



# СДороги Содружества Независимых Государств

02'2019(73)

Журнал Межправительственного совета дорожников

*«Первоочередное внимание руководители государств СНГ уделяют экономической интеграции.*

*Это сотрудничество в сфере транспорта, энергетики и в сфере связи, то есть на тех направлениях, где без взаимодействия между бывшими советскими государствами просто невозможно сохранить стабильность в экономике и в народном хозяйстве наших стран».*

**Сергей ЛЕБЕДЕВ,**  
**Председатель Исполнительного комитета –**  
**Исполнительный секретарь СНГ**





# 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)

### 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 АВETИСЯН** — Врио Генерального директора ГНО «Директорат Армавтодор»

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

**Женис КАСЫМБЕК** — Министр индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан

**Мереке ИШЕМБАЕВ** — Председатель Комитета автомобильных дорог Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан

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

**Анатолий УСАТЫЙ** — Заместитель министра автомобильного транспорта и дорожной 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

Авторитетная поддержка 5

## ДЕЛОВЫЕ НОВОСТИ СТРАН СНГ

Азербайджанская Республика 8

Республика Беларусь 9

Республика Казахстан 10

Российская Федерация 11

Туркменистан 13

Республика Узбекистан 14

## ЮБИЛЕЙ

100 лет дорогам Азербайджана 15

## НАЗНАЧЕНИЯ

Республика Беларусь 18

Кыргызская Республика 19

## НОВОСТИ НАШИХ ПАРТНЕРОВ

Азербайджанские железные дороги 21

МАДИ-ГТУ 22

## ЖУРНАЛ В ЖУРНАЛЕ

О деятельности МСД 29-84

## АССОЦИИРОВАННЫЕ ЧЛЕНЫ МСД

Лидеры саморегулирования 85

## НАУКА-ПРАКТИКЕ

Цифровизация дорог 90

Качество дорожной одежды 95

Качество земляного полотна 100

## ИЗЫСКАНИЯ И ПРОЕКТИРОВАНИЕ

Горные дороги 103

## О НАШЕЙ ОБЩЕЙ РАБОТЕ

*Дорогие друзья и коллеги!*

**В**олею судьбы я 25 лет живу в Москве и работаю в Межправительственном совете дорожников. Стоял у истоков создания нашего Совета и его исполнительного органа — Секретариата МСД. За этот период были успехи и промахи. Успехи заключались во всемерном развитии нашего дела — а именно, укреплении сотрудничества между министерствами транспорта и дорожными администрациями стран СНГ, создании таких институтов как Экспертно-научный совет (ЭНС) при МСД, Совет по образованию, институт Ассоциированных членов Совета, который объединяет около 50 крупных компаний дорожного профиля, что приводит в конечном итоге к улучшению и совершенствованию дорог СНГ. За этот период принят ряд основополагающих документов для автодорожной отрасли, которые успешно работают на пространстве Содружества.

За время существования Совета было проведено 40 заседаний, 4 Съезда дорожников, десятки международных научно-практических конференций и выставок, разработан и утвержден на уровне Глав правительств ряд согласованных решений для эффективного функционирования автомобильно-дорожного комплекса СНГ. Мы с вами успешно содействовали развитию и совершенствованию сети международных автомобильных дорог, созданию условий для более полного использования производственного и научно-технического потенциала дорожных организаций госу-

дарств — участников СНГ.

Исполкомом СНГ на Межправительственный совет дорожников возложена ответственная миссия по координации деятельности по приведению международных автомобильных дорог в соответствие с установленными требованиями. Секретариат МСД совместно с дорожными администрациями на местах ежегодно проводит мониторинг участков международных автомобильных дорог СНГ. МСД провел ряд практических исследований состояния автомобильных дорог. В этих целях были уже проведены три международных автопробега по маршрутам: Западная Европа — Западный Китай, по южной ветви Великого шелкового пути, а также по территориям России, Казахстана, Кыргызстана и Узбекистана. На основе проведенных работ, мониторингов и автопробегов выявлены недостатки и проблемы международных автомобильных дорог СНГ и обозначены меры по их устранению. 4-й международный автопробег будет проведен в июне этого года по дорогам Молдовы и Европы.

Большое внимание МСД уделяет обмену опытом и информацией между дорожниками СНГ по вопросам совершенствования системы управления, финансирования, подготовке и переподготовке кадров, а также внедрению прогрессивных технологий в дорожном хозяйстве.

Мы успешно сотрудничаем с нашими деловыми партнерами, в том числе с КТС СНГ, МОП, «СОЮЗДОРОСТРОЙ», крупными компаниями, входящими в состав Совета. Вместе с ними про-

водим большую работу по многим направлениям деятельности МСД. Без ложной скромности отмечу, что поэтому Исполком СНГ, уставные органы СНГ, Межпарламентская Ассамблея СНГ, МОП и другие авторитетные международные организации положительно оценивают нашу общую работу.

Но мы можем делать еще больше, если будут решены два вопроса: первый — финансирование нашей деятельности и второе — повышение активности участия членов Совета. При утвержденном Уставе и Соглашениях, подписанных на уровне Глав правительств стран СНГ, некоторые министерства и дорожные администрации не финансируют нашу деятельность в течение 3-5 лет. Но, не финансируя нашу деятельность, они тем самым не выполняют решения, принятые их же премьер-министрами! Есть ли пути решения этих вопросов? Конечно, есть и их очень много — не хватает только желания. Имея многомиллиардные денежные обороты, не найти небольшую сумму для взносов МСД — это нонсенс. Надеемся, что с приходом новых руководителей в некоторых странах СНГ вопрос финансирования и их участия в деятельности Совета будет решен. А что касается среднего звена и простых автодорожников, то они активно сотрудничают с нами, как и в прежние годы.

В надежде на понимание и укрепление дружбы и сотрудничества,

*С уважением,  
Руководитель Секретариата  
МСД Бури Кафимов*

## ПЕРВОЕ В 2019 ГОДУ ЗАСЕДАНИЕ КОМИССИИ ПО ЭКОНОМИЧЕСКИМ ВОПРОСАМ

*23 января прошло заседание Комиссии по экономическим вопросам при Экономическом совете СНГ. Вел заседание полномочный представитель Туркменистана в Комиссии, Чрезвычайный и Полномочный Посол Туркменистана в Российской Федерации Батыр Ниязлиев. Он представил собравшимся Концепцию председательства Туркменистана в СНГ в 2019 году.*



**В** ходе заседания были рассмотрены вопросы «О проекте Соглашения о взаимодействии таможенных органов государств – участников СНГ в сфере защиты прав на объекты интеллектуальной собственности», «О создании и разви-

тии устойчивых городских транспортных систем (опыт Российской Федерации)», «О роли национальных перестраховочных компаний в развитии рынков перестрахования в государствах – участниках СНГ (опыт Республики Беларусь и Российской Федерации)», а также «О подготовке проекта Межгосударственной программы инновационного сотрудничества государств – участников СНГ на период до 2030 года» и ряд других вопросов.

