметь разные объемы двигателя, но при этом воздействие на состояние дороги не имеет существенного различия. Существенное различие по негативному воздействию на состояние дороги имеет место при различных осевых нагрузках на дорогу, т.е. насколько масса транспортного средства больше, настолько больше его воздействие на состояние дороги и расход топлива. Поэтому введение налога в зависимости от расхода топлива будет справедливым в плане дифференциации платы за пользование дорогами в зависимости от вида транспортного средства.

Третье — увеличение потока транзитных транспортных средств через территорию республики. С обретением независимости Кыргызская республика с каждым годом все больше интегрируется в реги-







ональную экономику. Положительным результатом государственной внешней политики в области автомобильных дорог стало включение некоторых автомобильных дорог республики как участков региональных транспортных коридоров. В настоящее время основная часть автомобильных дорог международного значения реабилитирована за счет средств международных доноров. В силу этого и с развитием международной торговли между странами нашего региона с каждым годом увеличивается интенсивность движения транспортных средств, в том числе транзитом через нашу республику. В соответствии с международными договорами с соседними странами, такими как Узбекистан, КНР, Казахстан и Таджикистан, наша республика не может взимать плату за проезд через нашу территорию, это привело бы к адекватным мерам со стороны тех же государств. В связи с вышеизложенным, считаем верным решением для поддержания наших международных дорог в хорошем состоянии, включить в стоимость бензина, дизельного топлива и газа налог за доступ к автомобильным дорогам. Эта мера не будет являться дискриминирующей по отношению к иностранным пользователям наших автодорог, так как налог будут платить и отечественные пользователи дорог.

Для того чтобы финансирование дорожной отрасли происходило исключительно из средств республиканского бюджета, необходимо вводить предлагаемый налог и механизмы управления Дорожным фондом. По предварительным расчетам международных консультантов, при ежегодном объеме Дорожного фонда в 3,5 – 4 млрд. сомов, Кыргызстан по истечении 7-8 лет может полностью отказаться от внешнего заимствования финансовых средств на дорожную отрасль.

Также необходимо подчеркнуть удобство введения налога по отношению корректировки расходов на содержание автодорог. Как известно, практически свыше 60% расходов на ремонт и содержание автодорог составляют расходы на ГСМ и битум. Повышение стоимости топлива соответственно увеличит доходы по налогам за доступ к автодорогам.

Во многих странах мира развитию сети автомобильных дорог придают особое значение. При этом широко используется аккумулялирование средств на отдельных фондах, создавая прочную основу для их финансирования.

К примеру, в США существенный источник пополнения финансовых средств – общегосударственный попечительский фонд шоссейных дорог, существующий с 1956 года. При этом в фонд уплачива-

ется по 18 центов с каждого галлона проданного моторного топлива (или 4,8 цента с литра). Это федеральный источник финансирования со штаб-квартирой в Вашингтоне. Основным источником денежных поступлений – налоги, общий уровень поступлений по которым составляет 90 млрд. долларов в год. Основные виды включают акцизный налог с продажи нефтепродуктов, продажи автомобилей, налог от реализации покрывшек. При приобретении и эксплуатации грузового автотранспорта платится единый налог – 1700 долларов в год с автомобиля.

В результате при общей протяженности автомобильных дорог страны в 62 млн. км и общем объеме автомобильных перевозок в транспортной системе 26%, сумма средств, осваиваемых дорожной отраслью США, составляет 180 млрд. долларов в год, включая все виды финансирования.

В Великобритании большую часть автодорог содержит Дорожное агентство. Его бюджет формируется от поступлений с налога за пользование дорогами и акциза на горюче-смазочные материалы. В июне 2005 года правительство предложило к 2015-2020 годам заменить их единым налогом за пробег. Спутниковая система будет отслеживать движение всех автомобилей в стране, а затем их владельцам выставят счет за пробег дифференцированно в сельской местности и в городе в час пик.

Япония. Федеральные трассы финансируются дорожным бюро министерства земли, инфраструктуры и транспорта за счет налогов на горючее и на тоннаж автомобиля. Локальные трассы находятся в ведении местных дорожных фондов, формируемых за счет тех же налогов, а также сборов на приобретение автомобиля





(3-5% от стоимости) и налогов на пользование дорогами.

В Швейцарии 12 февраля 2017 года был проведен референдум, одним из вопросов которого было создание «Фонда развития национальной дорожной сети». Данный вопрос был вынесен на референдум в связи с тем, что в будущем возможен дефицит средств, выделяемых на поддержание дорожной сети страны.

В Кыргызской Республике, несмотря на стабильное финансирование дорожной отрасли, финансирование покрывает лишь 55-60% потребности отрасли. Ежегодно увеличивается протяженность автомобильных дорог с асфальтобетонным покрытием и дорог международного значения. Согласно расчетам, к 2023 году ежегодные потребности в средствах для ремонта и содержания автомобильных дорог общего пользования возрастут до 5,0 млрд. сомов, так как для вновь реабилитированных и построенных участков дорог, на которые потрачено более половины внешнего долга страны, потребуется своевременное проведение работ по содержанию, текущему, среднему и капитальному ремонту.

Таким образом, проблема финансирования ремонта и содержания автомобильных дорог по-прежнему остается актуальной проблемой, пока источники формирования фонда недостаточны для накопления объемов средств для ремонта и содержания автомобильных дорог в соответствии с требуемыми нормами и сроками ремонта и строительства автомобильных дорог. Ежегодные требуемые средства для ремонта, содержания и строительства автомобильных дорог по нормативам исчисляются в пределах более 3,5 млрд. сомов, в том числе около 2 млрд. сомов только на ремонт и содержание, остальные — на

капитальное строительство автомобильных дорог. Необходимо отметить, что ежегодное недофинансирование ремонта и содержания автомобильных дорог, увеличивает ежегодные объемы требуемых средств на их капитальный ремонт и наносит прямой экономический ущерб государству.

В связи с вышеизложенным, и исходя из объемов ежегодного потребления горючего по республике в объеме около 1,0 млн. литров, ставка налога за пользование автомобильными дорогами должна составлять около 7%. С учетом платежей за регистрацию и перерегистрацию автотранспортных средств и 50% акцизного налога на топливо, объем Дорожного фонда составит более 3,0 млрд. сомов.

Дополнительные расходы пользователей дорог будут компенсированы за счет сокращения расходов на ремонт транспортных средств и времени на поездки (топливо) в связи с улучшением технического состояния автомобильных дорог. По расчетам независимых консультантов, есть прямая зависимость увеличения финансирования ремонта и содержания автомобильных дорог и транспортно-эксплуатационных расходов пользователей дорог. Так, увеличение финансирования до 5 млрд. сомов в год и эффективное его использование может сократить расходы на транспортно-эк-

сплуатационные расходы пользователей автодорог до 2,5 раз. Кроме финансовой выгоды также очевидны выгоды в виде экономии времени на поездку и повышение безопасности движения на автомобильных дорогах.

В последние годы в Российской Федерации средства на ремонт и содержание дорог выделяются по нормативу, что положительно влияет на улучшение состояния существующих дорог. В Кыргызстане необходимо продолжить поиски новых источников для финансирования дорожной отрасли, чтобы адекватно выделять их для ремонта и содержания автомобильных дорог с учетом увеличения интенсивности движения и нарастающих нагрузок на ось автомобилей, а также агрессивного воздействия погодно-климатического фактора.

*Нурлан КАЙЫНБАЕВ,  
Руководитель экспертной группы по реформе Министерства транспорта и дорог Кыргызской Республики*

*Алмазбек ДУЙШЕБАЕВ,  
Начальник финансового управления Министерства транспорта и дорог Кыргызской Республики*

*Бури КАРИМОВ,  
Руководитель Секретариата МСД, д.т.н., проф.*







## ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКЕ: ВЫЗОВЫ И ПЕРВООЧЕРЕДНЫЕ МЕРЫ

Ыманали САРКУЛОВ,  
заместитель начальника ГУОБДД МВД КР, полковник

Статья подготовлена по материалам Совещания в формате круглого стола по вопросам деятельности полиции в целях обеспечения безопасности дорожного движения в отдельных странах Европейского региона, которое прошло в Москве (Российская Федерация) 11-12 февраля 2019 года.

Ежегодно на дорогах мира в среднем погибает 1,35 миллиона человек, а ранения получают около 50 млн.

В Кыргызской Республике количество дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом на 100 тыс. населения составляет 15,4. К примеру, в России этот показатель — 18, в Казахстане — 17,6, в Германии — 4,1.

В Кыргызской Республике приняты Национальные подходы к обеспечению безопасности дорожного движения, а именно:

- принят комплексный план по БДД, утвержденный Постановлением Правительства Кыргызской Республики №546 от 30 августа 2017, в котором намечены меры по повышению дорожной безопасности;

- целевые индикаторы БДД заложены в проект Национальной стратегии развития-2040, а также индикаторы дорожной безопасности включены в принятые Кыргызстаном планы по реализации глобальных Целей устойчивого развития 2030;

- стратегия безопасности дорожного движения стран ЦАРЭС, в которую входит Кыргызская Республика, состоит в сокращении количества смертельных случаев в автодорожных коридорах

ЦАРЭС на 50% к 2030 году, по сравнению с 2010 годом.

Повышение безопасности дорожного движения — одно из приоритетных направлений государственной политики.

СВЕДЕНИЯ  
о дорожно-транспортных происшествиях в Кыргызстане  
(уровень ДТП, число погибших и раненных на 100 тысяч населения)

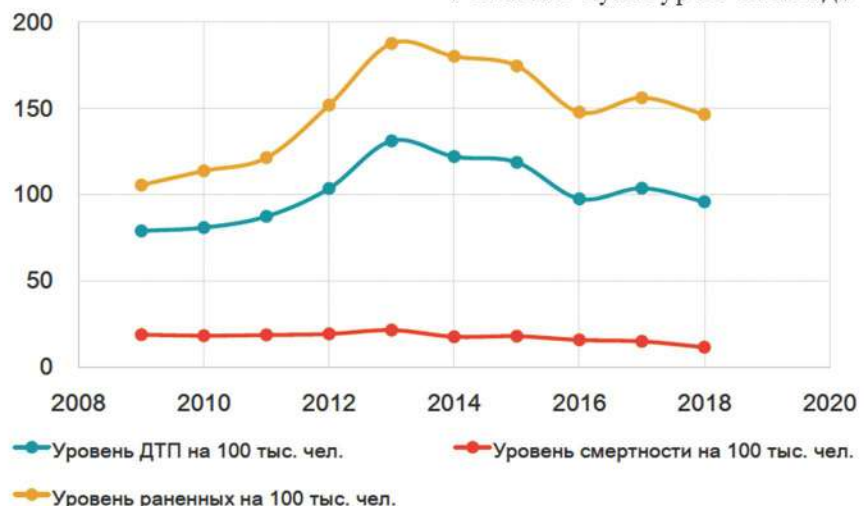
Годы	Численность населения	Количество АМТС
2009	5 383 000	425 680 ед.
2010	5 448 000	444 094 ед.
2011	5 515 000	762 218 ед.
2012	5 607 000	888 572 ед.
2013	5 720 000	991 888 ед.
2014	5 836 000	1 105 606 ед.
2015	5 957 000	1 015 352 ед.
2016	6 019 000	1 146 780 ед.
2017	6 128 000	1 174 055 ед.
2018	6 257 000	1 348 000 ед.

Помимо принятых стратегических документов многое делается по изменению законодательства и ужесточению мер наказания виновных в совершении ДТП, а сам вопрос безопасности дорог постоянно отслеживается на самом высоком политическом уровне.

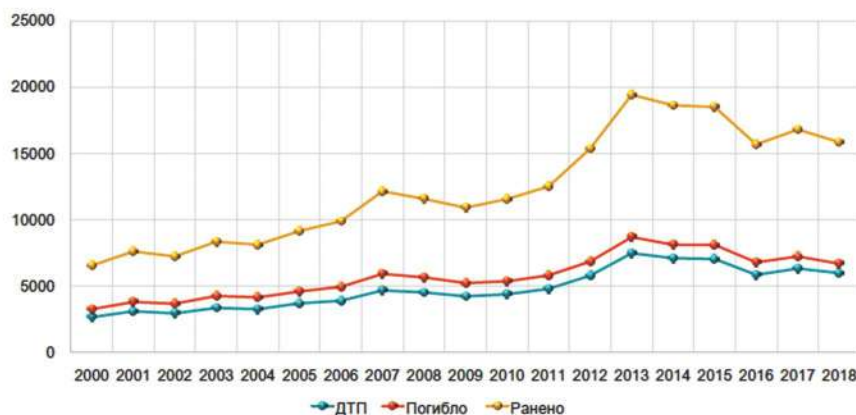
За последние 10 лет (с 2009 по 2018 годы) в Кыргызской Республике официально зарегистрировано 59157 случаев ДТП, в которых погибло 9940 человек и 86338 человек были ранены.

### Ключевые причины ДТП

Доля ДТП растет с ростом народонаселения, приростом парка АТС и из-за плохого качества подготовки автоводителей, которое сочетается с низкой культурой соблюде-







СВЕДЕНИЯ о ДТП с участием детей

ния правил дорожного движения (ПДД) в обществе в целом.

Основные причины ДТП:

1. Превышение скоростного режима;
2. Нарушение правил маневрирования;
3. Управление АТС в нетрезвом состоянии.

## Нормативно-правовой подход в обеспечении безопасности дорожного движения

С принятием закона КР «О внесении изменений в Кодекс Кыргызской Республики «Об административной ответственности» №140 от 18.07.2014 года ни один инспектор не имел права:

- штрафовать на месте, обязуясь выписать квитанцию;

- забрать водительские права;

- выдать временные права и отпустить водителя.

Попало в категорию нарушений и общение за рулем по мобильному телефону, держа его в руках во время вождения.

Изменение размера санкции за нарушение ПДД:

- за управление технически неисправным АМТС штраф повышен в 3 раза (с 200 до 500 кирг. сомов);

- за управление АМТС в нетрезвом состоянии – в 7 раз (с 1500 до 10000 кирг. сомов);

- за допуск водителей к перевозке пассажиров без тех. и мед. осмотра – в 13 раз (с 1500 до 20000 кирг. сомов);

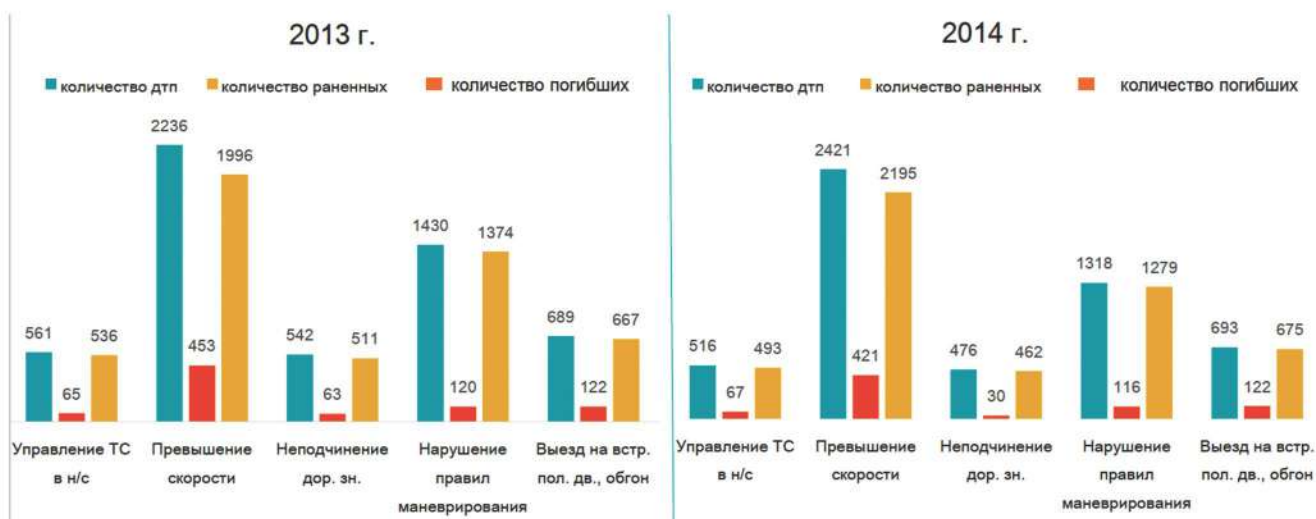
Нарушитель должен был оплатить штраф в местном

отделении ГУОБДД в течение 30 дней. Временные права действовали тот же период времени и после истечения срока не продлевались.

В результате этих мер: снизилось на 5,0% количество ДТП, на 16,2% – число погибших и на 2,0% – число пострадавших.

Количество погибших в результате ДТП за 2015 год в сравнении с 2014 годом возросло на 3,7%, в связи с чем Распоряжением Правительства Кыргызской Республики №261-р от 12.07.2015 года был разработан План мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения в Кыргызской Республике на 2015 – 2017 годы, в котором отмечены следующие пункты:

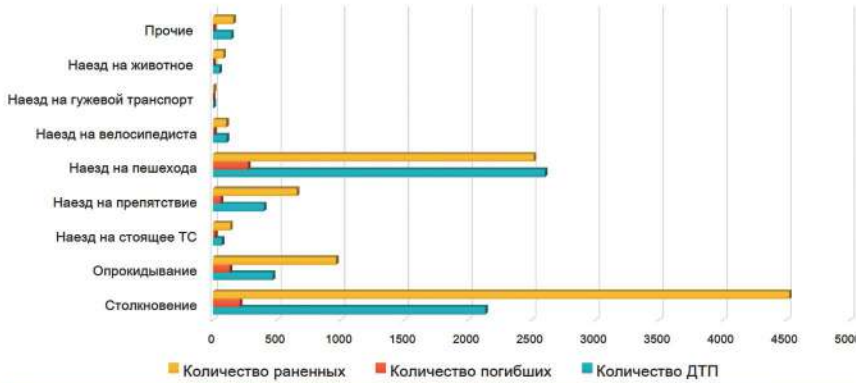
- совершенствование законодательства в области безопасности дорожного движения;
- совершенствование профилактики ДТП и пропаганды безопасности дорожного движения;
- совершенствование организации дорожного движения;
- повышение эффективности государственного контроля и надзора в области обеспечения безопасности дорожного движения;







# Дорожная БЕЗОПАСНОСТЬ



Состояние БДД на 2018 год  
Сведения о дорожно-транспортных происшествиях (по видам)

- совершенствование системы оказания помощи пострадавшим в ДТП и в ликвидации их последствий.