На заседании собравшиеся обсудили проект повестки дня 81-го заседания Экономического совета СНГ, который пройдет в Москве 15 марта 2019 года.

Выступивший на заседании заместитель Председателя Исполнительного комитета СНГ Сергей Иванов дал высокую оценку Концепции председательства Туркменистана в органах СНГ и выразил надежду на плодотворное сотрудничество по ее реализации.

После учета замечаний и предложений, высказанных членами Комиссии, часть документов, обсужденных на заседании, будет представле-



на на рассмотрение Экономического совета СНГ.



Следующее заседание Комиссии по экономическим вопросам состоится 13 февраля 2019 года.

*Пресс-служба Исполнительного комитета СНГ*



## 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.

**МЕЖДУНАРОДНОЕ  
ОБЪЕДИНЕНИЕ ПРОФСОЮЗОВ  
РАБОТНИКОВ ТРАНСПОРТА И  
ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА****INTERNATIONAL  
FEDERATION OF  
TRANSPORT AND ROAD  
CONSTRUCTION  
WORKERS' UNIONS**

Ленинский проспект, д. 42, корпус 2, офис 21-31, Москва, 119119  
Тел. (495) 930-98-65, факс (495) 930-68-73; E-mail: ifrtc@spectrnet.ru  
42, Leninsky prospekt, 119119, Moscow, Russia Tel. (495) 930-98-65, fax. (495) 930-68-73

*14 декабря 2018 г.* № 02-2/64  
На № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

**Руководителю Секретариата  
Межправительственного совета  
дорожников  
Б.Б.Каримову**

**Уважаемый Бури Бачабекович !**

Международное объединение профсоюзов работников транспорта и дорожного хозяйства полностью поддерживает концепцию проведения международного автопробега по дорогам Молдовы и Европы.

Считаем, что важные задачи, поставленные организаторами пробега, будут способствовать реализации главной цели - укреплению дружественных связей и сотрудничества дорожников СНГ и европейских стран.

Весьма полезными на наш взгляд для дорожников стран СНГ будут встречи с представителями дорожной отрасли стран Европы, профсоюзными руководителями, обмен полезной информацией об условиях и особенностях труда дорожников.

Международное объединение профсоюзов готово принять участие в организации автопробега и его информационном обеспечении.

Председатель МОП трансдорхоз

  
А.И.Шуриков





Саморегулируемая организация  
Некоммерческое партнерство  
**Межрегиональное объединение дорожников  
«СОЮЗДОРСТРОЙ»**

127051, г. Москва, Садовая-Самотечная ул., д.18, стр.1  
E-mail: [prmod09@yandex.ru](mailto:prmod09@yandex.ru); Сайт: [www.prmod.ru](http://www.prmod.ru)

Тел./факс приемной: (495) 663-35-91  
тел.: (495) 926-73-12

Исх. № 1614  
«18» 11 2018г.

Руководителю Секретариата  
Межправительственного совета дорожников  
Каримову Б.Б.

Уважаемый Бури Бачабекович!

Работа Межправительственного совета дорожников по организации и проведению международных автопробегов способствует развитию профессиональных связей, обмену опытом, получению знаний о новых технических, технологических и организационных решениях по развитию автомобильно-дорожной инфраструктуры в рамках международных транспортных коридоров, которые проходят и по территории Российской Федерации.

Предложенный Вами маршрут автопробега 2019 года по странам Европы позволит сравнить условия работы дорожников разных стран, способы организации дорожных работ, безопасного дорожного движения и освоения придорожной полосы. Участники автопробега смогут ознакомиться с решением проблемы сохранности автомобильных дорог с помощью интеллектуальных транспортных систем, включающих в себя погодный мониторинг, весовой контроль и другие современные методы управления дорожным хозяйством, которые сейчас внедряются на российских автомобильных дорогах. Увиденное можно будет обсудить и обобщить на научно-практической конференции и в ходе непосредственного общения с зарубежными экспертами дорожной отрасли. Полученные знания найдут достойное применение в работе дорожников Российской Федерации.

Благодарю Вас за последовательную политику по изучению и обобщению международного опыта строительства, ремонта и содержания автомобильных дорог, по вовлечению в решение проблем дорожной отрасли широкого круга ученых и специалистов разных стран.

Желаю участникам международного автопробега по странам Европы плодотворной работы, новых знаний и хороших впечатлений от европейских дорог.

Председатель Комитета по транспортному строительству  
Ассоциации «Национальное объединение строителей»,  
Генеральный директор  
СРО «СОЮЗДОРСТРОЙ»

Л.А.Хвоинский.

## ВОССТАНОВЛЕНИЕ МОСТА ЧЕРЕЗ РЕКУ КУРУ

*Государственное агентство автомобильного транспорта Азербайджана завершает работы по капитальному ремонту моста через реку Куру. Мост расположен на 55-м километре пограничной магистрали Баку–Алят–Астара– граница Ирана. Длина моста составляет 335 метров, ширина – 11,5 метра.*

Это мостовое сооружение, введенное в эксплуатацию в 1993 году, выполняет функцию главного связующего звена, соединяющего северные и центральные районы Азербайджана с Ираном, и круглогодично используется для интенсивного транспортного сообщения между двумя дружественными странами.

В последние годы заметно возросло использование большегрузных грузовых автомобилей и техники. Интенсивность движения и нагрузка во много раз превысили допустимый предел, на который была рассчитана конструкция моста, и он постепенно разрушался. Хотя в 2014 году был произведен кратковременный аварийный ремонт, возникла необходимость в полной реабилитации моста.

Мост был спроектирован в соответствии с классом нагрузки А11/НК80. В рамках масштабной реконструкции предусмотрено, чтобы грузо-



подъемность моста была повышена до уровня А15/НК100.

Государственное агентство автомобильного транспорта Азербайджана провело обширные ремонтные работы на мосту. Всего на сегодняшний день их выполнено около 80 видов.

В рамках проекта мост был полностью реконструирован, заменены конусы внешних опор, а также подходные плиты. В соответствии с современными технологиями, асфальтобетонные слои на существующем мосту были

полностью демонтированы и использованы инновационные усиленные конструкции дорожной одежды. Также старые пешеходные тротуары и опоры освещения заменены на современные. Высококачественные ремонтные и реставрационные работы производились в соответствии с действующими строительными нормами и правилами.