«План мероприятий по реализации комплекса мер по реформе системы дорожной безопасности в Кыргызской Республике» утвержденный Постановлением Правительства Кыргызской Республики №546 от 30.08.2017 года, содержал 6 блоков и 169 мероприятий:

**Блок 1.** Автоматизация управления в сфере обеспечения дорожной безопасности.

**Блок 2.** Управленческие меры.

**Блок 3.** Законодательные меры.

**Блок 4.** Дорожная инфраструктура.

**Блок 5.** Медицинское обеспечение безопасности дорожного движения.

**Блок 6.** Проведение информационных кампаний и повышение информированности населения.

В целях продолжения положительного опыта был утверждён новый План мероприятий по реализации

комплекса мер по реформе системы дорожной безопасности в Кыргызской Республике на 2018-2019 годы, которым предусмотрены не только действенные правовые меры, но и улучшенный технический аспект проезжей части с повышенными характеристиками реагирования на чрезвычайные ситуации.

На данный момент разработан проект Стратегии безопасности дорожного движения КР на период 2019-2023 гг.

Данная стратегия предполагает следующие меры:

- применение принципа «отсутствия толерантности» к нарушителям ПДД;
- реализации проекта «Безопасный город»;
- проведение для большего эффекта профилактических работ;
- создание безопасной дорожной инфраструктуры;
- вовлечение населения в работу по снижению ДТП и смертности на дорогах.



Сведения о дорожно-транспортных происшествиях (по причинам)







## В ФОКУСЕ – БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОГ

Мелисбек АЛЫПСАТАРОВ,  
Начальник управления автомобильных дорог МТид КР

*Не секрет: показатели дорожной безопасности в Кыргызской Республике далеки от оптимальных. Поэтому актуальнейшая задача, стоящая сегодня перед транспортно-дорожным сектором страны, – повышение безопасности автомобильных дорог, снижение числа ДТП, прежде всего с тяжелыми последствиями. Какие успехи в этом направлении были достигнуты в Кыргызстане за два последних года?*

*Представляем вашему вниманию Доклад МТид КР по безопасности дорожного движения за 2017-2018 гг.*

Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования, находящихся в оперативном управлении (на балансе) Министерства транспорта и дорог Кыргызской Республики, составляет 18726,65 км автодорог. Из них: 4150,7 км дорог международного значения, 5565,54 км — государственного значения, 9010,41 км — местного значения.

В соответствии с Постановлением Правительства Кыргызской Республики № 546 от 30 августа 2017 года по реформе дорожной безопасности в Кыргызской Республике выполняется целый комплекс мероприятий.

1. В соответствии с требованиями Законов Кыргыз-

ской Республики «Об автомобильных дорогах», «О дорожном движении», «Об органах внутренних дел», постановления Правительства Кыргызской Республики № 596 от 15.10.1997 г. и № 523 от 30.10.2007 г. был издан совместный Приказ Министерства внутренних дел Кыргызской Республики № 218 от 26.02.2016 г. и Министерства транспорта и дорог Кыргызской Республики № 57 от 26.02.2016 г. «Об организации и проведении совместного обследования автодорог общего пользования».

Во исполнение данного Приказа, весной 2017 г. комиссией организовано и проведено весеннее обследование автомобильных дорог обще-

го пользования, по которым осуществляются перевозки пассажиров по регулярному маршруту. По результатам обследования совместно с инспекторами ГУПМ КР, было выявлено 74 аварийно-опасных участка (АОУ). Из них за II-полугодие ликвидировано 34.

Кроме того, установлены и заменены дорожные знаки в количестве 941 шт. на общую сумму 1 млн. 628,7 тыс. сом, и произведена планировка обочин в объеме 7377 км, произведена ремонтная профилировка гравийных дорог в объеме 5079,7 км, а также произведен ямочный ремонт в объеме 235330,72 м<sup>2</sup> на сумму 207440,0 тыс. сом. Произведена разметка 47959,5 м<sup>2</sup> на сумму 2372,0 тыс. сом.

Помимо этого, в настоящее время Министерством транспорта и дорог Кыргызской Республики совместно с Министерством Внутренних Дел КР издан приказ № 65 от 26 февраля 2018 года об организации и проведении весенне-осенних обследований автомобильных дорог общего пользования.

2. Министерством транспорта и дорог Кыргызской Республики задействовано в Плане мероприятий 40 ме-







роприятий (20 мероприятий по автомобильному транспорту и 20 мероприятий по дорожной отрасли).

Из-них:

- по 12 мероприятиям автомобильного транспорта МТиД является ответственным органом, а по 8 мероприятиям – соисполнителем;

- по 9 мероприятиям дорожного хозяйства МТиД является ответственным органом, а по 11 мероприятиям – соисполнителем.

Из 12 мероприятий автомобильного транспорта, по которым Министерство является ответственным органом, выполнено 7 мероприятий, еще 5 мероприятий находится на стадии выполнения.

Для выполнения мероприятий проделана нижеперечисленная работа по разработке нормативных правовых актов.

Разработан проект Закона Кыргызской Республики «О внесении изменений в некоторые законодательные акты Кыргызской Республики». Данным законопроектом предлагается внести изменения и дополнения в Законы Кыргызской Республики «Об автомобильном транспорте»



и «О дорожном движении в Кыргызской Республике». В настоящее время данный законопроект находится на согласовании в Министерстве юстиции Кыргызской Республики.

Данным законопроектом предполагается повышение водительского стажа для перевозки пассажиров автобусами и микроавтобусами от 3-х до 5 лет, и установление водительского стажа не менее 3-х лет для перевозки пассажиров легковыми такси. Также предлагается запретить использование автомобилей

с правосторонним расположением рулевого колеса относительно оси автомобиля для коммерческих перевозок пассажиров в международном, междугороднем и пригородном сообщениях.

Разработаны 2 проекта постановлений Правительства Кыргызской Республики.

Первый – «Об утверждении Положения о лицензировании отдельных видов деятельности в области автомобильного и водного транспорта».

Вышеназванным проектом постановления Правительства Кыргызской Республики предлагается установить механизм лицензионного контроля перевозчиков, провести экзамены перед выдачей лицензии, установить перечень грубых нарушений, порядок аннулирования лицензий, а также установить новые нормы, направленные на обеспечение безопасности дорожного движения.

Второй – «О внесении изменений и дополнений в постановление Правительства Кыргызской Республики «Об утверждении Правил организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом в Кыргызской Республике».







Вышеназванным проектом постановления Правительства Кыргызской Республики предлагается расторгнуть контракты на обслуживание пассажирских перевозок за совершение ДТП, повлекших смерть одного и более лиц или ранение трех и более лиц.

Кроме этого, для реализации Плана мероприятий выполнены следующие практические мероприятия:

- размещена на сайте лицензиара полная информация о лице, получившем лицензию. В салонах пассажирского автотранспорта размещена информация с контактными данными лицензиара для рассмотрения жалоб и предложений граждан.

- проводятся постоянные обследования пассажирских перевозчиков на предмет обеспечения безопасности перевозок граждан и совместные рейдовые проверки соблюдения требований БДД совместно с сотрудниками ГУПМ с привлечением СМИ.

3. Согласно технического регламента ТР ТС 014/2011 «Безопасность автомобильных дорог» введено требование о применении 180 межгосударственных стандартов, (включенных в перечень национальных стандартов) по строительству, реконструкции и ремонту автомобильных дорог.

Совместным приказами МТиДКР от 27 апреля 2017 года №155 и ЦСМ при МЭ КР от 28 апреля 2017 года № 23 создан Технический комитет по стандартизации автомобильных дорог и сооружений и транспорта (ТК-55), который занимается

разработкой и рассмотрением национальных стандартов в области безопасности автомобильных дорог в соответствии с международными стандартами.

В данных стандартах учтена политика «Приоритет пешеходам», а также нормы для островков безопасности, приподнятых пешеходных переходов и других элементов дорожной инфраструктуры, обеспечивающих снижение скорости автомобилей и безопасность пешеходов.

Для проведения работ по паспортизации автомобильных дорог Постановлением Правительства Кыргызской Республики от 24 августа 2017 года № 539 создан ГУ Производственно-инновационный центр (ПИЦ). Основными функциями ПИЦ являются:

- проведение работ по государственному учету дорог;
- организация видеонаблюдения на основных магистральных дорогах и стратегических объектах;
- содействие министерству по определению качества дорожно-строительных работ;
- внедрение и сопровождение информационных систем;
- ремонт и содержание дорожно-строительной техники;
- переподготовка специалистов.

Для проведения паспортизации приобретена дорожная передвижная лаборатория. Кроме этого, в рамках институциональной помощи АБР планируется осуществить проект по системе управления дорожными активами.

4. В тоже время в целях обеспечения дорожной безо-

пасности в населенных пунктах в местах расположения школьных и дошкольных учреждений и других аварийно-опасных местах, в соответствии с протокольными поручениями Правительства Кыргызской Республики МТиД КР ведутся работы по установке вызывных пешеходных светофоров вдоль дорог, где расположены образовательные учреждения на 228 участках. В настоящий момент светофоры установлены на 42 участках по 1 этапу за счет сэкономленных средств от тендеров департамента, на основании распоряжения Правительства Кыргызской Республики от 28 сентября 2017 года № 439-р на общую сумму 18700 тыс.сом.

Приказом департамента дорожного хозяйства при МТиД КР от 18 сентября 2017 года № 158-ОД, подведомственным организациям было поручено объявить соответствующие конкурсы на веб-сайте Государственных закупок Кыргызской Республики в рамках законодательства Кыргызской Республики по 2 этапу установки вызывных пешеходных светофоров со всеми принадлежностями на 43 участках на сумму 19335 тыс. сом. Из них в настоящее время завершены работы на 3 участках, заключен договор подряда на 20 участков. На остальных 20 участках проводятся соответствующие работы по тендеру.

Вышеуказанные работы планируется завершить в I квартале текущего года при своевременном финансировании.

Установка светофорных объектов и знаков осуществ-







# Дорожная БЕЗОПАСНОСТЬ



вляется согласно ГОСТ 52289-2004 «Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».

В целях разработки прозрачной системы установления светофоров и дорожных знаков, предусматривающей привлечение к обсуждению представителей гражданского общества, с выставлением проектов титульных списков на интернет-сайтах органов местного самоуправления, финансирующих установление знаков, в ГАМСУМО направлена соответствующая информация.

В новой редакции «Свода правил по планировке и заселению территорий сельских населенных пунктов Кыргызской республики», утвержденных приказом Государственного агентства архитектуры, строительства и жилищно-коммунального хозяйства при Правительстве Кыргызской Респуб-

лики от 20 сентября 2016 года №7-нпа, устройство ширины полос движения на автомобильных дорогах общего пользования осуществляется согласно СНиП КР 32-01.2004. Проведенным мониторингом по данному вопросу установлена нецелесообразность сужения ширины полос движения.

5. Для приведения в соответствие дорожных знаков, дорожных разметок в соответствии с требованиями конвенций ООН «О дорожном движении» и «О дорожных знаках и сигналах», а также с Техническим регламентом Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011) постоянно проводится плановая работа в рамках выделенных средств. В 2017 году установлены и заменены дорожные знаки в количестве 941 шт. на общую сумму 1 млн. 628,7 тыс. сом.

Обустройство улично-дорожной сети населенных

пунктов искусственным освещением, тротуарами, пешеходными дорожками осуществляется в соответствии с ежегодным планом по мере выделения финансирования.

В соответствии с требованиями ТР ТС 014/2011 «Безопасность автомобильных дорог», стандарты по нанесению дорожной разметки, утвержденные и введенные в действие с 1 января 2016 года, осуществляются по ГОСТ Р 52289-2004.

Также в соответствии с требованиями ТР ТС 014/2011 «Безопасность автомобильных дорог», нормы по установлению искусственной неровности, с учетом расположения общеобразовательных учреждений вдоль автомобильных дорог и улиц, утвержденные и введенные в действие с 1 января 2016 года, осуществляются по ГОСТ 32846-2004.

6. В статье 31 Закона КР «Об автомобильных дорогах» предусмотрена ответственность руководителей дорожных органов уполномоченного государственного органа за не надлежащее содержание автомобильных дорог. Материалы о дорожно-транспортных происшествиях на всех автомобильных дорогах, связанных с неудовлетворительными дорожными условиями, оформляются уполномоченным государственным органом в сфере обеспечения безопасности дорожного движения с обязательным участием пред-







ставителя дорожного органа, ведающего соответствующим участком автомобильной дороги. Органами в сфере безопасности дорожного движения материалы передаются в соответствующие органы для принятия мер по возмещению ущерба, причиненного владельцам транспортных средств, и дорожные органы обязаны возмещать ущерб.

В Кодексе Кыргызской Республики об административной ответственности имеются следующие статьи: статья 219 «Нарушения правил содержания автомобильных дорог, улиц, железнодорожных переездов и других дорожных сооружений» и статья 251 «Нарушения правил содержания смотровых колодцев, подземных коммуникаций, создающие угрозу безопасности дорожного движения», где предусмотрена ответственность должностных лиц дорожных и коммунальных хозяйств. Министерством проводится анализ об административных нарушениях для обоснования и внесения предложений по ужесточению или смягчению ответственности дорожных органов.

По данному вопросу в МВД КР министерством направлена соответствующая информация с предложениями.

Стратегия безопасности дорожного движения стран ЦАРЭС, в которую входит Кыргызская Республика, состоит в сокращении количества смертельных случаев в автодорожных коридорах ЦАРЭС на 50% к 2030 году по сравнению с 2010 годом. Как показал монито-

ринг, по оценке показателей смертности в связи с ДТП в странах ЦАРЭС Кыргызская Республика стоит на 2-м месте после Республики Казахстан.

В Кыргызской Республике показатели дорожной безопасности являются одними из худших в мире. По имеющимся оценкам, количество ДТП с летальным исходом и травмами за последние 10 лет возросло на 40% и в настоящее время продолжается рост смертельных исходов по разным причинам (дорожные условия, человеческий фактор, нарушения правил ПДД и т.д.). При этом, доля экономического ущерба в общем объеме ВВП от ДТП превышает 4%.

Международными консультантами ЦАРЭС были разработаны Руководства по инженерному обеспечению безопасности дорожного движения ЦАРЭС: 1) аудит безопасности дорожного движения; 2) более безопасные дорожные работы; 3) управление придорожными препятствиями.

В настоящее время министерством рассматриваются вопросы о создании аудита безопасности дорожного движения, которые будут содействовать тесному контакту с представителями органов сферы безопасности дорожного движения по изучению и внедрению зарубежного опыта, проведению мониторинга существующих, а также при строительстве и реабилитации автомобильных дорог. Кроме этого, предлагаем проведение семинаров с участием междуна-

родных консультантов, обучение и подготовку сертифицированных сотрудников по Программе ЦАРЭС.

Об этом в ГААСЖКХ направлена информация с соответствующими предложениями.

Приемка в эксплуатацию автомобильных дорог проводится согласно ГОСТу 32755-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Требования к проведению приемки в эксплуатацию выполненных работ» и Техническому регламенту Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог».

7. По установке разделительных барьерных металлических ограждений по осевой линии на автомобильных дорогах 1 и 2 технической категории издан Приказ МТиД КР от 19 сентября 2017 года №303. Работа будет проводиться по мере выделения финансирования.

В настоящее время из реализуемых проектов по линии ГРИП АБР с 4-х и 6-и полосным движением спроектирована автомобильная дорога Бишкек—Ош (участок Бишкек—Кара-Балта) по проекту усовершенствования коридора ЦАРЭС 3 автодорога Бишкек-Ош, Фаза 4. По проекту на всем протяжении участка дороги Бишкек—Кара-Балта, протяженностью 45,1 км, предусмотрены разделительные барьерные ограждения. Под II-техническую категорию с двумя полосами движения запроектирован проект строительства альтернативной дороги «Север—Юг» Фазы 1, 2, и 3. Необходимо отметить, что 4-х полосное движение







## Дорожная БЕЗОПАСНОСТЬ

предусмотрено лишь в населенных пунктах, где будет введено ограничение скоростного режима, и дополнительные полосы будут выполнять роль переходно-скоростных полос. На остальных участках дороги, проходящих в горных условиях, радиусы поворотов вертикальных, горизонтальных кривых и существующая ширина проезжей части не позволяют установить разделительные барьерные ограждения.

В международных проектах при строительстве и реконструкции дорог 1 и 2 категории проектами предусматриваются барьерные ограждения по оси дороги.

На участке автомобильной дороги Бишкек—Нарын—Торугарт 0 км до 22 км не требуется установка разделительных ограждений. В плане министерства по строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог общего пользования на 2018 год планируются работы по установке разделительных барьерных ограждений на автомобильной дороге Бишкек—Нарын—Торугарт с 21 км по 31 км на сумму 37 млн. сом. С 103,7 км по 147 км установлены железобетонные разделительные ограждения.

Приказом МТД КР № 303 б 19 сентября 2017 года предусматривается ДДХ при МТД КР, ГРИП АБР, ГРИП ВВ, ГРИП АБР и ПИИ «Кыргыздортранспроект» при проектировании автомобильных дорог предусматривать места безопасного перехода скота

с определением мест и времени, и установка соответствующих знаков и искусственного освещения.

В соответствии со статьёй 23 Закона «Об автомобильных дорогах» земли автомобильных дорог включают в себя земли полосы отвода, полосы отчуждения и контролируемой зоны, которые предоставлены в постоянное или временное пользование, в том числе на условиях аренды, дорожным органам для строительства и эксплуатации автомобильных дорог, а также для размещения зданий и сооружений, обеспечивающих нормальное функционирование дорожно-эксплуатационной службы.

Земли полосы отчуждения автомобильных дорог используются только для развития, благоустройства и размещения комплекса дорожного сервиса.

Генеральная схема развития, благоустройства и размещения объектов дорожного сервиса на полосе отчуждения, в контролируемой зоне и на полосе отвода автомобильных дорог международного и государственного значения разрабатывается уполномоченным государственным органом в сфере транспорта и коммуникаций и подлежит согласованию с уполномоченным государственным органом в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

В реализуемых международных проектах обустрой-

ство улично-дорожной сети предусмотрено соответствующими проектами.

После изучения и анализа зарубежного опыта по сокращению и обеспечению безопасности движения общественного транспорта в крупных городах, будут направлены предложения мэриям городов Бишкек и Ош.

В настоящее время по проекту усовершенствования коридора ЦАРЭС 3 автодорога Бишкек—Ош, Фаза 4 предусмотрено 7 существующих и 6 новых подземных переходов.

В целях снижения риска ДТП при засыпании водителей, в соответствии с Межгосударственным стандартом ГОСТ 33025-2014, установлены шумовые полосы на автомобильных дорогах Бишкек—Ош на 264 км, Ош—Баткен—Исфана на 123 км и Бишкек—Нарын—Торугарт на 116 км. В настоящее время планируются установление шумовых полос на других аварийноопасных участках автомобильных дорог общего пользования.

ПИИ «Кыргыздортранспроект» дано задание при проектировании и реконструкции дорог предусматривать вместо бетонных опор освещения металлические и другие конструкции.

На автомобильной дороге Бишкек—аэропорт «Манас» бетонные опоры освещения заменены на металлические конструкции.







## ГОСУДАРСТВЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ «КЫРГЫЗАЭРОНАВИГАЦИЯ»

18 октября 1997 года вышло Постановление Правительства Кыргызской Республики № 610 «О разграничении функций государственного регулирования и хозяйственной деятельности в гражданской авиации Кыргызской Республики». Именно эта дата считается днем рождения ГП «Кыргызаэронавигация». Основная функция предприятия – обслуживание воздушного движения и контроль за использованием воздушного пространства Кыргызской Республики.

С момента выделения из состава Национального авиаперевозчика «Кыргызстан Аба Жолдору», предприятие работало на устаревшем оборудовании, которое досталось в наследство от Советского Союза. В связи с этим модернизация технических средств стояла на первом месте.

С 2004 г. начался первый этап модернизации метеорологического оборудования и внедрение средств автоматизации и новых технологий для улучшения метеорологического обеспечения воздушного движения.

В 2007 г. было принято постановление Правительства Кыргызской Республики от 29 мая 2007 г. № 197 «О выделении денежных средств на модернизацию аэронавигационного оборудования ГП «Кыргызаэронавигация».

Так начался второй этап модернизации аэронавигационного и метеорологического оборудования.

В рамках реализации программы «Национальной стратегии по устойчивому развитию (НСУР) КР на период 2013-2017 годы» нами разработана «Программа развития и модернизации систем обслуживания воздушного движения ГП «Кыргызаэронавигация» на 2013-17 гг. и до 2020 года». На основании этой программы реализуются крупные проекты: модернизация национальной системы организации воздушного движения; модернизация и приобретение навигационного оборудования и технических средств для аэропортов «Манас», «Ош» и «Иссык-Куль».

В 2015 году было подписано кредитное соглашение между

Визитная карточка

**Рахманов**  
**Улукбек Айтбаевич**

**Образование.** Имеет два высших экономических образования. В 2003 году прошел курсы повышения квалификации руководителей работников в Институте повышения квалификации Гражданской авиации (Академия Гражданской авиации г. Санкт-Петербурга). В 2008 году окончил Академию Гражданской авиации в г. Алматы. Кандидат экономических наук, защитил диссертацию на тему: «Экономические проблемы и перспективы развития Гражданской авиации КР».



**Карьера.** В гражданской авиации с 1999 года. В 2001 году занимал должность Заместителя генерального директора ГП «Кыргызаэронавигация» по финансам и экономике. В 2005 году назначен Первым заместителем генерального директора ГП «Кыргызаэронавигация». С апреля 2013 года – Генеральный директор ГП «Кыргызаэронавигация». В 2014-2016 гг. являлся председателем Координационного совета «Евразия».

Опытный руководитель и организатор производства. Пользуется заслуженным авторитетом среди авиаторов не только в Кыргызской Республике, но и в странах ближнего и дальнего зарубежья.

**Награды.** Почетная грамота Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики, неоднократно награжден Почетными Грамотами Межгосударственного Авиационного комитета (МАК), является Почетным членом Координационного Совета «Евразия».







## ЛИДЕРЫ ОТРАСЛИ

ГП «Кыргызаэронавигация» и Российско-Кыргызским фондом развития по выделению средств на модернизацию аэронавигационного и метеорологического оборудования, которое послужило мощным импульсом для масштабной реализации намеченных предприятием планов.

Отметим вклад предприятия в развитие туризма страны. За вклад в проведении II-Всемирных игр кочевников предприятие награждено Благодарственным письмом от Президента КР.

В настоящее время, в соответствии с резолюцией А36-23 Ассамблеи ИКАО, идет планомерная работа по внедрению руководства по навигации, основанной на характеристиках (PBN).

В течение 2015 - 2016 годов в САИ принимались все необходимые меры для создания системы управления качеством, включающей необходимые для этого методики, процессы и ресурсы. В результате в июне 2017 года служба успешно прошла внешний аудит по системе управления качеством и была сертифицирована по ISO 9001-2015 в области предоставления аэронавигационной информации.

В 2015 году было подписано грантовое соглашение между Японским агентством международного сотрудничества (JICA) и Кыргызской Республикой по реализации проекта по модернизации оборудова-

ния международного аэропорта «Манас», Кыргызстан.

Важную роль в стратегии развития предприятия играет увеличение воздушных маршрутов и качественное позиционирование на международной арене. В 2015 году после длительных встреч и переговоров с авиационными властями заинтересованных государств нами был открыт новый воздушный коридор «Асман». В планах предприятия — дальнейшая работа по открытию новых маршрутных направлений.

Огромную роль в развитии нашего предприятия играет международное сотрудничество. ГП «Кыргызаэронавигация» сотрудничает с такими организациями, как ИКАО, МАК, ЕВРОКОНТРОЛЬ, ИАТА, ВМО, является членом международной организации Координационный Совет «ЕВРАЗИЯ».

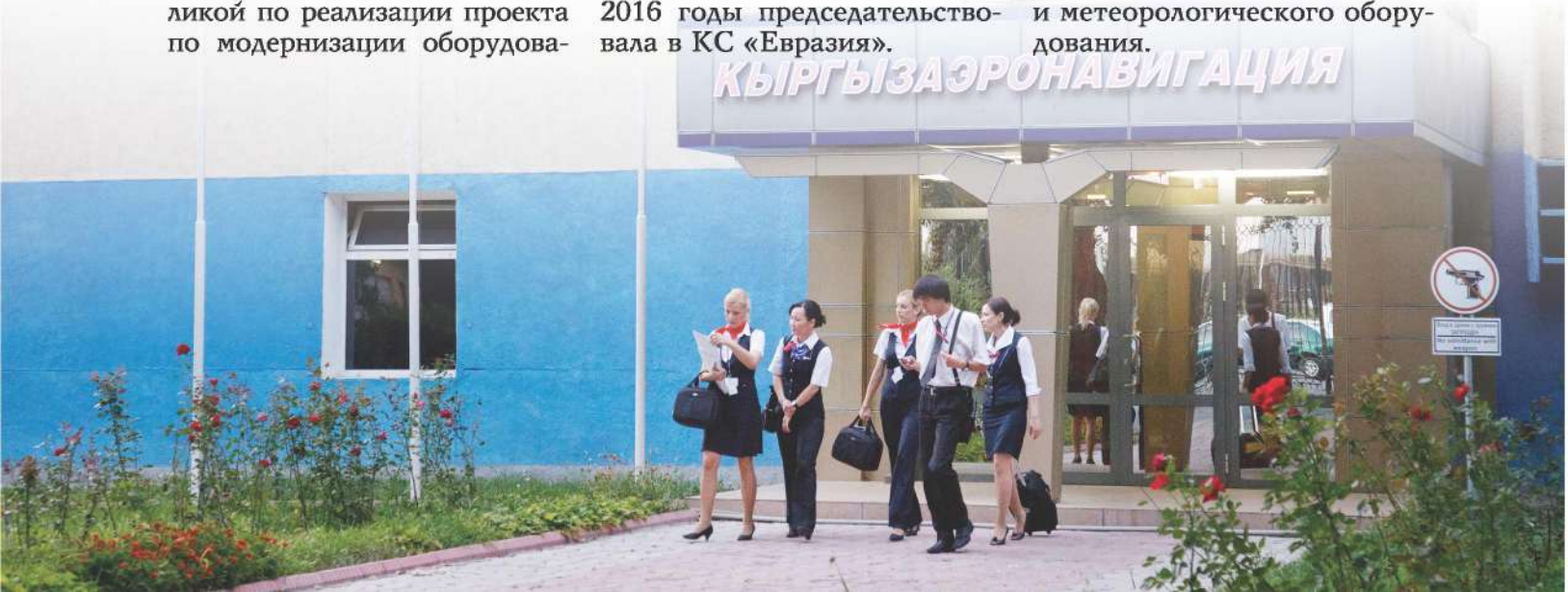
ГП «Кыргызаэронавигация» в последние годы провело 4-й международный конкурс профессионального мастерства диспетчеров УВД, Заседание Координационного совета при Межгосударственном авиационном комитете по подготовке авиационных специалистов государственных участников, а также третий региональный семинар пилотов аэронавигационных данных для Европейской базы (EAD). ГП «Кыргызаэронавигация» в период с 2014-2016 годы председательствовала в КС «Евразия».

Нам за эти годы удалось сформировать крепкий коллектив и создать на предприятии деловую атмосферу, которые обеспечили слаженную работу. Особенно хочу отметить работу наших диспетчеров ОВД, радиотехнического персонала, работников метеослужбы, командно-руководящий состав, а также административный персонал в развитии предприятия.

ГП ежегодно добивается постоянного увеличения производственных и финансовых показателей. За высокие достижения в июле 2017 года «Кыргызаэронавигация» награждена Почетным знаком Межгосударственного авиационного комитета. За создание конкурентоспособной и безопасной аэронавигационной системы, существенный вклад в развитии современной культуры безопасности полетов ГП «Кыргызаэронавигация» в октябре 2018г. награждена Почетным знаком Международного консультативно-аналитического агентства «Безопасность полетов».

Используя правильно организованный менеджмент, практический опыт, а также новейшие технологии, мы и в дальнейшем приложим все усилия для развития нашего предприятия. Одна из основных целей — системная модернизация аэронавигационного, радиотехнического и метеорологического оборудования.

КЫРГЫЗАЭРОНАВИГАЦИЯ







## БИШКЕКСКИЙ АВТОДОРОЖНЫЙ КОЛЛЕДЖ ИМЕНИ К. КОЛЬБАЕВА

*Подготовка кадров для приоритетных отраслей экономики Кыргызстана – на примере одного среднего технического учебного заведения, выпускающего квалифицированных транспортников и дорожников.*

**К**ыргызская Республика расположена в горной местности. Более 95% перевозок грузов и пассажиров осуществляется автомобильным транспортом и часть железнодорожным. Поэтому республика нуждается в подготовке специалистов среднего звена, владеющих навыками обслуживания, эксплуатации автомобильного транспорта и строительства автомобильных и железных дорог.

В 1938 году при Фрунзенском индустриальном техникуме было создано автомобильное отделение всего из одной группы, которое готовило механиков по техническому обслуживанию и ремонту автомобилей. Первый выпуск из 14 человек состоялся в 1942 году. Несмотря на то, что шла Великая Отечественная война, в это время потребность в специалистах автомобильного направления была настолько велика, что в 1943 году был создан самостоятельный автомобильно-дорожный техникум. Руководителем новой кузницы кадров для автомобильной и дорожной отрасли республики стал Г.А. Светличный. Первоначально техникум размещался в городе Фрунзе в одном из помещений напротив табачной фабрики, а затем – до 1946 года – в здании железнодорожного вокзала. Здесь учились будущие преподаватели техникума П.К.Денисов, Т.У. Умарбеков, Д.У. Убышев. В 1946 году техникум был



переведен на первый этаж нынешнего архитектурно-строительного колледжа. А через год техникум преобразовали в автомобильное отделение строительно-индустриального техникума, который был передан в ведение Министерства строительства Кыргызской ССР.

Прошло несколько лет и стало очевидным, что существующая система профессиональной подготовки специалистов среднего звена в области автотранспорта и дорожного хозяйства не удовлетворяет потребностям республики.

Идея возрождения автомобильно-дорожного техникума принадлежала тогдашнему министру автотранспорта и шоссейных дорог республики Кусаину Кольбаеву.

В соответствии с Постановлением Совета Министров СССР от 29 июня 1954г. № 1294 «О подготовке инженерно-технических кадров

для автомобильного транспорта и дорожного хозяйства» Совет Министров Кыргызской ССР постановляет: «Обязать Министерство автомобильного транспорта и шоссейных дорог Кыргызской ССР:

1. Обеспечить окончание строительства учебного корпуса автомобильно-дорожного техникума в городе Фрунзе и ввод в его в действие с 1 сентября 1957 года;

2. Открыть в 1957 году в городе Фрунзе автомобильно-дорожный техникум первой категории по специальностям:

- Эксплуатация и ремонт автомобильного транспорта;
- Дорожные машины и оборудование;
- Строительство и эксплуатация автомобильных дорог и мостов».

Председатель Совета Министров Кыргызской ССР А.Суеркулов.





Для реализации этой задачи, Постановлением Совета Министров Кыргызской ССР за №209 от 19 июня 1957 года в городе Фрунзе создаётся автомобильно-дорожный техникум первой категории. Был объявлен прием по названному выше специальности. 1957 год считается официальным годом образования колледжа. В 1958 году Постановлением Правительства Кыргызской Республики от 22 декабря 1997 г. №743 техникум переименован в Бишкекский автомобильно-дорожный техникум им. Кусайна Кольбаева.

«Первый инженер» — так уважительно называли К.К. Кольбаева. На всех постах, куда бы его не направляли

и не выдвигали, он проявлял себя как умелый организатор и грамотный специалист, внес огромный вклад в развитие и укрепление материально-технической базы транспортного и дорожного хозяйства Кыргызстана. Большое внимание Кусайн Кольбаев уделял подготовке и обучению квалифицированных кадров. Память о «Первом инженере» бережно хранят все работники автотранспортного и дорожного хозяйства республики, его имя вызывает у них особое чувство гордости, а также обязывает трудиться добросовестно и грамотно, как работал всю жизнь верный сын Кыргызстана — Кусайн Кольбаевич Кольбаев.

Он родился 25 ноября 1908 года. В 1925 году в числе первых комсомольцев Киргизии был направлен на учебу в российскую Тверь. В 1930 году поступил в Ленинградский институт путей сообщения на автомобильно-дорожный факультет.

Следует отметить, что Кусайн Кольбаев вошел в историю республики и как человек, который развил сеть автомобильных дорог и автотранспортных предприятий, называемых в простонародье «автобазы». Благодаря его профессионализму и настой-

чивости в стране появились транспортные развязки республиканского значения: Бишкек — Талас, Бишкек — Ош. Самыми трудными и сложными годами были 1950-ые: в тогдашней Киргизской ССР практически не было ни одного метра дорог с твердым покрытием, крупные мостовые переходы были деревянные и временные, все дорожные работы велись вручную, не хватало техники. Как истинный энтузиаст, целиком отдающий себя любимому делу, К.Кольбаев за 17 лет смог обеспечить практически всю республику дорожными развязками с твердым покрытием, создал крупные железобетонные заводы. В общем, сделал невозможное возможным. За годы его работы построены дороги Бишкек — Рыбачье — Нарын — Торугарт (550км), трассы вокруг озера Иссык-Куль (450 км), Талдысу — Санташ — Каркыра (100 км), Нарын — Акталчат — Коштюбе — Казарман (250 км), горные перевалы и многое другое. Именно при нем были проложены основные артерии экономики страны: Бишкек — Ош, Бишкек — Торугарт, Бишкек — Талас.

На основании приказа Министерства образования и науки Кыргызской Республики №487/1 от 07 августа 2007 года о переименовании учебных заведений среднего профессионального образования, подведомственных МОиН КР в колледжи, Бишкекский автомобильно-дорожный техникум им. К.Кольбаева стал Бишкекским автомобильно-дорожным колледжем им. К. Кольбаева.

На протяжении своей 60-летней истории колледж выпустил более 20 тысяч специалистов. Он по праву гордится такими своими выпускниками как: Т. Чынгышев







— первый премьер-министр суверенного Кыргызстана; С.Аблесов — экс-министр автомобильного транспорта и дорожного хозяйства; Ж.Сатыбалдиев — экс-премьер министр Кыргызской Республики; Ж.Джолдошова — депутат Жогорку Кенеша КР; У.Давлятов — заведующий кафедрой автомобильного транспорта Кыргызского государственного технического университета имени И. Раззакова; доктор технических наук, профессор; Г.Виленский — генеральный директор ОАО ГАТП-7, Б.Темикеев — директор БПАТП; А.Мавлянов — председатель высшей аттестационной комиссии КР и многими другими.

Сегодня колледж — это инновационное развивающееся учреждение, являющееся одним из базовых учебных заведений Кыргызстана.

Бишкекский автодорожный колледж имени К. Кольбаева в 2012 году успешно прошел пилотную аккредитацию по европейским стандартам с правом присвоения квалификации в рамках Программы Deutsche Gesellschaft für internationale Zusammenarbeit (GIZ) «Профтехобразование и содействие занятости» и получил соответствующий сертификат АСК № СП1/12.

Одно из требований аккредитации образовательных организаций — исследования по отслеживанию выпускников. С 2012 года БАДК активно сотрудничает с Европейским Фондом Образования (ЕФО) и Фондом Образовательных Инициатив (ФОИ). Проводят семинары, встречи. И уже с 2013 года по настоящее время совместно с ЕФО и ФОИ каждый год проводят исследования по отслеживанию выпускников колледжа. ЕФО и ФОИ предоставлена колледжу программа автоматической обработки информации «SurveyMonkey» на безвозмездной основе.