*По информации  
Государственного агентства  
автомобильного транспорта  
Азербайджана*



## ПРЕЗЕНТАЦИЯ ПРОЕКТА ПО РЕКОНСТРУКЦИИ ДОРОГИ М-10

16 января 2019 года в Лондоне делегацией Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь во главе с Министром Алексеем Авраменко проведена презентация проекта по реконструкции и техническому обслуживанию автомобильной дороги М-10 (граница Российской Федерации (Селище) – Гомель – Кобрин км 109,9 – км 195,15) на принципах государственно-частного партнерства.



Внимание международных инвесторов, строительных компаний в рамках проводимого Роуд-шоу представлен как сам проект, предлагаемый к реализации, так и инвестиционный климат и возможности Беларуси.

В Роуд-шоу приняли участие более 50 строительных компаний, международных финансовых организаций, банков, консалтинговых и страховых организаций из

Турции, Франции, Российской Федерации, Австрии, Италии, Испании, Португалии, Венгрии, Китая, Японии, Южной Кореи и других стран.

В ходе Роуд-шоу проведены встречи Министра транспорта и коммуникаций Алексея Авраменко с потенциальными частными партнерами – представителями компаний Мауол (Турция), VIS Group и Региональная концессионная компания

(Российская Федерация), Intertoll Europe (Венгрия), IC Ictas (IC Infra) (Турция), Strabag AG (Австрия), Marubeni Europe Plc (Япония), Rizzani de Eccher Group (Италия), SK Engineering & Construction (Корея) и другими.

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



## ЭЛЕКТРОМОБИЛИ ОСВАИВАЮТ ДОРОГИ СТРАНЫ

*Начать серийный выпуск электромобилей планируют в 2019 году в Костаное (Северный Казахстан), сообщает информационное агентство «Алау».*

«К концу 2019 года, благодаря сотрудничеству с китайской компанией, местный производитель (ТОО «СарыаркаАвтоПром» — КазТАГ) перейдет к серийному выпуску электромобилей. В общем предприятии планирует выпуск 20 000 машин различных видов, как легковых, так и грузовых», - говорится в сообщении.

Отмечается, что с вхождением китайского инвестора, а ему теперь принадлежит 51% акций предприятия, увеличатся иностранные технологии в производстве.

«С приходом компании мы понимаем, что ставить новые заводы, ставить новое производство автокомпонентной базы очень тяжело, для этого нужны хорошие инвестиции, поэтому мы считаем, что, вкуче с таким серьезным партнером, сможем справиться с этой амбициозной задачей», - сказал заместитель директо-

ра по техническому развитию ТОО «СарыаркаАвтоПром» Сергей Могилатов.

В 2017 году с конвейера завода сошло 5912 автомобилей, а в 2018 году их число выросло до 12 тыс. Отмечается, что если в 2018 году акцент был сделан на производство автобусов, то теперь речь идет об усовершенствовании автомобильных опций с расчетом на разные регионы. К примеру, для юга нужны мощные кондиционеры, а для севера двойные стеклопакеты.

«Прошлый год мы хорошо поработали в части производства автобусов. Это, прежде всего, было связано с республиканской программой «Обновление автобусного парка республики», поэтому мы с автобусами, производимыми на костанайской площадке, вышли в пять городов. Это, прежде всего, Астана, Актау и Актобе. Сейчас — Шымкент

и Атырау», - уточнил топ-менеджер предприятия.

Одним из ключевых достижений прошлого года, как отмечается, стало и развитие экспорта. Связи налажены с четырьмя странами: Россия, Таджикистан, Киргизия и Белоруссия, с 2019 года планируется экспорт и в Азербайджан. Помимо этого, в планах расширение модельной линейки с разделением на дорожной и эконом-класс автомобилей.

«Мы понимаем, что без увеличения локализации, местной локализации будет очень тяжело конкурировать на других рынках, с другими брендами. Поэтому основной вектор на ближайшие два-три года — это увеличение доли локализации в производимой нами продукции», - отметил С. Могилатов.

*По информации alau.kz  
и KazTag*



## МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА «ДОРОГА 2018» УДОСТОЕНА ПРЕМИИ EFEA AWARDS

21 января 2019 года в Санкт-Петербурге наградили победителей международной ежегодной независимой премии среди организаторов мероприятий EFEA Awards в рамках VIII Евразийского Ивент Форума. Премию EFEA Awards называют «Оскаром индустрии встреч». Во время торжественной части мероприятия были оглашены компании-победители по итогам анализа упоминаний в российских СМИ. Самые упоминаемые и на федеральном, и на региональном уровнях получили свои награды в пяти номинациях.

«Открытием года» признана Международная специализированная выставка «Дорога 2018», которая состоялась в октябре прошлого года в Казани. Напомним, масштабное мероприятие проводится традиционно в преддверии Дня работников дорожного хозяйства при поддержке Министерства транспорта Российской Федерации и Федерального дорожного агентства. Организатором выставки является Информационный центр по автомобильным дорогам («ИНФОРМАВТОДОР») Федерального дорожного агентства.

По количеству участников она превзошла численность аудитории специализирован-

ной площадки в Москве, которая собрала в 2017 году 5 тыс. представителей отрасли и компаний. «Дорога 2018» приняла в Казани более 6,3 тыс. участников, 200 экспонентов, представивших продукцию и наработки в разных областях отрасли. Площадь застройки стендов составила более 15 тыс. кв. м. В рамках выставки состоялось более 20 мероприятий деловой программы: круглых столов, семинаров, дискуссий, заседаний секций Научно-технического совета Росавтодора, конференций. Обсуждения продолжались до позднего вечера. Количество участников некоторых дискуссионных площадок превышало более 300 человек.



Делегация МАДИ на международной выставке «Дорога-2018» в Казани.



В текущем году международную специализированную выставку «Дорога 2019» примет город Екатеринбург — крупнейший административный, культурный, научно-образовательный центр Урала. В рамках мероприятия особое внимание будет уделено старту национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», направленного на совершенствование дорожной инфраструктуры крупнейших агломераций России в течение ближайших 6 лет.

По информации  
ФДА «Росавтодор»

## В РОССИИ ВВЕЛИ НОВЫЕ ДОРОЖНЫЕ ЗНАКИ И РАЗМЕТКУ

*Это делается для развития общественных и пешеходных пространств и безопасности дорожного движения. Кроме того, в ряде случаев у велосипедистов появится приоритет перед другими транспортными средствами.*

В опубликованном на сайте Правительства РФ постановлении говорится, что на так называемых «спокойных улицах» вводится понятие «Велосипедная зона». Максимальная скорость движения в ней будет не более 20 километров

в час. Пешеходы смогут переходить такую дорогу в любом незапрещенном месте. Кроме того, на этих улицах у велосипедистов будет преимущество перед механическими транспортными средствами. Также им разрешат сквозной проезд в жилых зонах (автомобилистам такое движение запрещено).