С 2013 года колледж тесно сотрудничает с вузами Российской Федерации: Томским политехническим уни-

верситетом (ТПУ), Томским государственным архитектурно-строительным университетом, Казанским федеральным университетом, Поволжским государственным технологическим университетом (ПГТУ) и Костромской аграрной академией (КАА) и др. Выпускники колледжа продолжают обучение на бюджетной основе и получают высшее образование.

Учет и контроль успеваемости и посещаемости студентов и всего учебного процесса производится с помощью автоматизированной системы AVN, введены электронные зачетные книжки, в двух учебных корпусах открыты центры тестирования. С помощью этой системы через Интернет родители студентов могут получать информацию об их учебе. В обоих учебных корпусах в каждой аудитории, а также в студенческом общежитии установлены камеры видеонаблюдения.

За большие достижения в области качественного образования Постановлением Правительства Кыргызской Республики №515 от 22-июля 2015 г. БАДК им. К.Кольбаева награжден дипломом республиканского конкурса по качеству в номинации «Образование».







## НОВЫЙ ЖУРНАЛ «ТРАНСПОРТ И ДОРОГИ КЫРГЫЗСТАНА»

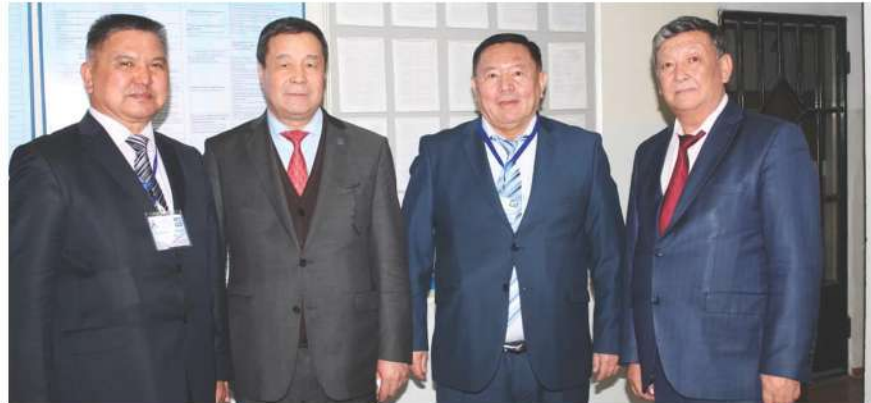
В 2018 году в Министерстве юстиции Кыргызской Республики зарегистрирован как СМИ новый журнал для работников дорожного хозяйства и транспортной отрасли «Транспорт и дороги Кыргызстана».

Основной целью и задачами печатного издания являются:

- освещение вопросов дорожного хозяйства и транспортной отрасли в области изысканий, проектирования, строительства, эксплуатации, ремонта, содержания и обустройства дорог и искусственных сооружений на них;

- аналитика вопросов охраны окружающей среды, использования дорожно-строительных материалов, промышленных отходов и местных материалов, дорожно-строительных машин и механизмов, а также подсобно-вспомогательного производства;

- распространение передового опыта, подготовка кадров и повышение квалификации специалистов транспортной отрасли и дорожных проектно-изыскательных организаций;



- содействие продвижению научных разработок и инновационных проектов в дорожной и транспортной отраслях, передового зарубежного опыта, отражение актуальной информации о производителях и поставщиках материалов и оборудования для дорожного строительства;

- предоставление возможности ученым, специалистам и аспирантам публиковать результаты своих научных исследований по проблемам эксплуатации автомобильных дорог и транспортной отрасли.

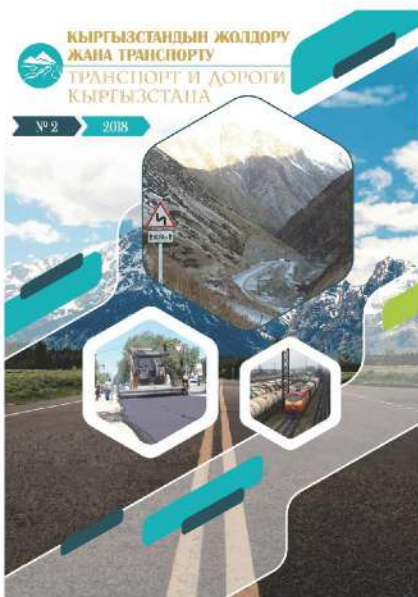
Журнал освещает работу и развитие дорожного хозяйства и транспортной отрасли страны, его проблемы и пути их преодоления. Он публикует на своих страницах выступления и интервью руководителей Министерства, департамента дорожного хозяйства, глав регионов, специалистов и ученых, руководителей дорожно-эксплуатационных предприятий по актуальным вопросам транспортной отрасли и дорожного хозяйства. Изучаются

ситуации в дорожно-транспортной сфере, вопросы, волнующие население.

Журнал знакомит читателей с опытом работы автотранспортных, ремонтных и экспедиционных предприятий, рассказывает о путях их становления и развития, преодоления ими кризисных ситуаций, организации коммерческой эксплуатации и технического содержании дорожно-транспортных механизмов. Большое внимание уделяется вопросам экономики, безопасности дорожного движения и экологии.

Мы публикуем все новые законодательные и нормативно-правовые документы по дорожному хозяйству и транспортной отрасли. Информировать читателей о работе по подготовке кадров, научных разработках, внедренных для практического применения в дорожной и транспортной отраслях, работе высших учебных заведений и других вопросах, касающихся дорожного хозяйства и транспортной отрасли.

Подписчики журнала — руководители дорожно-экс-







*Визитная карточка*

**Кожобергенов  
Сырғаболот Калчорович**

Родился 29 августа 1962 года в с. Акчий-Кара-Суу Токтогульского района Джалал-абадской области Кыргызской ССР.



**Образование.**

В 1981-1986 гг. учился на инженерно-строительном факультете Фрунзенского политехнического института, который окончил по специальности «Автомобильные дороги».

**Карьера.** 1980 г.– рабочий совхоза Токтогул. В 1986–1987 гг. – инженер Кыргызского автомобильно-дорожного конструкторско-технологического института. 1987–1989 гг. – мастер дорожно-эксплуатационного управления №23, Токтогульский район. 1989 г. – главный инженер ДЭУ-30 г. Кара-Куль. 1991–1993 гг. – главный инженер ДЭУ-23 Токтогульского района. 1994–1997 гг. – председатель кооператива «Эврика», Токтогульский район. 1997 г. – начальник ДРП-4, ДЭП-23, Токтогульский район. 1998 г. – главный инженер ДЭП-23, 1999 г. – исполняющий обязанности начальника ДЭП-23. 2000 г.– начальник ДЭП-23. 2005 г. – начальник тоннельной службы Государственной дирекции автодороги Бишкек–Ош, г. Бишкек. 2007 г. – заместитель генерального директора ГДАД Бишкек–Ош. 2009 г. – начальник службы весового контроля ГДАД Бишкек–Ош. 2011–2013 гг. – начальник управления по весогабаритному контролю и тоннельной службе при Министерстве транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики. 2016–2017 гг. – заместитель начальника управления автомобильных дорог «Бишкек–Нарын–Торугарт» при Департаменте дорожного хозяйства. 2017 г. – по настоящее время начальник Государственного дорожно-ремонтного строительного управления при Министерстве транспорта и дорог Кыргызской Республики.

Кожобергенов С.К. – соавтор учебного пособия «Горные дороги Кыргызстана». В 2013 году ему присвоена ученая степень доктора транспорта, академик Международной академии транспорта. С 2018 года – главный редактор общественно-публицистического, научно-производственного, аналитического журнала «Транспорт и дороги Кыргызстана».

**Награды.** Почетная грамота Министерства транспорта и дорог Кыргызской Республики, Медаль им. Мельникова, Диплом «Лучший руководитель года», учрежденный республиканской газетой «Кыргыз Туусу».

плуатационных учреждений, подведомственные организации (включая дорожное, транспортное, водное, железнодорожное, авиационное хозяйство), ПИИ «Кыргыздортранспроект», а также высшие и средне-профессиональные учебные заведения (КАСИ им. Н.Исанова, КТУ им. И. Раззакова, КНАУ им. К. Скрябина, КАИ им. И. Абдраимова, БАДК им. К. Кольбаева и другие ВУЗы республики).

Редакционный коллектив и совет журнала «Транспорт и дороги Кыргызстана» составляют специалисты дорожной и транспортной отрасли страны, а также известные, выдающиеся деятели и ученые Казахстана, Белоруссии и России. Это позволяет нам тесно взаимодействовать, обмениваться опытом, внедрять лучшее в дорожной и транспортной отрасли и реализовывать научные достижения кыргызских ученых.

Журнал «Транспорт и дороги Кыргызстана» выходит 4 раза в год.

За прошлый 2018 год изданы 3 номера журнала.

Первый номер посвящен видным государственным деятелям автомобильного транспорта и дорог Кыргызской Республики, а также в нем размещены материалы о становлении и развитии автомобильных дорог Кыргызстана, истории развития дорожной техники и подготовке инженерно-технических кадров для автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

Во втором номере опубликованы материалы по строительству и развитию железной дороги в Кыргызстане, об автомобильном транспорте и работе дорожных машин в экстремальных условиях и др.

Третий номер посвящен основным направлениям обеспечения безопасности дорожного движения в Кыргызской Республике, проблемам обеспечения сохранности автомобильных дорог и др.

В настоящее время готовится к выпуску первый номер за 2019 год журнала «Транспорт и дороги Кыргызстана». Основные темы этого номера: особенности



эксплуатации дорожно-строительной техники в зимнее время; современные методы борьбы и защиты от снежных заносов и лавин на перевальных участках автомобильных дорог; содержание автомобильных дорог и применяемые новые методы борьбы с гололедом; каменные дороги (история, особенности, технология и т.д.).

Журнал «Транспорт и дороги Кыргызстана» распространяется по подписке.

*Сырғаболот Кожобергенов, главный редактор журнала «Транспорт и дороги Кыргызстана», академик Международной академии транспорта*





## **МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА И ДОРОГ КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ**

*Адрес: Кыргызстан, Бишкек, проспект Исанова 42,  
Индекс: 720017*

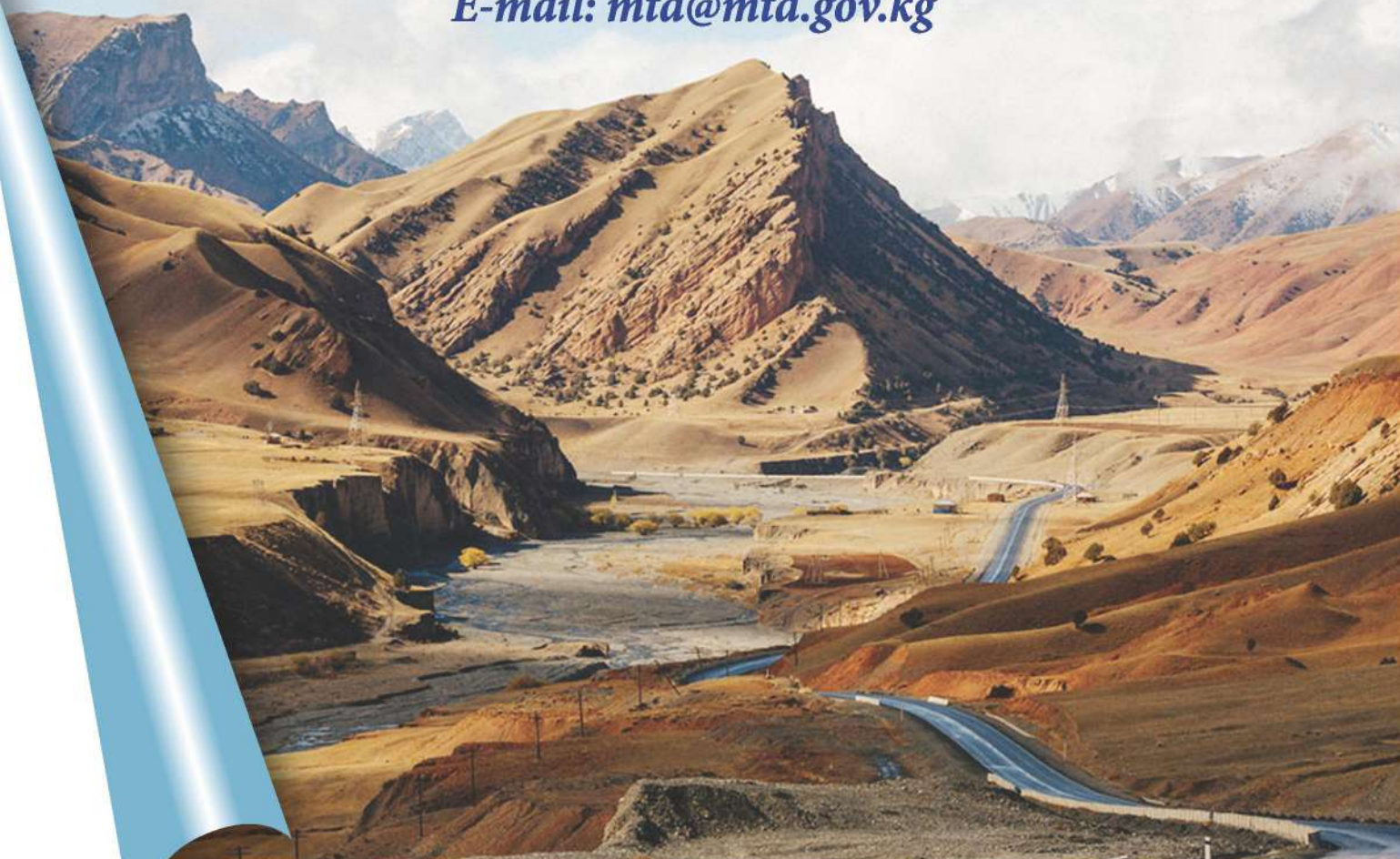
*Телефон: 996 (312) 314 385*

*Факс: 996 (312) 312811*

*Общественная приёмная: 315071*

*Телефон доверия: 315090*

*E-mail: [mtd@mtd.gov.kg](mailto:mtd@mtd.gov.kg)*





## ЗИМНЕЕ СОДЕРЖАНИЕ ДОРОГ В ГОРНЫХ УСЛОВИЯХ

Бури КАРИМОВ,  
Руководитель Секретариата Межправительственного совета дорожников,  
д.т.н., проф.

Гоар МИРЗАЯНЦ,  
Заместитель руководителя Секретариата Межправительственного  
совета дорожников, к.э.н.

*Важную роль в развитии горных стран имеют автомобильные дороги, особенно их строительство в труднодоступных местах, а также их бесперебойное функционирование, в том числе на перевальных участках.*

В странах Центральной Азии и Кавказа преобладающую часть территории занимают горы, например, около 90% территории Армении и Таджикистана, 80% территории Кыргызстана, причем 56% горной местности последнего — высокие горы.

Зимнее содержание автомобильных дорог напрямую зависит от того, как в проекте учтено влияние на них различных природных факторов, что особенно важно в горных условиях. Горный рельеф строительства дороги характеризуется значительной разностью отметок на коротком протяжении, крутыми склонами, глубокими извилистыми ущельями рек. Состояние горных автомобильных дорог в зимнее время напрямую зависит от качества проектных решений. Именно в проекте должно быть запроектировано всё, что может защитить дорогу от схода снежных лавин и других природных напастей.

Особенно велики трудности содержания автомобильных дорог в горных условиях зимой — из-за увеличения

продолжительности зимнего периода по высотной зональности и большого объёма снеготаноса, а также схода снежных лавин.

Обеспечение круглогодичного движения транспорта в горных и высокогорных условиях — актуальная задача для горных стран.

До недавнего времени, к примеру, в Таджикистане два перевала (Анзоб и Хабурбад) были закрыты от 4 до 6 месяцев в зимнее время и требовался досрочный завоз летом продуктов первой необходимости в Горно-Бадахшанскую автономную

область Республики через перевал Хабурбад.

На некоторых труднодоступных участках полностью отсутствуют подъездные пути.

Вследствие сложности рельефа местности в горных условиях использование инженерных решений по предупреждению образования лавин — особо актуальный вопрос. Известно, что лавины — наиболее типичное и массовое явление в тех горных районах, где в достаточном количестве выпадает снег. К примеру, в горах Кыргызстана и Таджикистана еже-





годно сходят сотни лавин. Только при хорошей защите дорог от природных явлений и нормальной организации эксплуатации дороги можно обеспечить увеличение перевозок грузов и пассажиров в зимнее время. Это выводит безопасность движения на первый план. Безопасность проезда по дорогам в горной местности зимой можно обеспечить лишь при условии защиты их от склоновых процессов, в первую очередь от снежных лавин.

Решение подобных задач необходимо начинать на этапе проектно-изыскательских работ и, главным образом, при трассировании дорог и других наземных коммуникаций, основываясь на современных методах создания лавинозащитных сооружений: противолавинных мостов, эстакад, виадуков, галерей, лавинонаправляющих систем и конструкций, искусственных русел и т.д. В Кыргызстане институтом «Кыргыздортранспроект» учитывается и используется опыт японских специалистов (к примеру, на дороге Бишкек — Ош) и китайских и российских специалистов на автомобильных дорогах страны.

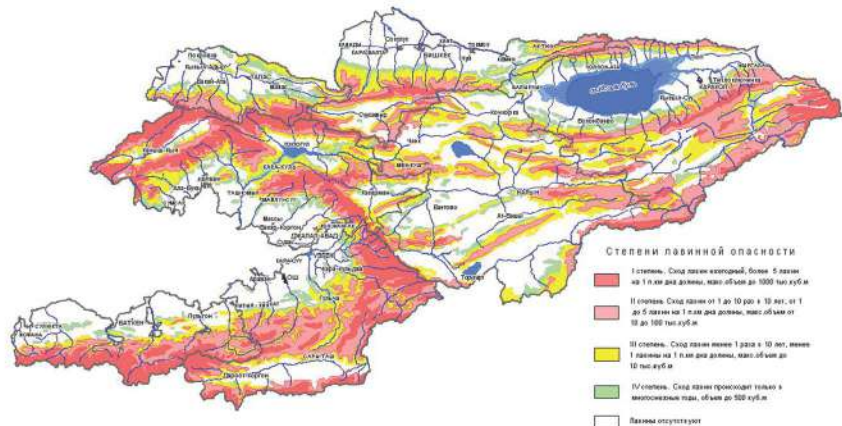
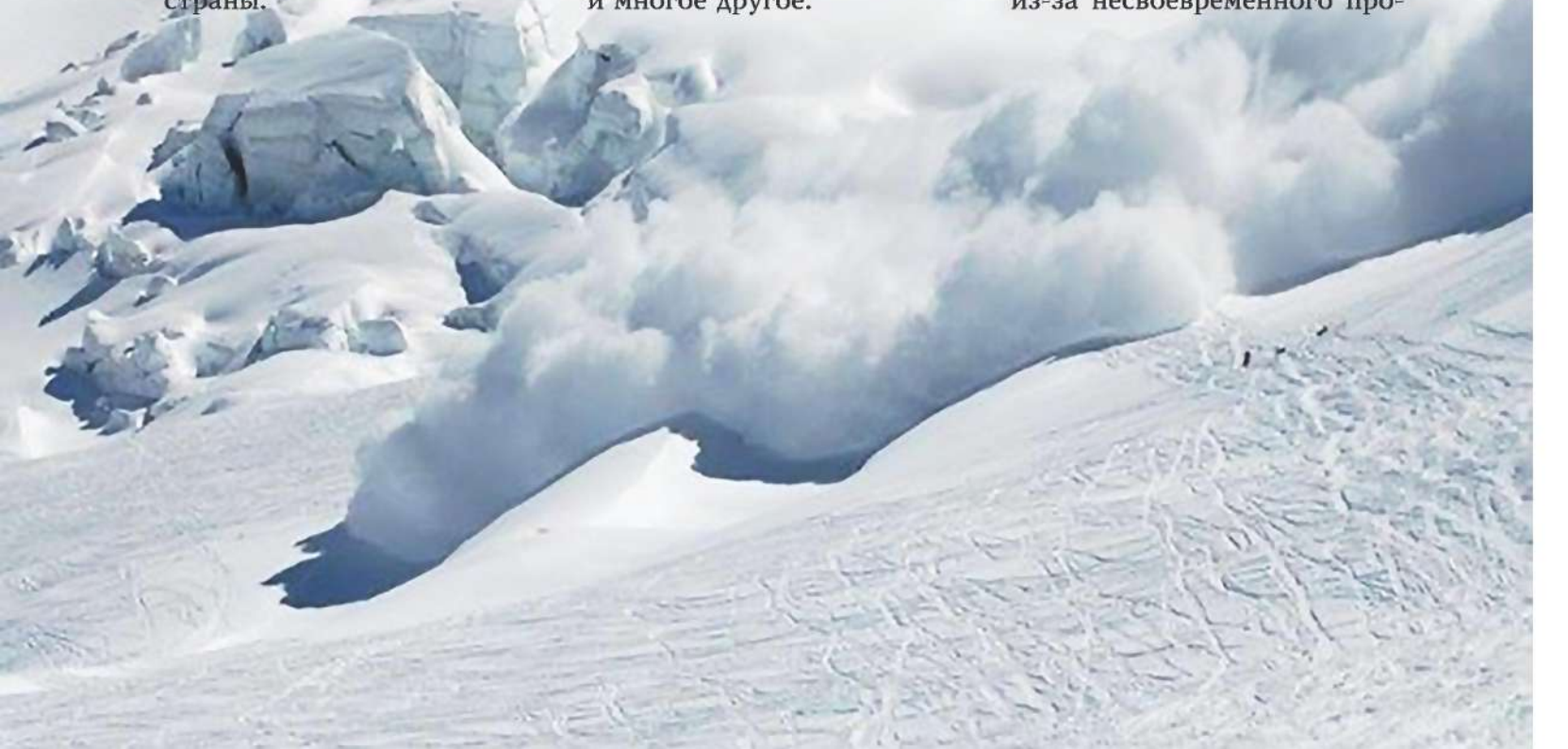


Рис. 1. Карта-схема прогноза лавинной опасности на территории Кыргызской Республики

Многолетняя эксплуатация защитных противолавинных конструкций в странах СНГ, в т.ч. Кыргызстане и Таджикистане, особенно в экстремальные по снегонакоплению и лавинопроявлению зимы, показала, что до 35% этих объектов малоэффективны. К примеру, в Таджикистане на автомобильной дороге Душанбе — Чанак не всегда снежные лавины сходят в районе построенных галерей, что указывает на недостаточный учет места и объемов снежного покрова, его площадь сбора, угол склона и многое другое.

Как правило, лавинозащитные сооружения строились со значительными резервами по прочности по отношению к величине реальных силовых воздействий лавинного потока, что обычно при их возведении приводило к значительному перерасходу строительных материалов и денежных ресурсов. А с другой стороны, они строились не всегда точно на том месте, где они должны были быть. Плохо учитывались данные многолетних наблюдений метеорологов и дорожников. В Таджикистане был случай, когда из-за несвоевременного про-





изводства работ по обратной засыпке прямоугольной галереи, зимой при сходе лавины на перевальном участке вблизи северного портала тоннеля Анзоб (Истиклол), данная конструкция была полностью разрушена. Этот пример говорит о том, что надо весь комплекс работ по строительству подобных сооружений проводить согласно проекту и завершать строительные работы до начала схода снежных лавин.

Такие ситуации с лавинозащитными сооружениями связаны с несовершенством существующих методик их проектирования, что было обусловлено недостаточной изученностью динамики снежных лавин, процесса их взаимодействия с защитными сооружениями, а также отсутствием материалов, обобщающих опыт эксплуатации, строительства и проектно-изыскательских работ по созданию дорог и других горных наземных коммуникаций на лавинопасных территориях, в том числе в условиях гор в Кыргызстане и Таджикистане.

В нормативных документах, разработанных в последние десятилетия, снеголавинные нагрузки рекомендовано было определять согласно представлениям о лавинном потоке, сформированном еще в середине прошлого века. Основные параметры проектирования лавинозащитных сооружений из-за недостатка достоверных знаний об их защитных свойствах, характере их взаимодействия со снежными обвалами при подготовке рабочей документации принимались интуитивно, без достаточного учета опыта проектирования, строительства и эксплуатации таких сооружений в горных условиях, как за рубежом, так и в странах СНГ.



Рис. 2. Пример тросовой доставки взрывных устройств в горной местности

Содержание автомобильных дорог на перевальных участках в зимних условиях также требует использования специальной дорожной техники, особенно снегоуборочной. А учитывая объем снежных лавин и завалов, необходимо увеличить количество техники, механизаторов и рабочих, занятых содержанием дорог на этих участках. Не надо забывать, что на горных перевальных участках проявление геодинамических явлений, связанных с оползнями, камнепадами, осыпями и другими напастями, может быть более значительным, чем на других участках. Учитывая необходимость производства большого объема работ для нормального функционирования дороги на горных перевальных участках, необходимо продолжить изучение влияния природных явлений на работоспособность автомобильной дороги, механизаторов, рабочих и механизмов в условиях высокогорья.

Особого внимания заслуживает эксплуатация галерей, тоннелей и других противолавинных, а также дорожных искусственных сооружений на перевальных участках.

Все это требует особого подхода и учета особенностей условий гор и при содержании автомобильных дорог, тем более что для реализации скоростных характеристик автомобилей и обеспечения безопасности движения на перевальных участках необходимо, прежде всего, поддержание транспортно-эксплуатационных показателей дороги на требуемом уровне, особенно дорожных покрытий, обеспечивающих бесперебойное и безопасное движение автомобильного транспорта.

Общую ситуацию зимой на перевальных участках ухудшает еще и агрессивное влияние природно-климатических условий горного региона, которые требуют особого учета, в т.ч.



Рис. 3. Примеры снегоудерживающих систем и лавинных бугров





Рис. 4. Примеры лёгких снегоудерживающих систем

при планировании ресурсов для содержания автомобильных дорог в разных регионах горных стран. Особенно подлежит учету влияние вертикальной зональности. Трудно приходится дорожникам эксплуатировать автомобильные дороги в период схода лавин, оползневых явлений и селевых потоков. Эти особенности необходимо учитывать при планировании работ по содержанию автомобильных дорог и их финансировании, обращая особое внимание на безопасность работающих дорожников и механизаторов.

Снегоудерживающие сооружения в горных условиях часто применяются в зонах зарождения лавин и выполняют следующие функции:

- обеспечивают подпор снежного покрова, уменьшая тем самым внутренние напряжения в нем;

- создают прерывистость снежного покрова, ограничивая распространение линии отрыва, и таким образом уменьшают окончательный размер лавины;

- останавливают небольшие лавины, прежде чем они наберут достаточно высокую скорость и вызовут серьезные повреждения.

Закономерности изменения природно-климатических условий по вертикальной зональности в горных условиях обуславливают и соответствующие особенности содержания автомобильных дорог по высоте. Установление закономерностей изменения затрат на текущий ремонт и содержание горных дорог по высоте с учетом особенностей рельефа и экспозиции склонов позволяет уточнить методику технико-экономического обоснования содержания автомобильных дорог с учетом высоты расположения дорог над уровнем моря, а также правильно распределить силы и средства дорожно-эксплуатационных организаций на эти цели, в том числе на трудных участках. Считаем, что молодежь из эксплуатационных организаций должна обратить внимание на это не вполне изученное направление деятельности.

К примеру, снежному заносу в основном подвержены автомобильные дороги, проложенные по склонам северной и западной экспозиции, которые ориентированы к господствующим в зимний период северным ветрам. Объем снеготранспорта на автомобильных дорогах возрастает по высоте пропорционально количеству выпадающих осадков.

В Кыргызстане и Таджикистане наибольшее значение в формировании лавин имеют следующие особенности погодно-климатических условий: периодически повторяющиеся, в результате частых вторжений циклонов, обильные снегопады и метели перегружают горные склоны снегом и вызывают сход наиболее распространенных лавин из свежевыпавшего и метелевого снега, которые достигают исключительно больших объемов. И они как раз приводят к прекращению движения на основных дорогах республики.

Лавины в Кыргызстане наблюдаются практически по-



Рис. 5. Примеры защитных сооружений от заносов





всеместно там, где есть крутые горные склоны и снежный покров достаточной мощности (рис. 1). Образование лавин определяется взаимодействием метеорологических условий, величиной снегонакопления и физического состояния снежного пласта, из которого они возникают.

В Кыргызстане лавиноопасный период длится от 3-4 месяцев (Западный Тянь-Шань) до 10-12 месяцев (Центральный Тянь-Шань). В среднем, по многолетним наблюдениям местных специалистов, на январь приходится 16% всего количества лавин. В апреле, как правило, регистрируется 13% общего числа лавин. В декабре сходит порядка 4% лавин. В ноябре и мае сходит соответственно 1,5 и 2,5%. Максимальное количество перемещенного лавинами снега приходится на март (52,6%). Основная часть лавин сходит с северных и северо-западных склонов. Наибольшее количество снежных лавин приурочено к высотным зонам 1700-2000 м (22%), 3200-3500 м (17%) и 3500-3800 м (16%). Все эти данные подлежат обязательному учету со стороны проектировщиков для про-

ектирования и специалистов эксплуатирующих организаций автомобильной дороги для ее нормального и безопасного содержания, особенно на перевальных участках в зимних условиях.

Кроме того, в различных районах как Кыргызстана, так и Таджикистана, да и горных регионов других стран лавинная опасность имеет свои отличия.

В Кыргызстане наиболее активная лавинная деятельность проявляется в бассейнах рек: Чандалаш до 700 лавин в год; Чычкан — 390;

Узун-Акмат — 378; Чаткал — 292; Суусамыр — 218; Западный Каракол — 190; Чон-Кемин — 171; Кёк-Арт — 156; Падыша-Ата — 152; Исфайрам-Сай — 125. Объемы лавин могут достигать нескольких миллионов кубических метров.

Максимальные скорости движения лавин достигают 50-90 м/сек, минимальные — 5-10 м/сек. Ударная сила лавин 50-150 т/кв. м, а в случаях с мокрыми адвекционными лавинами и до 500 т/кв. м ввиду высокой плотности лавинного снега. В зависимости от снежно-метеорологических условий зимой в Кыргызстане ежегодно регистрируется от 800 до 1,5 тысяч лавин различного объема. Еще больше лавин не поддается учету в виду неосвоенности обширных площадей горных территорий. Специалистами обычно обследуется всего лишь 10-15% лавиноопасных районов. Понятно, что для увеличения объемов обследования подобных явлений по всей территории республики необходимы дополнительные затраты. Но там, где речь идет о безопасности движения транспорта, пассажиров







Рис. 6. Примеры аваланчера и системы Gazex

и грузов, а также населенных пунктов, необходимо пойти на выделение дополнительных ресурсов.

Наиболее эффективный и доступный метод борьбы с лавинной опасностью, по нашему мнению, — искусственное обрушение лавин в периоды увеличения степени лавинной опасности. Подобные работы проводились как в Кыргызстане, так и Таджикистане, проводятся в настоящее время там же и на Кавказе. Главное преимущество этого способа заключается в том, что, вызвав лавину, мы тем самым устраняем угрозу лавинной опасности в заданный срок и с минимальными затратами.

Таким образом, многочисленные лавинные катастрофы (в т.ч. в Таджикистане и Кыргызстане, приведшие к человеческим жертвам) и опыт борьбы с лавинами позволили выработать ряд надежных средств защиты от лавинной опасности. Эти предложения были направлены нами руководству соответствующих ведомств, в т.ч. дорожникам, для использования в практической работе. Данные меры защиты можно

разделить на активные и пассивные.

При обстреле лавинных очагов следует проводить их с таким расчетом, чтобы на склонах не успевали накапливаться слишком большие массы снега. Обрушение большого объема снега может вызвать разрушения, приводящие к человеческим жертвам и потере автомобильного транспорта. Обстрел необходимо вести заранее, когда еще не скопились большие объемы снега. Скопления обвального снега в дальнейшем могут послужить некоторым препятствием для спуска последующих лавин.

Проанализировав имеющийся опыт искусственного обрушения лавин методом взрывов в разных странах СНГ, можно заключить:

— Устойчивость снега на склоне в значительной мере зависит от высоты, плотности снега и крутизны склона, определяющих его скатывающую силу.

— Толщина снежного покрова является основным показателем целесообразности искусственного обрушения снега. При высоте снега 30 см эффективное обрушение

может быть обеспечено только при использовании большого веса заряда.

— Критерием степени лавинной опасности и целесообразности обрушения служит так называемая величина коэффициента лавинной опасности, являющаяся отношением величины скатывающей силы к величине сцепления снега.

Руководством и специалистами метеостанции, лавинной службы, артиллерийского дивизиона Кыргызстана были выполнены работы по оценке возможных мероприятий по снижению лавинной опасности на разных перевалах в Кыргызстане с 4 по 12 февраля 2015 г. Они разделяются на разные методы борьбы с лавинной опасностью, основные из которых это: вынос участка дороги в безопасную зону, тоннель, галерею, арочный акведук и профилактический искусственный сброс лавин, а также защита от лавинной опасности средствами, управляющими движением лавин и воспринимающими их ударное воздействие.

В настоящее время, к сожалению, из-за нехватки фи-



нансовых ресурсов примеров комплексного применения нескольких методов одновременно в условиях Кыргызстана и Таджикистана нет. Из-за нехватки средств часто доставка взрывчатки зимой становится проблемой из-за невозможности использования авиации и другой дорогостоящей техники (рис. 2).

Кстати, использование комплексного применения нескольких методов может стать другим направлением исследовательской работы для молодых специалистов-дорожников из Кыргызстана и Таджикистана.

Альтернативой орудийному обстрелу может быть предварительная закладка в грунт взрывных устройств, управляемых дистанционно по радио. Подобные работы практически осуществимы до начала лавинного сезона.

Снегоудерживающие сооружения: щиты, бугры, дамбы, каналы и т.д. (рис. 3) в качестве самостоятельного средства защиты от лавин применяются при выполнении следующих условий:

— благоприятные инженерно-геологические условия для устройства фундаментов мелкого заложения;

— углы наклона склона в зоне зарождения лавины должны быть в пределах от 20 до 50 градусов;

— средняя ширина зоны зарождения не должна превышать 100-120 м. Высота снежного покрова в зоне зарождения не должна превышать 3 м, поскольку этот параметр определяет высоту самого сооружения.

Примеры использования вышеописанных снегоудерживающих сооружений можно увидеть на рис. 4.

Нередки заносы на горных автомобильных дорогах, в т.ч. на перевальных участках. Так, они имеют место на дороге Бишкек — Ош. Конструкции, которые защищают автомобильные дороги от заносов, многообразны. В условиях Кыргызстана используются деревянные щиты, автомобильные покрышки и др. Как говорится, для защиты дорог все средства хороши (рис. 5).

Возможно применение комплекса мероприятий, в число которых можно включить установку стационарного аваланчера и систему Gazex (рис. 6), которая инициирует принудительный сход лавин, используя механизм активного воздействия на основе смеси кислорода и пропана.

### Выводы:

1. Перспектива строительства автомобильных дорог и их эксплуатация в горных условиях на лавиноопасных участках в странах СНГ, в т.ч. Кыргызстане, указывает на недостаточную эксплуатационную надежность и экономическую эффективность лавинозащитных сооружений, которые определяют адаптирование в прикладном плане результатов фундаментальных исследований в лавиноведении, выполненных как у нас, так и за рубежом за последние годы.

2. Проведение подобных работ, научно-практические рекомендации и рекомендуе-







мые мероприятия на опасных лавинных участках для горных условий очень важны, в т.ч. с точки зрения защиты автомобильных дорог, дорожных и мостовых сооружений, безопасности дорожного движения, сохранения жизни людей и транспортировки грузов.