Кроме того, запрещается останавливаться на велосипедных или велопешеходных дорожках ближе пяти метров от их пересечения с проезжей частью и в местах

сопряжения проезжей части и тротуара на одном уровне.

Для переходов, совмещённых с велосипедной дорожкой, устанавливается возможность движения велосипедистов по сигналу светофора в виде силуэтов пешехода и велосипедиста.

Помимо этого, раньше на некоторых Т-образных перекрестках, где разрешено движение только налево и имеются две и более полосы движения, велосипедисты не могли двигаться ни в одном из направлений. Сейчас им разрешили поворачивать налево, если туда можно повернуть с правой полосы.

*По информации  
РИА Новости*



## ДАН СТАРТ СТРОИТЕЛЬСТВУ АВТОБАНА АШХАБАД – ТУРКМЕНАБАТ СТОИМОСТЬЮ \$ 2,3 МЛРД

24 января 2019 года состоялась торжественная церемония начала строительства автобана Ашхабад – Туркменабат стоимостью 2 миллиарда 300 миллионов долларов США, сообщает Государственное информагентство Туркменистана.

В праздничной церемонии приняли участие депутаты Меджлиса, руководители Ахалского ваяята (области), министерств и ведомств, предприятий и общественных организаций, представители отечественных и зарубежных СМИ, а также предприниматели и строители. С приветственными речами выступили заместитель хякима (губернатора) Ахалского ваяята Сердар Бердымухамедов, почётные старейшины.

Прокладка автобана Ашхабад – Туркменабат протяжённостью 600 километров позволит значительно повысить пропускную способность дорожной системы страны, качество и оперативность логистических услуг, расширить международную транспортно-транзитную инфраструктуру и торгово-экономические отношения с соседними государствами, расположенными вдоль Великого Шёлкового пути.

Высокоскоростная автомагистраль даст возможность ускорить и нарастить объёмы грузоперевозок по территории Туркменистана. Большие перспективы в этой связи открываются в области транспортного взаимодействия с сопредельным Узбекистаном. А в результате стыковки с трассой Ашхабад – Туркменабаши автобан, соединяющий восточный регион страны с её центром, даст прямой выход грузовым потокам к международному морскому порту на Каспии и далее – морским путём на Кавказ, в сторону Европы, на юг России, на север Ирана, к Персидскому и Оманскому заливам.

Автобан будет иметь восемь полос движения – по три основных и одной дополнительной с каждой стороны. Ширина дорожного полотна составит 34,5 метра. Автобан начнётся с перекрестка, который будет сооружён на 24-м километре автомобильной дороги Ашхабад – Дашогуз. Здесь же будут размещены платёжные центры, предусматривающие, в том числе, электронную оплату, пункт службы дорожного надзора, площадки для отдыха.

На протяжении автобана будут возведены 4 моста через реки, 4 моста через железную дорогу, 22 моста на пересечении с другими автомагистралями. Помимо этого, предусмотрен специальный проход для животных (экодук). Также будут сооружены 76 подземных пешеходных переходов, водные коллекторы, мосты над селевыми руслами, развязки и другие объекты.

Для технического обслуживания высокоскоростной трассы планируется построить 10 станций. Дорожное движение будет управляться, с помощью непрерывного видеонаблюдения, специальной системой, собирающей, сохраняющей и передающей все данные о транспортном потоке в службу дорожного надзора. Сюда же будут направляться сводки с метеостанции, включающие такие параметры, как влажность, расстояние видимости и др.

Вдоль автобана расположатся специальные пункты телефони, соединённые с центром управления для срочных вызовов и оказания помощи.



Первый участок автобана Ашхабад – Теджен будет введён в строй в декабре 2020 года, второй участок Теджен – Мары – в декабре 2022 года и третий участок Мары – Туркменабат – в декабре 2023 года.

По заказу АОЗТ «TurkmenAwtoaban», выступающего и в качестве генерального подрядчика проекта, работы по строительству трассы с благоустройством прилегающей территории осуществляют частные предприятия «Nusayyollary» и «Huzmatmerkezi», хозяйственные общества «Oguzyoly» и «Altynnesil».

Автомагистраль Ашхабад – Туркменабат – один из крупнейших в Туркменистане транспортных проектов. Его реализация даст автомобильным транзитным грузопотокам быстрый выход на разветвлённую систему автодорог, простирающуюся до Азиатско-Тихоокеанского региона. В стране появится новая современная скоростная транспортная артерия, которая позволит быстрее и дешевле перевозить товары на солидные расстояния.

По информации Turmenportal

## 85 КМ АВТОДОРОГИ ПО ПУСТЫНЕ КЫЗЫЛКУМ ПОСТРОЕНЫ ЗАНОВО

*Участок международной трассы А-380 «Гузар – Бухара – Нукус – Бейнеу» длиной 85 км, проходящий по пустыне Кызылкум, построен заново. Работы вела южнокорейская компания.*

**В** Бухарской области завершена реконструкция автодороги А-380 «Гузар–Бухара–Нукус–Бейнеу» на участке 355-440 км, сообщили в пресс-службе Государственного комитета Узбекистана по автомобильным дорогам. Благодаря новому полотну время прохождения пути сократилось почти в три раза, отметили в комитете.

Реконструируемый участок дороги — фрагмент международного транспортного коридора по маршруту «Бейнеу–Кунград–Нукус–Бухара–Самарканд–Ташкент–Андижан», являющийся участком трансконтинентальной автомагистрали «Европа–Азия» и входящий в состав Узбекской национальной автомагистрали. Он также является отрезком европейского коридора Е-40 и связывает страны Централь-

ной Азии с Россией, Кавказом со странами Восточной и Центральной Европы.

Дорога проходит через территории 3-х районов республики по пустыне Кызылкум в песчаной равнинной и слабопересеченной местности.

Новое дорожное полотно имеет цементобетонное покрытие и рассчитано на скорость движения до 120 км/час. Дорога имеет по две полосы в каждом направлении, ширина проезжей части — 2-7,5 м.

Для строительства дороги был заключен контракт на 175,2 млн долларов с южнокорейской компанией POSCO Engineering & Construction.

На строительной площадке были задействованы более 400 единиц дорожно-строительной техники. Более 600 человек из числа местного персонала было обеспечено работой.

Безопасность дорожного движения обеспечена разделением трасс по обоим направлениям, применением металлических барьеров, а также светоотражающих дорожных знаков, сигнальных столбиков и дорожной разметки из термопласта.

Вдоль трассы улучшилась экологическая обстановка. Для предотвращения заноса дороги песком создана лесная полоса из саксаула.

Как отметили в Комитете, ввод в эксплуатацию участка дороги обеспечит увеличение международных транзитных перевозок, создаст условия для безопасного передвижения грузов и пассажиров и будет способствовать развитию придорожной инфраструктуры и туристического потенциала страны.