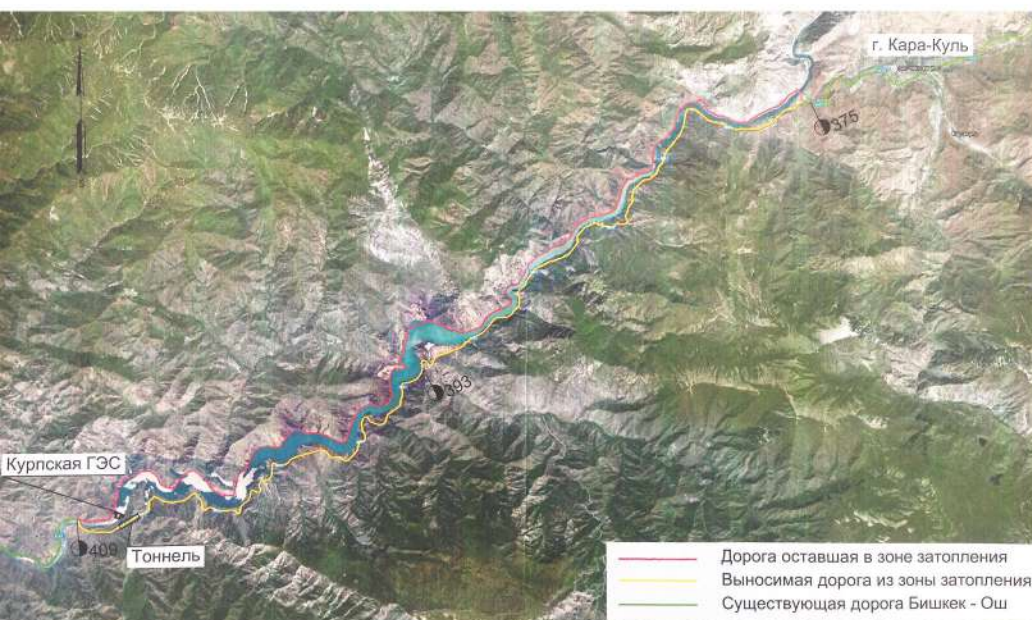
3. Необходимо, чтобы проектно-изыскательские институты, снеголавинные станции и эксплуатирующие организации располагали необходимыми людскими и финансовыми ресурсами, современными машинами и оборудованием, специализированным программно-

аппаратным комплексом, основанным на ГИС, и доступом к спутниковой информации.

4. Содержание автомобильных дорог на горных перевальных участках требует дополнительных ресурсов по отношению других дорожно-эксплуатационных организаций.

5. Учет вертикальной зональности, высотное расположение объекта, резкий перепад температур, значительная продолжительность снегового покрова имеют большое влияние не только на сроки проведения изысканий и других исследований, но и на дальнейшее строительство и эксплуатацию автомобильной дороги.

6. Для содержания горных дорог в зимних условиях необходимо проводить комплекс мероприятий для их защиты, в т.ч. использовать искусственные сооружения, позволяющие предотвратить





сход лавины или отвести ее от защищаемого объекта.

7. Прогноз лавинной опасности является частью комплекса мероприятий, направленных на защиту населения и хозяйственных объектов от лавин в горных районах. Повышению качества прогноза может способствовать внедрение ГИС-технологий, уже активно используемых при расчете динамических характеристик лавин и при оценке лавинной опасности рельефа.

8. Выбор специальных мер противолавинной защиты зависит от рельефа местности, типа лавин, материальных и финансовых затрат организаций, задействованных в защите, а также своевременного выделения средств со стороны вышестоящих организаций.

9. Предварительная оценка лавиноопасных участков на ранних стадиях проектирования и строительства позво-

ляет значительно уменьшить финансовые затраты, так как в случае эффективного выбора направления трассы автомобильных дорог в период эксплуатации дополнительные затраты на восстановление и построение дополнительных защитных инженерных сооружений будут сведены к минимуму.

10. Учитывая необходимость совершенствования системы защиты автомобильных дорог от лавин в горных условиях необходимо вести работу в следующих направлениях:

— установить защитные сооружения там, где это необходимо;

— расширить сеть снеголавинных станций, дополнив ее автоматическими метеорологическими станциями в высокогорных районах;

— усовершенствовать методы прогноза лавин;

— модернизировать технологию профилактических спусков лавин;

— создать более эффективную систему предупреждения населения о лавинной опасности и строго соблюдать регламент землепользования на лавиноопасных территориях;

— обеспечить оптимальное взаимодействие всех заинтересованных служб по нормальному функционированию автомобильной дороги в горных условиях.

#### Литература

1. Каримов, Б.Б. Пути совершенствования дорожного хозяйства Таджикистана. – М., 1993.

2. Каримов, Б.Б. Горные дороги Кыргызстана: состояние, проблемы, перспективы, управление, финансирование, безопасность, экология / Б.Б. Каримов, Ж.К. Калилов, С.К. Кожобергенов. – М. 2012.

3. <file:///C:/Users/Desktop/mery-poumensheniyu-opasnosti-ot-lavin-na-territorii-kyrgyzstana.pdf>

4. Тушинский Г.К. Лавины, снежники, ледники. М: Географиздат. – 1963. – 123 с.





## НЕКОТОРЫЕ ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ ДОРОГ С ЦЕМЕНТОБЕТОННЫМ ПОКРЫТИЕМ

Дархан САКАНОВ, к.т.н.,  
Бури КАРИМОВ, д.т.н., проф.

*Географическое расположение Казахстана в центре Евразийского континента предопределяет его значительный транспортный потенциал в области транзитных перевозок. Протяженность наземных транспортных магистралей республики составляет 106 тыс. км. Из них 87,4 тыс. км — автомобильные дороги общего пользования.*

Вопросы соблюдения, согласования и унификации требований по охране окружающей среды при строительстве автомобильных дорог являются очень важными. Проблема последствий воздействия автомобильных дорог на придорожные территории приобретает все большую актуальность в связи с бурным ростом количества автотранспорта, особенно развитием инфраструктуры автомобильных дорог.

С точки зрения устойчивого развития государств СНГ и с учетом специфики дорожного строительства необходимо, в первую очередь, обратить внимание на экологические вопросы при развитии автомобильных дорог. Дороги не должны нарушать экологического равновесия, а вписываться в окружающую среду.

К основным направлениям охраны окружающей среды при строительстве автомобильных дорог следует отнести:

- сокращение площади временно занимаемых для целей строительства территорий, особенно ценных сельскохозяйственных угодий, лесов первой категории, речных

- пойм и других земель высокого экологического потенциала;

- уменьшение использования материальных природных ресурсов, особенно добываемых в зоне влияния сооружения (грунт, минеральные материалы, древесина, почва и т.п.);

- максимальное сохранение плодородного слоя почвы на землях, отводимых для временного и разового использования, рекультивация нарушенных земель;

- предотвращение недопустимого загрязнения за пре-

- делами полосы отвода земель, водоемов, атмосферы технологическими выбросами, отходами, побочными продуктами (пыль, противогололедные вещества, отработавшие газы, потери строительных материалов, нефтепродуктов и т.п.);

- предотвращение экзогенных гео- и гидродинамических явлений, изменяющих природные системы (осушение, заболачивание, эрозия, оползни и т.п.);

- исключение непосредственного уничтожения или существенных изменений



Рисунок 1. Карта заповедников Республики Казахстан



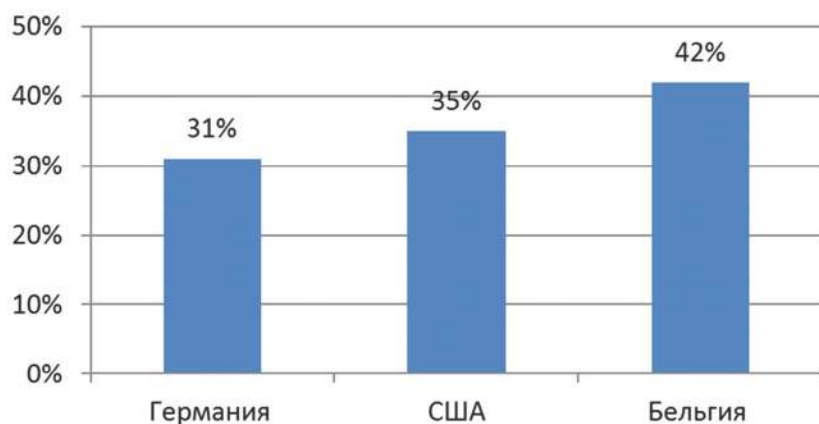


Рисунок 2. Процент дорог с цементобетонным покрытием

условий обитания и размножения животных (включая птиц, рыб, земноводных и др.); исключение изменений гидрологического или биологического режимов болот, водоемов;

- недопущение ухудшения среды обитания местного населения в зоне влияния объекта (изъятие земельных участков, снос строений, разделение угодий, нарушения сложившейся инфраструктуры и т.д.);

- предупреждение эстетического ущерба вследствие изменения визуального восприятия ландшафта, внедрения в него чужеродных элементов; уничтожение или изменение отдельных объектов индивидуального зрительного восприятия;

- обеспечение сохранности памятников культуры, объектов археологии.

На территории Республики Казахстан имеется 10 заповедников, 12 национальных парков и 5 природных резерватов, 11 ботанических садов, 50 природных заказников, они занимают 8,2% площади страны, по их территории проходит более 1000 км автомобильных дорог (рис.1).

Цементобетон для строительства покрытия автомобильных дорог используют во многих странах мира.

В Австрии, Германии и Бельгии количество скоростных дорог с цементобетонным покрытием достигает около 40% (рис. 2).

Технология строительства автомобильных дорог с применением цементобетонных покрытий используется в мире уже около 50 лет. Она нашла применение в странах с самыми разными климатическими условиями. Дороги с цементобетонным покрытием строятся и в Казахстане.

Широкое строительство дорог с цементобетонным покрытием в СССР развернулось в начале 50-х гг. с применением первых комплектов бетоноукладочных машин Д-181, Д-182, Д-195. Некоторые дороги успешно эксплуатируются в течение длительного срока, зачастую больше нормативного срока службы до 45 лет.

Однако практика эксплуатации таких покрытий в странах СНГ выявила ряд недостатков. Появились разрушения в поперечных температурных швах, образование раскрывающихся трещин, шелушение и выкрашивание поверхностного слоя бетона, сколы кромок и углов плит (рис. 3).

Протяженность автомобильных дорог общего пользования с цементобетонным

покрытием в странах СНГ показана на рис. 4.

В настоящее время дорожно-строительные компании обеспечивают качественное строительство дорог с цементобетонным покрытием за счет их армирования специальными сетками из различных материалов, качественного цемента, улучшения составов бетона путем введения различных добавок и многого другого.

Преимущества автомобильных дорог с цементобетонным покрытием заключаются в следующем:

- большой срок службы цементобетонного покрытия (в 1,5-2,0 и более раз больше, чем у асфальтобетонного);

- высокая прочность цементобетона и общая жесткость дорожных одежд с цементобетонными покрытиями, способными выдерживать нарастающие нагрузки на оси автомобилей;

- развитость современной индустрии производства цементобетона и доступность оборудования для скоростного строительства автомобильных дорог с цементобетонным покрытием;

- рост прочности цементобетона во времени;

- способность цементобетонной дорожной одежды существенно облегчать работу земляного полотна;

- высокие деформативные свойства цементобетонного



Рисунок 3. Примеры повреждений цементобетонных покрытий на дорогах СНГ



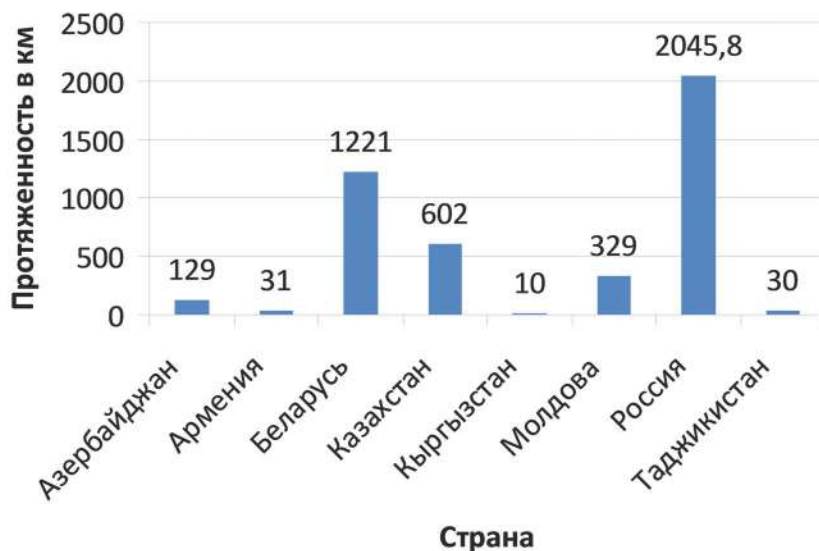


Рисунок 4. Автомобильные дороги общего пользования с цементобетонным покрытием на 01.01.2015 г.

покрытия при разных температурах;

- хороший коэффициент сцепления покрытия с колесами автомобилей в силу устойчивости фактуры покрытий и малой ее зависимости от степени увлажнения (рис. 5).

Цементобетонные дороги, наряду с положительными свойствами, обладают некоторыми недостатками, в частности повышенной эмиссией шума и вибрации [1], что создает определенную экологическую напряженность вдоль дорог.

Согласно экологическому кодексу Республики Казахстан [2] опасными признаются технологии, применение которых не соответствует экологическим требованиям, в частности к шумовым и иным акустическим воздействиям искусственного происхождения. Наиболее жесткие требования к уровню шума установлены на особо охраняемых природных территориях [3]: эквивалентный уровень звука – не более 35 дБ, максимальный уровень звука – не более 50 дБ. На больших расстояниях

от дорог более 120 метров где возможно пребывание животных, беспокойство может доставить максимальный уровень звука.

Наибольшую опасность для людей представляют тональные высокочастотные (более 1000 Гц) шумы [4]. Поэтому уменьшение интенсивности эмиссии таких шумов является актуальной задачей.

В настоящее время наиболее перспективной технологией укладки бетона является устройство двухслойного покрытия, верхний слой которого выполнен из пористого бетона. При этом решается как задача снижения шума, так и предотвращения аквапланирования колес при дожде. Опыт укладки двухслойных покрытий машинами фирмы Wirtgen в Республике Беларусь (рис. 6) показывает, что данная технология практически приемлема и может быть с успехом реализована на дорогах Казахстана.

Кандидатом технических наук Д. Сакановым проведено исследование на выбранных участках дорог с бетонным покрытием с различной фактурной поверхностью,

как в Республике Беларусь, так и в Казахстане.

Необходимо отметить, что в Республике Казахстан установлены еще более жесткие требования к уровню шума на особо охраняемых территориях [3]: эквивалентный уровень звука – не более 35 дБА, максимальный – не более 50 дБА. Соблюдать эти требования очень сложно, поскольку охраняемые территории занимают большую площадь на территории страны и через них проходит более 1000 км автомобильных дорог.

При установлении санитарно-защитной зоны вдоль дорог в размере 120 м от середины крайней полосы движения и сужения спектра нормируемых звуковых волн может быть получен результат, соответствующий требованиям экологической безопасности для Республики Казахстан.

### Выводы:

Улучшение условий жизни населения зависит, в том чис-



Рисунок 5. Покрытие цементобетонной дороги





Рисунок 6. Укладка двухслойных покрытий машинами фирмы Wirtgen  
 А – комплект машин для укладки двухслойного бетонного покрытия  
 Б – двухслойное бетонное покрытие

ле, и от объединения усилий по улучшению экологии.

Технология строительства цементобетонных дорог является перспективной в развитии дорожного строительства стран СНГ, в т.ч. в Республике Казахстан. Безусловные преимущества цементобетона – стабильные транспортно-эксплуатационные показатели и высокая долговечность.

Современные инновационные технологии позволяют строить автомобильные дороги, способные не только значительно снизить экологический вред, причиняемый транспортом и комплексом прилегающих сооружений, но и обеспечить доступ к территориям, которые были недоступны при использовании традиционных дорожных технологий. Сэкономленные таким образом средства могут направляться на развитие других отраслей народного хозяйства.

В странах СНГ научные исследования экологии автотранспортного комплекса и, в еще большей мере, практическая работа отстают от современных требований экологической безопасности

сти. Это ухудшает экологическую ситуацию в зоне перегруженных автомобильных дорог, снижает качество среды обитания населения. Необходимо активизировать научные исследования экологических вопросов для преодоления указанного отставания. Специалистам-дорожникам полезно иметь точную информацию о состоянии нормативной базы в других странах.

При строительстве и реконструкции автомобильных дорог, наряду с учетом транспортных загрязнений, следует более детально выявлять их воздействие на природные и социально-экономические системы и принимать технические решения, предотвращающие или сокращающие негативные последствия таких воздействий.

В перечень основных транспортно-эксплуатационных характеристик («потребительских свойств») автомобильных дорог должен быть введен показатель экологической безопасности. Характеристики экологической безопасности должны быть включены в со-

став технических паспортов всех существующих автомобильных дорог и, в первую очередь международных автомобильных дорог с высокой интенсивностью движения.

Общий уровень звукового давления существенно падает с расстоянием. Падение звукового давления зависит от величины первоначального уровня звукового давления: чем больше расстояние – тем больше эта разница для более громких шумов (грузовые автомобили) и меньше – для более тихих (легковые автомобили).

Исходя из приведенных данных, санитарно-защитная зона вдоль бетонных дорог с покрытием из «мытого» бетона в особо охраняемых природных территориях должна составлять не менее 200 метров. Для жилой застройки, где требуемый максимальный уровень звукового давления не должен превышать 60 дБА, эта зона должна составлять не менее 120 метров.

Литература:

1. Войлоков И.А., Горшков А.С. Бетонные дороги: актуальность, возможности и оборудования. Строй ПРОФИЛЬ, №6 (68), 2008 – с. 23-26.
2. Экологический кодекс Республики Казахстан от 09.01.2007, №212.
3. Нормы шумовых и иных акустических воздействий искусственного происхождения. – Утверждены приказом Министерства сельского хозяйства Республики Казахстан от 07.10.2015 №18-02/899
4. Ансеров Ю.М., Дурнов В.А. Машиностроение и охрана окружающей среды – Л.: Машиностроение. Ленинградское отд. 1979-224 с.





# ТЕХНОЛОГИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА С ПОВТОРНЫМ ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ МАТЕРИАЛОВ РЕКОНСТРУИРОВАННОЙ ДОРОГИ НА ОСНОВЕ БЕЗОБЖИГОВОГО ВЯЖУЩЕГО

АСМАТУЛАЕВ Б.А., докт. техн. наук, профессор  
АСМАТУЛАЕВ Р.Б., к. т. н.,  
ЕЗМАХУНОВ Р.Р., ОШАНОВ А. Е., МУНАЙДАРОВА А.С., инженеры  
ТОО КазНИиПИ «Дортранс»

*В данной статье представлены материалы проведенных исследований и технология строительства с повторным использованием материалов существующей дороги на основе безобжигового вяжущего, с добавкой полимерной эмульсии «Полидор» при реконструкции автомобильной дороги «Шиели-Тойконур».*

Реконструкция автодороги «Шиели-Тойконур» предусмотрена программой устойчивого обеспечения материальными ресурсами уранодобывающих предприятий системы АО НК «Казатомпром» до 2030 года. Технологическая автомобильная дорога V технической категории расположена в Южно-Казахстанской области в Сузакском районе и должна обеспечивать бесперебойное движение транспорта повышенной грузоподъемности 12 и более тонн на ось, при этом необходимо обеспечить перевод данной дороги в IV категорию.

С целью технико-экономического обоснования реконструкции автомобильной дороги для снижения стоимости и повышения долговечности дорожной конструкции нами использована технология холодного ресайклинга с использованием безобжигового вяжущего на основе фосфорного гранулированного шлака. Разработанная нашим инсти-

тутом технология не требовала в значительном объеме использования привозного материала [1, 2]. Использование ресайклера позволило значительно сократить время производства работ и до-

стичь необходимых прочностных показателей при строгом соблюдении указанной технологии.

Конструкция дорожной одежды на автомобильной дороге была рассчитана на про-

Показатели физико-механических свойств материалов и грунтов, укрепленных полимерной эмульсией «Полидор»

№ п/п	Состав смеси, % массы	Срок 90 суток твердения в нормальных условиях	
		без водонасыщения	после капиллярного водонасыщения
		предел прочности на сжатие, МПа	предел прочности на сжатие, МПа
1	Супесь пылеватая		
	Полидор(эмульсия) – 3 литра на 1 м <sup>2</sup>	4	4
	Шлаковое вяжущее – 10%	6	6
	Шлаковое вяжущее – 20%	8	8
2	Все крупнообломочные и песчаные грунты.		
	Полидор(эмульсия) – 3 литра на 1 м <sup>2</sup>	8	8
	Шлаковое вяжущее – 10%	10	10
	Шлаковое вяжущее – 20%	12	12
3	Песчано-гравийные и щебеночно-песчано-гравийные;		
	Полидор(эмульсия) – 3 литра на 1 м <sup>2</sup>	10	10
	Шлаковое вяжущее – 10%	12	12
	Шлаковое вяжущее – 20%	14	14





Рисунок 1. (Фото) Состояние автодороги Шиили-Тойконур.

пуск тяжелого технологического транспорта, а именно: покрытия из асфальтобетона толщиной 10 см и шлакоминерального основания из самовосстанавливающегося дорожного бетона М100-120 в возрасте 90 суток с упрочнением в процессе эксплуатации, общей толщиной 30 см. Опыт строительства дорог в Казахстане показывает, что самовосстанавливающиеся дорожные бетоны в процессе эксплуатации дорог упрочняются в 2-3 раза [3, 4]. Сформированное земляное полотно существующей дороги не вскрывалось, строительство осуществлялось методом холодного ресайклинга.

Состав шлакоминеральной бетонной смеси для основания включает:

- 85% — материалы от разборки существующей дорожной одежды, в том числе материалы от фрезерования асфальтобетонного покрытия и материалы слоя основания

(гравийно-песчаная смесь, песок гравелистый);

- 15% — шлаковое вяжущее, на основе гранулированного фосфорного шлака

- 0,007% — химический стабилизатор «Полидор» в растворе с водой;

- 5% — вода сверх 100% массы смеси



Рисунок 2. Валик шлакоминерального материала основания перед его профилированием и фрезерованием

Получены следующие прочностные показатели шлакоминерального монолитного основания: прочность на сжатие — 10-12 МПа; прочность

на растяжение при изгибе — 3-4 МПа; модуль упругости 900 — 1200 МПа.

Общий экономический эффект от применения указанных материалов и технологии холодного ресайклинга составил 44 млн.тенге на 100 км. При расчете экономического эффекта не были учтены:

- снижение расходов от эксплуатации дороги, в связи ожидаемым ежегодным упрочнением прочности монолитного основания до 15%;

- экологический эффект от утилизации отходов фосфорной промышленности и охраны окружающей среды.



Рисунок 3. Внесение водного раствора химического стабилизатора «Полидор» в шлакоминеральную бетонную смесь

**Выводы:** Повторное использование материалов реконструируемых дорог методом холодного ресайклинга с обработкой шлаковым вяжущим с добавкой эмульсии «Полидор» позволяет:

- без полного вскрытия дорожной конструкции повысить прочность несущего основания до прочности бетонов М100-120 в возрасте 90 суток и с дальнейшим упрочнением до М200-250 в течение многолетней эксплуатации дороги.

- добавка полимерной эмульсии «Полидор» позволяет повысить прочность, плотность, морозостойкость, понизить влажность (в том числе оптимальную),



снизить степень набухания и морозного пучения. Образование конденсационных (конденсационно-коагуляционных) связей в укрепленном эмульсией грунте происходит в результате распада эмульсии и полимеризации акрилового сополимера.

Полимерную эмульсию «Полидор» можно применять совместно с органическими и минеральными вяжущими с целью повышения прочности и морозостойкости укрепленных грунтов. Технология строительства конструктивных слоев дорожных одежд из грунтов, обработанных эмульсией «Полидор», аналогична традиционной и не требует дополнительной техники. Обрабатывать грунты эмульсией можно как в установках, так и методом смешения на дороге, используя передвижные ресайклеры, грунтосмесители, навесные фрезы.

Полимерная эмульсия «Полидор» используется для устройства укрепленного рабочего слоя земляного полотна, несущих слоев основания и дополнительных слоев оснований.

#### Список литературы

1. Р РК 218-83-2010 Рекомендации по применению полимерной эмульсии «Полидор» при строительстве и ремонте автомобильных дорог. Минтранс РК КАД, ТОО КазНИИПИ «Дортранс». Астана 2010, 29 с.
2. Асатулаев Б.А., Асатулаев Р.Б., Чумаченко В.И., Асатулаев Н.Б., Асатулаев Ф.Б./ Самовосстанавливающийся дорожный бетон/ Инновационный патент РК №29852. МЮ РК, Бюл. №5, 2015. С4.
3. Асатулаев Б.А., Асатулаев Р.Б., Турсумурастов М.Т., Асатулаев Н.Б. Самовосстанавливающийся дорожные бетоны. Ж. Наука и техника в дорожной отрасли №2-2016. М., С.18-22.
4. Р РК 218-134-2017. Рекомендации по строительству и реконструкции автомобильных дорог и искусственных взлетно-посадочных полос аэродромов из укачиваемого дорожного бетона на основе безобжиговых вяжущих. МИР РК КАД, ТОО КазНИИПИ «Дортранс, Астана. 2017г. С 36.



Рисунок 4. Перемешивание шлакоминеральной смеси после внесения водного раствора Полидор грунтосмесителем



Рисунок 5. Общий вид уплотненного шлакоминерального бетонного основания



Рисунок 6. Уплотнение уложенного слоя асфальтобетонного покрытия сверх монолитного шлакоминерального бетонного основания автомобильной дороги «Шиели-Тойконур»



Рисунок 7. Автодорога «Шиели-Тойконур» в эксплуатации (2016 г.)



# ПРОЕКТНО-ИЗЫСКАТЕЛЬСКИЕ РАБОТЫ ТРАНСПОРТНЫХ СООРУЖЕНИЙ В ГОРНЫХ УСЛОВИЯХ РЕСПУБЛИКИ ТАДЖИКИСТАН (ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ)

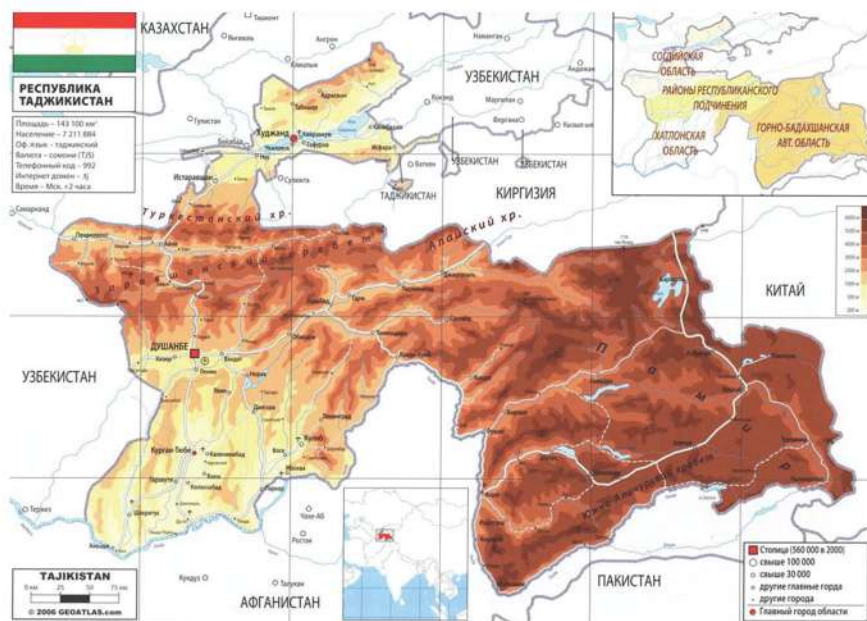
Лутфулло ИСМОИЛЗОДА,  
директор ГУП «Институт проектирования транспортных сооружений»  
Министерства транспорта Республики Таджикистан, к.т.н.

Бури КАРИМОВ,  
Руководитель Секретариата МСД, проф., д.т.н.

*Более 93 % территории Таджикистана занимают горы. В горных условиях и при отсутствии других альтернативных путей выхода к международным портам и центрам концентрации мирового бизнеса, при неразвитости железнодорожных сетей автомобильные дороги остаются единственным путем перевозки грузов и пассажиров в республике.*

**Т**аджикистан имеет стратегическое местоположение в регионе и обладает богатыми природными ресурсами. За годы независимости в стране было реконструировано и построено более чем 2000 км автомобильных дорог, 5 тоннелей протяженностью более 20 км и других транспортно-дорожных сооружений. Благодаря включению сети автомобильных дорог Таджикистана в международные транспортные коридоры, республика вошла в Азиатские и Европейские сети дорог, тем самым выйдя из коммуникационного тупика.

В международном отношении важны построенные и реконструированные международные автомобильные коридоры Душанбе-Худжанд-Бустон-Чанак (граница Узбекистана), Душанбе-Турсунзаде-граница Узбекистана, Кургантюбе-Дусти-Нижний Пяндж (граница Афганистана), Вахдат-Рашт-Карамык-



граница Кыргызстана, Худжанд-Исфара-Гулистон (граница Кыргызстана), Душанбе-Куляб-Хорог-Мургаб-Кульма-граница Китайской Народной Республики, Айни-Пенджикент-граница Узбекистана. На сегодняшний день в целом эти международные дороги функционируют удовлетворительно, и предпринимаются необходимые меры по

усовершенствованию таможенных процедур, созданию логистических центров, строительству современных терминалов, отвечающих международным стандартам.

Свыше 90% перевозок в республике приходится на автомобильный транспорт. Более 60% дорог общего пользования страны составляют дороги местного значения, состояние которых в большин-



Общая протяженность автомобильных дорог страны составляет 26704 км. Сеть автодорог общего пользования, которые входят в юрисдикцию Министерства Транспорта – 14141 км



Категория дорог	Протяженность дорог по региональным подразделениям, км						Всего	
	РРП	Курган-Тюбе	Кульма	Сугд	ГБАО	Рашт	км	%
<b>Международные дороги</b>								
I	-	-	-	-	-	-	-	0,0
II	68	97	-	126	-	-	291	8,7
III	148	219	274	372	312	79	1405	42,1
IV	71	112	18	186	873	220	1480	44,4
V	-	-	-	48	112	-	160	4,8
<b>Итого</b>	<b>287</b>	<b>428</b>	<b>292</b>	<b>732</b>	<b>1297</b>	<b>299</b>	<b>3336</b>	<b>100,0</b>
<b>Республиканские дороги</b>								
I	-	-	-	-	-	-	-	0,0
II	-	-	-	21	-	-	21	1,0
III	205	289	138	258	201	62	1153	55,2
IV	157	20	298	85	28	111	699	33,5
V	48	12	-	-	155	-	215	10,3
<b>Итого</b>	<b>410</b>	<b>321</b>	<b>436</b>	<b>364</b>	<b>384</b>	<b>173</b>	<b>2088</b>	<b>100,0</b>
<b>Местные дороги</b>								
I	-	-	-	-	-	-	-	0,0
II	-	-	-	4	-	-	4	0,0
III	20	67	-	144	-	-	231	2,6
IV	340	209	67	443	-	-	1059	12,2
V	853	1716	1603	1754	1231	466	7424	85,2
<b>Итого</b>	<b>1213</b>	<b>1992</b>	<b>1670</b>	<b>2345</b>	<b>1231</b>	<b>466</b>	<b>8718</b>	<b>100,0</b>
<b>Все дороги по категориям</b>								
I	0	0	0	0	0	0	0	0,0
II	68	97	0	151	0	0	316	2,2
III	373	575	413	774	513	141	2788	19,7
IV	568	341	383	901	901	331	3238	22,9
V	901	1728	1603	1802	1298	466	7799	55,1
<b>Итого</b>	<b>1913</b>	<b>2741</b>	<b>2393</b>	<b>3442</b>	<b>2712</b>	<b>940</b>	<b>14141</b>	<b>100,0</b>

стве случаев, к сожалению, требует проведения ремонта и реконструкции.

В последнее время для реконструкции и содержания существующих, а также строительства новых дорог Правительством Республики Таджикистан и зарубежными инвесторами выделяются большие денежные средства.

К числу реконструированных автомобильных дорог относятся: автомобильные дороги Душанбе-Бустон-Чанак, Айни-Пенджикент-граница Узбекистана, Душанбе-Дангара, Кургантюбе-Дусти-Нижний Пяндж, Вахдат-Рашт-Джиргатол-Карамык-граница Кыргызстана и другие.

Для Таджикистана в настоящее время особое значение имеют следующие международные автомобильные дороги:

I. АН-7: Участок этого международного коридора, проходящий через Республику Таджикистан по городам: Хаваст – Худжанд – Душанбе – Нижний Пяндж, имеет общую протяженность 572 км. Дорога полностью реконструирована.

II. АН-65: по городам: Каши – Аркастан – Иркештан

– Сариташ – Карамык – Вахдат – Душанбе – Тусунзода – Узун – Термез. На участке дороги Карамык – Вахдат – Душанбе – Тусунзода, протяженность составляет 434 км. Дорога полностью реконструирована.

III. АН-66: по городам: Урумчи – Кашгар – Карасу (Китайская Народная Республика) – перевал Кульма – Хорог – Куляб – Вахдат – Душанбе (Республика Таджикистан). Протяженность участка по Республике Таджикистан составляет 1009 км.

В настоящее время быстрыми темпами идет реализация проектов по реконструкции отдельных участков данной дороги и приведение состояния маршрута в соответствие с международными требованиями. В этих целях в рамках названного коридора завершено строительство участков автомобильных дорог: Мургаб – перевал Кульма – граница Китая (протяженностью 32,6 км), Шкев – Зигар (протяженностью 37,8 км), Шагон – Зигар (протяженностью 34 км), Шуробод – Шохон (длиной 40 км).

Кроме того, в 2019 году начинается реконструкция автомобильной дороги Душанбе-Кульма, на участке Калаи-Хумб-Вандж, а также на участках: Куляб – Шуробод (37 км) и Шкев – Калайхумб (26 км).

Известно, что любое строительство или реконструкция дороги начинается с изысканий и проектирования. Для успешного строительства и эксплуатации требуются качественные проекты, с учетом всех условий местоположения объекта. В этом плане, ГУП «Институт проектирования транспортных сооружений» Министерства транс-

Для Таджикистана в настоящее время особое значение имеют следующие международные автомобильные дороги:





порта Республики Таджикистан является единственным государственным и ведущим проектным институтом в отрасли транспортного строительства республики.

В 2016 году институтом были произведены проектно-изыскательские работы по реконструкции участков:

- дороги Калаи-Хумб—Вандж протяженностью 109 км, который проходит по самым сложным горным рельефам;

- дороги Душанбе — Курган-Тюбе протяженностью — 33,2 км.

Для проведения изыскательских работ устанавливаются требования к инженерным изысканиям дорог:

- для предпроектной документации под размещение дороги;

- для подготовки проектной и рабочей документации строительства дороги;

- для подготовки проектной документации реконструкции и капитального ремонта дороги;

- в процессе строительства дороги;

- для подготовки проектной документации ремонта и содержания дороги.

Использование новых стандартов на изыскания и проектирование автомобильных дорог и искусствен-

ных сооружений позволяют систематизировать работу и повысить качество проектных решений, что приводит к снижению ошибок на стадии проектирования, повышению точности определения объемов работ и стоимости объектов.

На сегодняшний день институтом:

- установлены геометрические параметры велосипедных и пешеходных дорожек;

- определены новые методы измерения геометрических параметров автомобильных дорог.

- нормировано обязательное применение систем позиционирования, установленных в передвижных дорожных лабораториях;

- введены требования к показателю продольной ровности покрытия по международному индексу IRI.

- введены требования к тоннелям и системам сигнализации на железнодорожных переездах;

- разработаны классификация, технические требования и правила применения временных технических средств организации дорожного движения.