*По информации  
«Газета.uz»*





## 100 ЛЕТ АВТОМОБИЛЬНЫМ ДОРОГАМ АЗЕРБАЙДЖАНА

*В 2018 году торжественно отмечалась 100-летняя годовщина образования Азербайджанской Демократической Республики. К юбилею была приурочена серия ярких мероприятий. 16 ноября в Государственном агентстве автомобильных дорог республики («Азеравтоёл») состоялась конференция, посвященная 100-летию национальных автомобильных дорог. Совершенствование и модернизация дорожной инфраструктуры, строительство новых мостов, развязок и магистральных дорог имеет огромное значение для расширения международных экономических связей, роста туризма и эффективного социально-экономического развития районов, сокращения транспортных расходов, повышения качества транзитных услуг и благосостояния населения Азербайджана.*

*По приглашению «Азеравтоёл» в конференции, посвященной 100-летию автомобильных дорог Азербайджанской Республики, участвовал и выступал с докладом Руководитель Секретариата МСД, проф. Б.Б. Каримов.*

**П**резидент Азербайджана Ильхам Алиев в своей речи, посвященной итогам социально-экономического развития республики и стоящим перед ней задачам, отметил, что экономическая независимость является основным фактором политической независимости страны. Сегодня Азербайджан, рационально используя природные ресурсы, создал мощную экономику. За последние 15 лет она выросла в 3,2 раза, и это развитие, не имеющее аналогов в мире. Сильная экономика позволит реализовать любые социальные и инфраструктурные проекты. «Мы превратили наше природное богатство — нефть — в человеческий капитал», — сказал Президент.

Ильхам Алиев также отметил, что Азербайджан становится сегодня одним из транспортных центров мира. Прямые инвестиции в дорожный сектор, ускорение долгосрочных процессов развития в этой области, активное



строительство мостов, туннелей, транспортных развязок, современных новых дорог и реконструкция старых позволили Азербайджану стать «Восточными воротами» между Европой и Азией. По инициативе Президента проделана большая работа, направленная на создание международных транспортных коридоров, соединяющих два континента. 30 октября 2017 года в Баку состоялось официальное открытие железной дороги Баку—Тбилиси—Карс, фундамент которой был заложен в 2007 году. Построены новые магистраль-

ные автодороги до границы Азербайджана с Российской Федерацией, Ираном и Грузией.

После сдачи в эксплуатацию 18 сентября 2018 года магистральной автодороги Алят — Астара — граница с Исламской Республикой Иран протяженностью 204 км на территории Азербайджана завершили все работы по реализации проекта транспортного коридора «Север—Юг». Активно участвуя в данных международных транспортных коридорах, обладающих огромным значением с политической,





экономической и стратегической точек зрения, Азербайджан превратился в один из важных транзитных и логистических центров в Евразии.

Согласно статистике 1918 года, в Азербайджане было 230 автомобилей, а длина дорог с твердым покрытием составляла всего 210 километров.

За короткий промежуток времени были предприняты решительные меры по развитию дорожной отрасли, увеличилось количество автомобильных дорог, были использованы новые методы в дорожном строительстве. К концу 1940 года протяженность автомобильных дорог в Азербайджане составляла 10850 километров.

Даже во время Второй мировой войны строительство новых дорог не прекращалось, мосты ремонтировались. В 1941-1945 годах было построено и введено в экс-

плуатацию 919 километров дорог с черным и гравийным покрытием. После окончания войны была разработана специальная программа развития дорожного хозяйства в республике. Этот период характеризуется появлением асфальтовых и бетонных дорог, а также развитием усовершенствованной дорожной сети. Были построены дороги Уджар—Зардаб, Гаджигабул—Сальян, на реках построены мосты, на существующих дорогах проведены реставрационные работы. На дорогах появились дорожные знаки.

60-е годы прошлого столетия сопровождалась бурным развитием народного хозяйства в Азербайджане. Это привело к увеличению грузооборота на автомагистралях. Создание нормативно-правовой базы по дорожному строительству и подготовке кадров обеспечило постепенное устранение существующих проблем в этой области. Под руководством национального лидера Гейдара Алиева меры, принятые для развития экономики республики в 1970-х годах, привели к увеличению товарооборота в нефтяной промышленности, сельском хозяйстве и других отраслях. Это, в свою очередь, потребовало расширения, восстановления

и реконструкции существующей дорожной сети.

По указанию Президента Гейдара Алиева приняты законы «О создании Государственного дорожного фонда» и «О дорогах», а также Закон «О присоединении международного автомобильного маршрута Азербайджанской Республики к Европейскому соглашению». В 1998 году президент Гейдар Алиев подписал указ о создании Министерства транспорта и дал указание сформировать единую государственную политику в области железных дорог, водного транспорта, автомобильной, гражданской авиации и автомобильных дорог. За этот период длина дорог общегосударственного значения составила 6057 километров, а длина местных дорог — 16878 километров. Действует законодательство Азербайджанской Республики о присоединении международных автомобильных маршрутов к Европейскому соглашению.

Общенациональный лидер Гейдар Алиев выступил с идеей восстановления исторического Шелкового пути. В результате воплощения в жизнь этого гигантского проекта геостратегическое и геополитическое значение Азербайджана возросло, он стал благоприятным транзитным про-





странством, стратегическим мостом для Востока—Запада. В стране проделана важная работа по развитию дорожной инфраструктуры в рамках программы TRASECA. Шоссе Баку—Алят—Газах—государственная граница Грузии, рассматриваемое в качестве главной магистрали коридора, было реконструировано в соответствии с первым техническим классом. В настоящее время завершается реконструкция участка Великого шелкового пути Европа—Кавказ—Азия в Закавказском коридоре через территорию Азербайджанской Республики. 381-километровый участок этой дороги от Баку до Гянджи был полностью реконструирован с четырьмя полосами движения. Расширение 130-километрового участка Гянджа—Грузия будет завершено к 2020 году.

Работа по развитию автомобильного транспорта в рамках восстановления Великого шелкового пути способствует развитию экономики Азербайджана, расши-

рению внешнеэкономических связей страны и укреплению ее государственной независимости. Азербайджан уже является коридором между Европой и Центральной Азией, а также между Россией и Ближним Востоком.

В экономической политике президента Ильхама Алиева также огромное внимание уделяется дальнейшему совершенствованию дорожной инфраструктуры в стране и реконструкции существующих дорог. В первую очередь глава государства акцентировал внимание на совершенствовании управления в этой сфере. Для этого при Министерстве транспорта создано Открытое акционерное общество «Азерйолсервис». После этого важным поворотным моментом стала реконструкция автомобильных дорог в соответствии с международными стандартами эксплуатации, строительства и ремонта дорог, одновременно защищая дороги, повышая их безопасность и проводя озеленение придорожной зоны.

Ильхамом Алиевым запущена Государственная программа модернизации и развития сети автомобильных дорог Азербайджанской Республики. Благодаря этому в развитии дорожного сектора достигнуты значительные результаты. Только за последние 15 лет в республике построено 15 000 километров качественных дорог. По оценкам международных рейтинговых агентств Азербайджан признан лучшей страной в СНГ по развитию дорожной инфраструктуры. Согласно опросу, проведенному Всемирным экономическим форумом, республика занимает 34 место среди 137 стран в рейтинге качества автомобильных дорог.

В настоящее время процесс развития, полной реконструкции и модернизации дорожной инфраструктуры в Азербайджане успешно продолжается. Международные автомобильные дороги, пересекающие страну, реконструируются по современным стандартам, новые дороги и мосты соединяют регионы, города и деревни, положительно влияют на развитие туризма в стране.

Президент Ильхам Алиев не раз подчеркивал, что качество дорог — это показатель культуры, современности и экономического уровня развития страны.

*По информации  
Государственного агентства  
автомобильных дорог  
Республики Азербайджан*



## Новый министр транспорта и коммуникаций Беларуси АВРАМЕНКО АЛЕКСЕЙ НИКОЛАЕВИЧ

*Указом Президента Республики Беларусь от 15 января 2019 года №23 Авраменко А.Н. назначен Министром транспорта и коммуникаций РБ.*

**А**лексей Николаевич Авраменко родился в 1977 году в г. Минске.

В 1999 году окончил Белорусскую государственную политехническую академию, в 2010 году — Академию управления при Президенте Республики Беларусь с отличием.

По окончании политехнического вуза работал мастером дорожно-строительного управления №43 республиканского унитарного предприятия «Строительно-монтажный трест № 8».

С 2000 по 2001 годы — главный специалист отдела содержания дорожной сети Комитета по автомобильным дорогам при Министерстве транспорта и коммуникаций Республики Беларусь.

С 2001 по 2006 годы — главный специалист управления содержания дорожной сети Департамента «Белавтодор» Министерства транспорта



и коммуникаций Республики Беларусь.

С 2006 года работал на различных должностях в управлении транспорта и связи аппарата Совета Министров Республики Беларусь.

В 2012 году возглавил управление транспорта и связи аппарата Совета Министров Республики Беларусь.

Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 25 июля 2013 года №656 Авраменко А.Н. был назначен заместителем Министра транспорта и коммуникаций Республики Беларусь.

Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 3 марта 2016 года №174 Авраменко А.Н. назначен первым заместителем Министра транспорта и коммуникаций Республики Беларусь.

С 15 января 2019 года — Министр транспорта и коммуникаций Республики Беларусь.

*Межправительственный совет дорожников, Секретариат МСД, редакция журнала «Дороги Содружества Независимых Государств» сердечно поздравляют Алексея Николаевича с новым назначением и желают ему больших достижений на высоком посту на благо транспортно-дорожной отрасли Республики Беларусь и СНГ.*

## Новый министр транспорта и дорог КЫРГЫЗСТАНА ЖАНАТ САМАТОВИЧ БЕЙШЕНОВ

25 января 2019 г. Президент Кыргызской Республики Сооронбай Жээнбеков подписал Указ о назначении Бейшенова Жаната Саматовича министром транспорта и дорог Кыргызской Республики.

**Ж**анат Бейшенов родился в 1970 году во Фрунзе (Бишкек). В 1993 г. окончил Кыргызский архитектурно-строительный институт по специальности «инженер-строитель».

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. — торго-



вый 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 Бейшенев работал начальником отдела железнодорожного транспорта в Евразийской экономической комиссии.

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

*Межправительственный совет дорожников, Секретариат МСД, редколлегия журнала «Дороги СНГ» от всей души поздравляют Жаната Саматовича с высоким назначением и желают ему успехов в новой должности на благо родной страны и Содружества Независимых Государств.*



## “ALSTOM” ПОСТАВИЛ В АЗЕРБАЙДЖАН ПЕРВЫЙ ГРУЗОВОЙ ЛОКОМОТИВ

*Известная французская машиностроительная компания Alstom поставила ЗАО «Азербайджанские железные дороги» первый из 40 грузовых локомотивов AZ8A, которые будут эксплуатироваться в региональном железнодорожном сообщении Баку – Тбилиси – Карс. Локомотив, произведенный на совместном предприятии “ЭКЗ” в Республике Казахстан, прибыл из Астаны в Баладжары, Азербайджан.*



«Мы рады сотрудничеству с ЗАО “Азербайджанские железные дороги” в качестве стратегического партнера и осуществлению поставки в Азербайджан первого грузового локомотива, который поможет удовлетворить растущую потребность в грузовых перевозках республики», — заявил управляющий директор кластера Западной и Центральной Азии в Alstom Бернард Пелль.

Alstom в течение нескольких месяцев будет проводить валидационные испытания в инфраструктуре железных дорог Азербайджана.

Alstom — один из мировых лидеров (наряду с Bombardier) в производ-

стве энергетического оборудования и железнодорожного транспорта. Ассортимент локомотивов Alstom Prima охватывает все сегменты локомотивного рынка — от тяжелых, грузовых и пассажирских перевозок до маневровых или путевых работ. AZ8A является тяжеловесным локомотивом Prima T8, разработанным французской компанией специально для Азербайджанской Республики. Его конструкция основана на локомотивах KZ8A, которые в настоящее время эксплуатируются в Республике Казахстан, но с учетом технических условий Азербайджанских железных дорог, и соответствует нормам

и требованиям ГОСТ. На сегодняшний день, начиная с 1990-х годов, продано более 3000 локомотивов Prima (более 4200 секций) по всему миру.

Локомотив Prima T8 имеет 8 осей и представляет собой один из самых мощных электровозов в мире. Эта модель, состоящая из двух секций, способна тянуть состав до 9000 тонн и развивать скорость до 120 км/ч, мощность установленного двигателя при этом 8.8 мегаватт. AZ8A разработаны для эксплуатации при температуре от -25° С до +50°С. Благодаря своей модульной конструкции требует минимального технического обслуживания и отличается высоким уровнем надежности и низким уровнем стоимости жизненного цикла.

ЭКЗ — совместное предприятие компаний Alstom и Трансмашхолдинг ТМХ (Alstom 75%, ТМХ 25%), насчитывает 440 сотрудников, работает над поставками и техническим обслуживанием электровозов Prima, изготовленных по заказу КТЖ, национальной железнодорожной компании Казахстана, а также экспортных рынков, таких как Азербайджанская Республика.