Таким образом, внедрение новых стандартов позволяет ввести в практику проектирования и строительства ав-

томобильных дорог, организации дорожного движения и обеспечения безопасности дорог новые технологии, материалы, машины, оборудования, лаборатории и приборы. Все это в итоге приведет к повышению безопасности движения на автомобильных дорогах и снижению аварийности.

Для измерения ровности разработаны единые требования к высокоскоростным профилометрам, кроме того, предложены методы испытания битумных мастик и герметиков:

- прочность сцепления с основанием измеряется методом отрыва адгезиметром;

- температура хрупкости ударным методом определяется ударным воздействием копра;

- для мастик, на основе резинобитумных вяжущих и/или содержащих в своем составе крупные наполнители (размером частиц более 6 мм) используется модернизированный прибор для определения температуры размягчения.

Дополнительно используется метод определения однородности материалов и другие методы по другим направлениям, связанные с изысканием и проектированием горных дорог.





## ТАЛАНТЛИВЫЙ УЧЕНЫЙ И РУКОВОДИТЕЛЬ ГЕННАДИЮ ВЛАДИМИРОВИЧУ КУСТАРЕВУ – 65!



**К**устарев Геннадий Владимирович родился в 1954 году. В 1976 году окончил Московский автомобильно-дорожный институт (МАДИ) по специальности «инженер-механик». В 1984-1985 г. проходил научную стажировку в Венгрии в Будапештском техническом университете. В 1981 году защитил кандидатскую диссертацию.

Судьба Геннадия Владимировича неразрывно связана с МАДИ-ГТУ. Он прошел путь от студента до профессора и исполняющего обязанности ректора университета. С 1976 года по настоящее время Кустарев Г.В. работает на кафедре «Дорожно-строительные машины», начиная с должностей инженера, аспиранта, младшего научного сотрудника, ассистента. В 1986 году Геннадий Владимирович стал доцентом кафедры, в 2002 году избран Ученым советом МАДИ на долж-

ность профессора, а в 2004 году – заведующего кафедрой «Дорожно-строительные машины» (затем – в 2009 г. и 2014 г.). С 1998 по 2004 год выполнял обязанности заместителя декана факультета «Дорожные и технологические машины». Стаж научно-педагогической работы Геннадия Владимировича в МАДИ составляет более 40 лет.

В 2004 году Г.В. Кустарев был избран членом-корреспондентом Российской инженерной академии (РИА), а в 2008 году – действительным членом РИА. Он академик-секретарь (руководитель) секции «Машиностроение автомобильное, тракторное, строительное и дорожное», Член президиума РИА.

Значительное время Геннадий Владимирович посвящал научно-производственной теме и налаживанию тесного взаимодействия с предприятиями-производителями дорожно-строительной техники.



В учебно-демонстрационном и исследовательском центре дорожно-строительной техники, созданном по его инициативе на базе полигона МАДИ, успешно проводятся испытания новых машин, обучение российских и зарубежных студентов и специалистов, продвигается отечественная техника на экспорт.

С 2009 года Геннадий Владимирович — член научно-технических советов и комиссий Министерства промышленности и торговли РФ. В 2011 году он был избран вице-президентом Союза производителей дорожно-строительной техники (СПДСТ). В 2017 году избран председателем правления ассоциации производителей строительной и дорожной техники «СПЕЦАВТОПРОМ», объединяющих более 30 крупнейших производителей техники в России.

С 2017 года Г.В. Кустарев — член экспертного совета Комитета Государственной Думы по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству.

Геннадий Владимирович подготовил в качестве научного руководителя многих кандидатов технических наук, он научный руководитель ряда исследований, по результатам которых подготовлены и защищены еще несколько диссертаций. Геннадий Владимирович — научный руководитель ряда научных тем по заказу ФДА РОСАВТОДОР, ГТЛК России, Министерства промышленности и торговли РФ и др.

Он автор и соавтор более 200 научно-методических работ, в том числе 10 учебников и учебных по-

собий, 3 монографий, энциклопедии «Машиностроение», 86 патентов и авторских свидетельств.

С марта 2018 года по настоящее время Г.В. Кустарев — и.о. Ректора Московского автомобильно-дорожного технического университета (МАДИ-ГТУ).

За доблестный труд и плодотворную научную деятельность Геннадий Владимирович отмечен многими государственными наградами, почетными званиями, знаками и дипломами, в том числе «Почетный дорожник России», «Почетный работник высшего профессионального образования Российской Федерации», медалью 850-летия Москвы, «200 лет транспортному образованию России», «Инженерная слава» Международной Инженерной Академии, медалями ВДНХ СССР, медалью «50 лет Спецстроя России», медалью «Межправительственный совет дорожников». За большой личный вклад в градостроительное развитие Москвы Г.В. Кустарев отмечен благодарственным письмом мэра Москвы С.С. Собянина.

*Межправительственный совет дорожников, Секретариат МСД, редакция журнала «Дороги СНГ» сердечно поздравляют Геннадия Владимировича с 65-летием и от всей души желают ему доброго здоровья, неиссякаемых жизненных сил и энергии, семейного счастья и материального благополучия, успехов во всех его начинаниях и новых профессиональных достижений на благо автомобильно-дорожного образования и науки России и стран Содружества.*



## БОЛБАТ ИВАН СЕМЕНОВИЧ (05.04.1927 – 26.02.2019 гг.)

*Секретариат Межправительственного совета дорожников с глубоким прискорбием извещает, что в ночь на 26 февраля 2019 года ушёл из жизни Болбат Иван Семенович – Министр транспорта и дорожного хозяйства Республики Молдова в 1972-1989 годах, Почетный дорожник СНГ, академик Международной академии транспорта. Его заслуги были отмечены государственными, ведомственными и общественными наградами.*



ительства и эксплуатации автомобильных дорог.

Иван Семенович внес большой вклад в становление и развитие дорожного хозяйства республики, создание его инфраструктуры, подготовку кадров, в принятие оптимальных технических решений по размещению объектов дорожного хозяйства, в поднятие авторитета работников дорожной отрасли как на местах, так и на республиканском уровне.

Он воспитал целую плеяду дорожников, преданных своему делу, не только в Молдове. Мы все считали и считаем

**В**сю свою жизнь Иван Семенович посвятил развитию дорожного хозяйства Молдовы. Он начинал трудовой путь в дорожной отрасли с должности начальника дистанции, прораба, старшего инженера, главного инженера, начальника ДЭУ.

В период с 1957 г. по 1963 г. он был главным инженером ДЭУ-114 в г. Орхей, главным инженером, начальником ДСУ-6 Министерства

транспорта и шоссейных дорог Республики Молдова. Затем был секретарем горкома, райкома в г. Орхей, а в 1966-1968 гг. – заместителем председателя Республиканского Объединения «Межколхозстрой».

В 1968-1972 гг. Болбат И.С. – начальник Главного дорожного управления при Правительстве Республики Молдова, а с 1972 года и до выхода на пенсию в 1989 г. он являлся Министром стро-







его своим учителем и примером для подражания.

Он был талантливым организатором, принципи-



альным руководителем, дорожником с большой буквы, а самое главное — профессионалом с высокими человеческими качествами и огромным нерастраченным потенциалом. Если мы сегодня оцениваем руководителей по их работе и в социальной сфере, то и тут он выделялся тем, что был доступен людям, хорошо понимал их проблемы и заботился об их интересах.

Иван Семенович всем нам запомнится человеком открытым, сильным руководителем, знающим себе цену, и все, кто соприкасался с ним, знают, какая это была яркая личность в огромной семье дорожников.

Высокие личные человеческие качества и знание своего дела делали его не только

профессионалом с большой буквы, но и неповторимым человеком.

Иван Семенович был прекрасным семьянином, искренне любящим мужем, отцом, дедушкой.

Выражаем искреннее и глубокое соболезнование родным и близким Ивана Семеновича, его друзьям, коллегам и ученикам.

Светлая память об Иване Семеновиче Болбате — прекрасном человеке и профессионале, посвятившем свою жизнь дорожной отрасли, навсегда останется в наших сердцах.

*Б.Б.Каримов,  
Руководитель Секретариата  
Межправительственного  
совета дорожников;*

*Ш.Х. Бекбулатов  
Почетный дорожник СНГ;*

*Т.А. Шилакадзе  
Генеральный директор  
«Груздорнаука»*

*С.П. Яцута,  
Почетный дорожник СНГ;*

*В.Н. Яромко  
Главный научный сотрудник  
БелдорНИИ;*

*О.А. Красиков,  
Председатель ЭНС при МСД*

## Дороги Содружества Независимых Государств № 3 (74) 2019

Информационно-аналитический, научно-технический журнал  
Межправительственного совета дорожников

Журнал выходит с 2006 г. Перерегистрирован в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор)

Свидетельство о перерегистрации ПИ № ФС77-53204 от 14.03.2013 г.

Учредители: Учреждение «Секретариат Межправительственного совета дорожников», ООО «Интрансдорнаука», СРО НП «МОД «СОЮЗДОРСТРОЙ»

**Главный редактор Каримов Б.Б.**

Редакция: тел: +7 (499) 346-01-68, доб.2167, e-mail: cmcd@mail.ru  
www.msd-cis.org

Вёрстка бильд-редактора И. Солод.

По вопросам рекламы обращаться в издательство журнала — ООО «Интрансдорнаука».  
Исполнительный директор Каримов С.Б. тел: (499) 346-01-68, доб 2167, e-mail: oooitdn@gmail.com

Редакция принимает рукописи в электронном виде.

Адрес: 125319, Москва, Ленинградский пр-т, д. 64, стр.2, офис Секретариата МСД.

Тираж: 3000 экз. Формат: 210x290



**Приглашаем принять участие в мероприятиях  
Межправительственного совета дорожников (МСД)  
План мероприятий МСД на 2018-2019 гг. (между заседаниями МСД)**

№ п/п	Название мероприятия	Дата и место проведения	Организаторы и исполнители	Примечание
1	Международная научно-практическая конференция «Автомобильные дороги СНГ: состояние и перспективы»	5 октября 2018 г., г. Москва (Россия)	МСД, МАДИ	Реализовано
2	Региональный научно-практический семинар "Новые технологии, материалы, машины и оборудование для ремонта и содержания дорог"	12 октября 2018 г., г. Кишинев (Молдова)	МСД, Государственная Администрация автомобильных дорог Молдовы	Реализовано
3	Международная выставка «Казавтодор Kaztraffic – 2018»	28-29 ноября 2018 г., г. Астана (Казахстан)	МСД, Министерство по инвестициям и развитию Казахстана, «VS-ExpoCom» и др.	Реализовано
4	Международная научно-практическая конференция	29 ноября 2018 г., г. Астана (Казахстан)	МСД, Министерство по инвестициям и развитию Казахстана, «VS-ExpoCom» и др.	Реализовано
5	Торжественное заседание ученого совета МАДИ, посвященное 88-й годовщине со дня его образования	13 декабря 2018 г., г. Москва (Россия)	МАДИ, МСД	Реализовано
6	77 научно-методическая и научно-исследовательская конференция «Изыскания и проектирование автомобильных дорог: практика и инновации»	28 января – 1 февраля 2019 г., г. Москва (Россия)	МСД, МАДИ	Реализовано
7	5 международная научно-практическая конференция «Инновационные технологии: пути повышения межремонтных сроков службы автомобильных дорог»	31 января 2019 г., г. Москва (Россия)	МСД, МАДИ	Реализовано
8	Региональный научно-практический семинар "ШМА, ПМА и добавки для повышения качества асфальтобетона"	28 февраля 2019 г., г. Душанбе (Таджикистан)	Министерство транспорта Таджикистана, МСД, UneedUs Group	Реализовано
9	Международная научно-практическая конференция, посвященная памяти профессора И.О. Леоновича	18 апреля 2019 г., г. Минск (Беларусь)	МСД, БНТУ, «БелдорНИИ»	Реализовано
10	Международная научно-практическая конференция «Безопасные автомобильные дороги»	17 мая 2019 г., г. Бишкек (Кыргызстан)	МСД, Министерство транспорта и дорог Кыргызской Республики	
11	41 заседание Межправительственного совета дорожников	24 июня 2019 г., г. Братислава (Словакия)	МСД, «ВETAMONT»	
12	Международный автопробег по дорогам Европы	24-29 июня 2019 г.	МСД, «ВETAMONT»	
13	Международная выставка «Казавтодор Kaztraffic-2019»	28-29 ноября 2019 г., г. Астана (Казахстан)	МСД, Министерство индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан, «VS-ExpoCom» и др.	
14	Международная научно-практическая конференция	29 ноября 2019 г., г. Астана (Казахстан)	МСД, Министерство индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан, «VS-ExpoCom» и др.	





ГРУППА КОМПАНИЙ  
СОВРЕМЕННЫЕ ДОРОЖНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

*наука и  
производство*

г. САРАТОВ

### СПЕЦДОРТЕХНИКА

Дорожные лаборатории, разметочные машины, дорожная техника, приборы и оборудование



[WWW.SDTECH.RU](http://WWW.SDTECH.RU)

### ДорТехПроект+

Паспортизация, диагностика автомобильных дорог и мостов, разработка проектов ОДД, строительный контроль



[WWW.DTPROEKT.RU](http://WWW.DTPROEKT.RU)

### Титул-2005

Разработка и внедрение программных продуктов для органов управления и подрядных организаций дорожной отрасли



[WWW.TITUL2005.RU](http://WWW.TITUL2005.RU)

### УЧЕБНЫЙ ЦЕНТР

Подготовка и переподготовка специалистов дорожного комплекса, обучение и повышение квалификации



[WWW.SDT-EDU.RU](http://WWW.SDT-EDU.RU)

410044, г. Саратов,  
пр-т Строителей, 10А

e-mail: [info@sdtech.ru](mailto:info@sdtech.ru)  
Тел./ факс: 8 (845-2) 62-96-35



[WWW.GROUP-SDT.RU](http://WWW.GROUP-SDT.RU)





**ТОО "ЮнидАс Групп"**

Ваши дороги ведут к нам,  
а мы ведем к их усовершенствованию...

**Ваш надежный поставщик материалов и добавок в асфальтобетон,  
битум, битумную эмульсию и цементобетон!**



- Стабилизирующие добавки для ЩМА
- Адгезионные присадки
- Полимеры в битум для холодных климатических регионов
- Полимеры в битум для теплых климатических регионов
- Добавки для «Теплого Асфальтобетона»
  
- Катионные и Анионные Эмульгаторы для битумной эмульсии
- Латексы для битумной эмульсии
  
- Пластификаторы и суперпластификаторы для бетона
- Воздухововлекающие добавки для бетона
- Замедлители и ускорители
- Пропитывающие и омолаживающие составы для асфальтобетона
- Пропитывающие и защитные составы для цементобетона
- Холодный пакетированный асфальтобетон
- Ремонтные смеси для цементобетонных и асфальтобетонных покрытий

Республика Казахстан, г. Алматы, 050010  
ул. Кастеева 1Б. [www.uneedusgroup.com](http://www.uneedusgroup.com)  
Тел/Факс: +7 (727)3910820, +7 7718088888  
Email: [uneedusgroup@gmail.com](mailto:uneedusgroup@gmail.com)



## НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

- Технико-экономические обоснования строительства объектов
- Проектирование объектов (дороги, мосты, все объекты дорожного хозяйства)
- Оценка стоимости строительных работ (сметные расчеты)
- Лабораторные испытания грунтов, каменных материалов, почв и воды
- Осуществление контроля за реализацией проекта, мониторинг, финансовый контроль за выполнением объемов работ и прогнозирование

## ОСНОВНЫМИ ОБЪЕКТАМИ ПРОЕКТИРОВАНИЯ ЯВЛЯЮТСЯ:

- Автомагистрали, автомобильные дороги, местные дороги, городские улицы и проспекты, набережные
- Мосты, виадуки, транспортные развязки, путепроводы
- Тоннели и пешеходные подземные переходы
- Подпорные стены, причалы, пирсы, волноломы
- Карьеры дорожно-строительных материалов

ТОО «Каздорпроект» принимал участие в выполнении проектов, которые финансировали международные институты. Специалисты института владеют зарубежными методами, спецификациями и стандартами проектирования автомобильных дорог, испытания и контроля качества дорожно-строительных материалов и работ, в том числе американскими стандартами AASHTO, ASTM, французским SETPA-LCPC, английским TPL.

У ТОО «Каздорпроект» имеются партнерские взаимоотношения с зарубежными фирмами, а также с проектными и консалтинговыми организациями во всех республиках бывшего Советского Союза.



Республика Казахстан, 050052, г. Алматы, мкр.Дубок 2, д.3  
Тел.: +7(727) 255-56-38; 255-65-46, факс: +7(727) 255-66-10  
E-mail: kazdor@yandex.ru

Генеральный директор ТОО «Каздорпроект» Каримов Султанбек Медихатович



## КОМПЛЕКСНЫЕ РЕШЕНИЯ ДЛЯ ДИАГНОСТИКИ И ОЦЕНКИ СОСТОЯНИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ



### РАЗРАБОТКА И ПРОИЗВОДСТВО

Передвижные лаборатории,  
измерительные системы, приборы  
и оборудование



### ИНЖЕНЕРНЫЕ УСЛУГИ

Технический учёт, паспортизация,  
диагностика и инвентаризация  
автомобильных дорог



### ПРОГРАММНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ

Разработка специализированного  
программного обеспечения







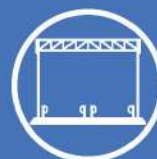
**Вариабельность оборудования и программного обеспечения MiM® позволяет BETAMONT быть поставщиком полного решения для систем платных дорог на основе ГНСС.**

**3 MiM**  
Measure-in-Motion

Универсальная платформа для измерений, анализа трафика и соблюдения правил, открытая для использования в различных областях транспорта

**ГНСС**

Флексибельный, экономически эффективный, быстрый и простой в реализации взвешивания в движении



**3 Betamont®**



“AZVIRT” Məhdud Məsuliyyətli Cəmiyyət  
“AZVIRT” Limited Liability Company



Дороги, ведущие в будущее