*По информации пресслужбы Азербайджанских железных дорог*

## ПЕРВОЕ ЗАСЕДАНИЕ ОБЩЕСТВЕННОГО СОВЕТА ПРИ БАЗОВОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ГОСУДАРСТВ-УЧАСТНИКОВ СНГ В МАДИ

*Решением Экономического совета СНГ от 14 июня 2018 года Базовой организацией государств – участников Содружества Независимых Государств по подготовке, профессиональной переподготовке и повышению квалификации кадров в отраслях автомобильно-дорожного комплекса был утверждён Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ).*

*13 декабря 2018 года состоялось первое заседание Общественного совета при Базовой организации государств-участников СНГ.*

**П**редседателем Общественного совета является и.о. ректора проф. Г.В. Кустарев, заместителем председателя проф. Б.Б. Каримов - директор Центра сотрудничества МАДИ с государствами - участниками СНГ, Руководитель Секретариата МСД.

В работе Общественного совета приняли участие: делегация из Кыргызской Республики (проф. А.А. Абдыкалыков - ректор Кыргызского государственного университета строительства, транспорта и архитектуры им. Н. Исанова и проф. Т.Ы. Маткеримов - декан факультета транспорта и машиностроения Кыргызского государственного технического университета имени И. Раззакова), представитель Республики Беларусь – проф. С.А. Рынкевич - зав. кафедрой «Транспортные системы и технологии» Белорусского национального технического университета, Е.В. Муравкина – зам. начальника отдела Департамента экономического сотрудничества Исполнительного комитета СНГ.

Международную ассоциацию автомобильного и дорожного образования (МААДО) представляли: вице-президенты МААДО проф. В.В. Сильянов, проф.

А.П. Жигагло – ректор Сибирского государственного автомобильно-дорожного университета (СибАДИ), и член Исполнительного совета МААДО, д-р экон. наук, профессор Л.А. Ахметов.

Межправительственный совет дорожников государств-участников СНГ представляли: проф. Б.Б. Каримов – руководитель секретариата МСД и д-р техн. наук О.А. Красиков – председатель Экспертно-научного совета МСД.

МАДИ представляли профессора: проф. В.В. Ушаков, доцент Л.Л. Зиманов и доц. А.Б. Чубуков и директор ИПК МАДИ, декан факультета АТ проф. А.А. Солнцев.

Общественный совет отметил особую важность развития автомобильно-дорожного комплекса стран СНГ, т.к.

основной объем грузов (до 80%) перевозится автомобильным транспортом и этот вид транспорта является основным при организации транспортных коридоров, мультимодальных перевозок и хабов. В связи с этим подготовка и переподготовка специалистов в этой области имеет особое значение.

На заседании были рассмотрены основные направления деятельности Общественного совета, вопросы формирования состава Совета, а также задачи, стоящие перед Центром МАДИ по содействию государствам-участникам СНГ и ИПК МАДИ.

Участники заседания Общественного совета единодушно поздравили ведущий вуз России в области автодорожного комплекса МАДИ с 88-летием со дня основания.



## Состав Общественного совета при базовой организации государств-участников СНГ - МАДИ

**Председатель** - Кустарев Геннадий Владимирович, и.о. ректора МАДИ.

**Зам. Председателя** — Каримов Бури Бачабекович - д-р техн. наук, профессор, руководитель Секретариата МСД СНГ, директор Центра сотрудничества МАДИ с государствами-участниками СНГ

**Члены Общественного совета:**

От Республики Армения - Арзуманян Карен - доцент, канд. техн. наук, исполняющий обязанности директора института механика машиностроения, транспортной системы и дизайна Национального политехнического университета Армении; Славик Бурнусузян — канд. техн. наук, профессор, заведующий кафедрой строительной техники и организации дорожного движения Национального университета архитектуры и строительства Армении;

От Республики Беларусь - Капский Денис Васильевич — д-р техн. наук, декан автотракторного факультета Белорусского национального технического университета; Рынкевич Сергей Анатольевич — д-р техн. наук, профессор, заведующий кафедрой «Транспортные системы и технологии» Белорусского национального технического университета.

От Кыргызской Республики - Маткеримов Таалайбек Ысманалиевич д-р техн. наук, профессор, декан факультета «Транспорт и машиностроение»

Кыргызского государственного технического университета имени И. Разакова; Абдыкалыков Акымбек Абдыкалыкович — д-р техн. наук, ректор Кыргызского государственного университета строительства, транспорта и архитектуры им. Н.Исанова.

От Российской Федерации - Жигадло Александр Петрович — д-р пед. наук, канд. техн. наук, ректор ФГБОУ ВО «Сибирский государственный автомобильно-дорожный университет (СибАДИ)»; Загарин Денис Александрович — руководитель Научно-исследовательского центра по испытаниям и доводке автотехники Центрального научно-исследовательского автомобильного и автомоторного института (НАМИ); Зубарев Игорь Юрьевич — заместитель председателя правления по технической политике Государственной компании «Автомор»

От Департамента экономического сотрудничества Исполнительного комитета СНГ - Муравкина Екатерина Валерьевна.

От Межправительственного совета дорожников (МСД) СНГ — Бусел Александр Владимирович - д-р техн. наук, профессор, председатель Совета по образованию МСД СНГ; Красиков Олег Александрович — д-р техн. наук, председатель Экспертно-научного совета МСД СНГ.

## План работы Общественного совета при Базовой организации государств-участников Содружества Независимых Государств на 2018-2019 гг.

№ п/п	Наименование мероприятий	Сроки исполнения	Исполнители
1.	Проведение первого заседания Общественного Совета	13.12.2018	Председатель Общественного совета
2.	Завершение формирования Общественного совета	01.06.2019	Председатель Общественного совета
3.	Формирование дополнительных программ по повышению квалификации и переподготовке кадров в отраслях автомобильно-дорожного комплекса	01.02.2019	Солнцев А.А.
4.	Разработка регламента работы Базовой организации	01.02.2019	Каримов Б.Б.
5.	Формирование Президиума Общественного совета	01.02.2019	Председатель Общественного совета
6.	Проведение заседаний Президиума Общественного совета	Один раз в два месяца	Председатель Общественного совета
7.	Представление и обобщение предложений по составу рабочих комиссий и экспертных групп	01.04.2019	Каримов Б.Б.
8.	Представление и обобщение предложений по формированию и унификации учебно (научно) методической документации (положений, пособий, материалов и т.д.) для использования примененная в родственных вузах, научно-исследовательских и проектных подразделениях в странах СНГ	01.05.2019	Солнцев А.А. Каримов Б.Б.
9.	Проработка и определение тематики и перечня конкретных НИР, которые могут выполняться по линии Базовой организации	01.05.2019	Солнцев А.А. Сильянов В.В. Каримов Б.Б. Азметов Л.А.
10.	Проведение экспертиз НИР и ОКР, в том числе и диссертационных работ	По мере поступления	Каримов Б.Б.
11.	Проработка и представление предложений по созданию филиалов Базовой организации в странах СНГ	01.10.2019	Председатель Общественного совета, Исполнительный секретарь совета

12.	Подготовка и направление писем в организации и предприятия по оказанию спонсорской помощи Базовой организации	01.03.2019	Председатель Общественного совета Исполнительный секретарь совета
13.	Разработка и утверждение плана Работы Президиума Общественного совета	15.04.2019	Исполнительный секретарь Общественного совета
13.	Проведение заседания Общественного Совета	Май-июнь 2019 г.	Исполнительный секретарь Общественного совета
14.	Проработка вопросов дополнительного направления аспирантов и докторантов в МАДИ из стран СНГ для выполнения диссертационных работ	01.06.2019	Председатель Общественного совета Исполнительный секретарь совета
15.	Посещение и ознакомление с опытом работы и уникальными технологиями, применяемыми при строительстве и эксплуатации автомобильных дорог и на автотранспорте и автомобилестроении при проведении профессиональной переподготовки и повышении квалификации дорожников и автотранспортников работников отраслей автомобильно-дорожного комплекса	Постоянно	Солнцев А.А. Каримов Б.Б.
16.	Разработка и утверждение квалификационных требований для преподавателей учебных заведений и работников отраслей автомобильно-дорожного комплекса в государствах-участниках СНГ	01.10.2019	Солнцев А.А. Каримов Б.Б.
17.	Проведение заседания Общественного Совета по итогам работы за 2019 г.	13.12.2019	Председатель Общественного совета Исполнительный секретарь совета

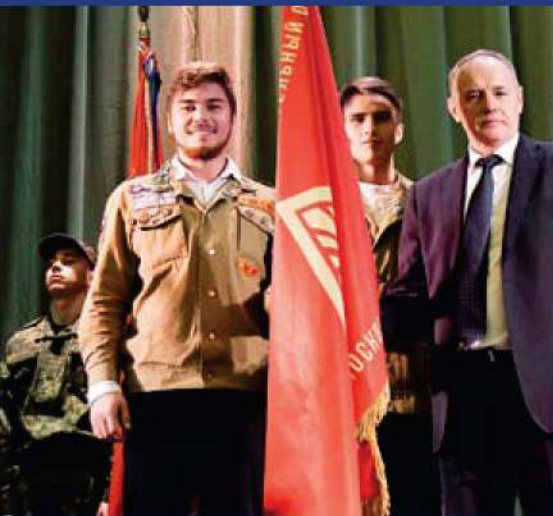




## 88-й ДЕНЬ РОЖДЕНИЯ МАДИ

13 декабря МАДИ отметил свой 88-й День рождения! В этот день поздравить университет пришли выдающиеся выпускники МАДИ, а также представители крупнейших отраслевых организаций, министерств и ведомств. Торжественное заседание ученого совета открыли и.о. ректора МАДИ Г.В. Кустарев и проректор по научной работе В.В. Ушаков.

С поздравлениями в адрес университета выступили представители ГУОБДД МВД России, Министерства транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области, Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Правительства Москвы, Центра организации дорожного движения (ЦОДД) Правительства Москвы, ГБУ «Ав-



томобильные дороги», ГУП «Мосгортранс», ГБУ «МосгортрансНИИпроект», СРО «РОДОС», СРО «Союздорстрой», Профсоюза работников транспорта г. Москвы, ассоциаций АСПОР и РАДОР и другие.

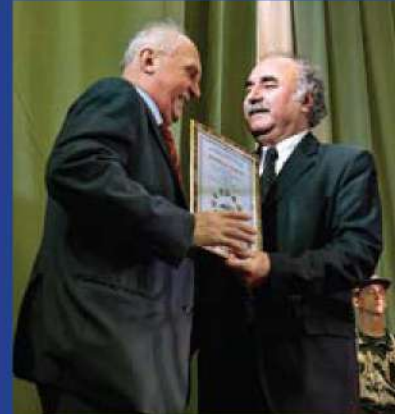
Также со сцены к гостям обратились заместитель председателя Межправительственного Совета дорожников Б.Б. Каримов и первый заместитель Председателя комитета Государственной Думы Российской Федерации по транспорту В.Б. Ефимов,

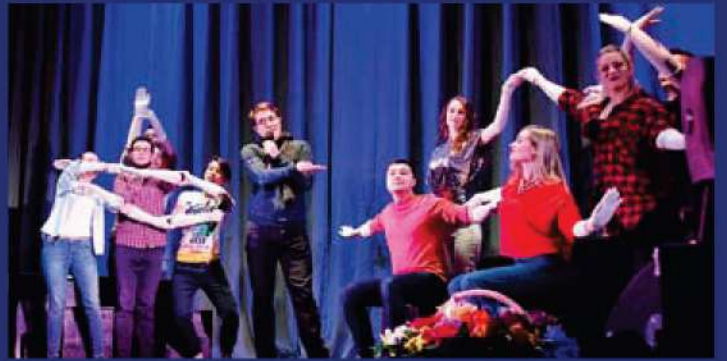
а помощник ректора А.Б. Сомов зачитал поздравление от депутата Государственной Думы К.К. Тайсаева.

В этот знаменательный вечер также было вручено множество наград от различных организаций как руководству, так и сотрудникам МАДИ, принимающим активное участие в научно-исследовательской деятельности.

Завершился вечер праздничным концертом с участием студенческих творческих коллективов МАДИ.







## ОТКРЫТИЕ МЕМОРИАЛЬНОЙ ДОСКИ ПРОФЕССОРУ БУСЛАЕВУ А.П.

*В День рождения МАДИ 13 декабря 2018 года в холле кафедры высшей математики была открыта мемориальная доска профессору Буслаеву Александру Павловичу.*



**В**ыдающийся математик, заведующий кафедрой высшей математики, профессор Буслаев А.П. скоропостижно скончался 30 июня 2018 года. Александр Павлович руководил кафедрой высшей математики МАДИ с 1993 года до последнего дня своей жизни. Основал научную школу математического моделирования транспортных потоков на сложных сетях.

С 2011 года кафедра выпускает специалистов, бакалавров и магистров по специальности «Прикладная ма-

тематика». Инициатором ее создания был Александр Павлович, который определил направления теоретических и прикладных исследований кафедры высшей математики на долгие годы.



## 77-я МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

*С 28 января по 1 февраля 2019 г. в Московском автомобильно-дорожном техническом университете прошла традиционная 77-я по счету международная научно-методическая и научно-исследовательская конференция. Участники плодотворно работали в 21 секции и 50 подсекциях. Доклады, сделанные на конференции, отличал высокий научный уровень, актуальность тем, затрагивающих реальные проблемы автомобильно-дорожной отрасли. Конференция подтвердила практическую и научно-методическую ценность многообразных направлений научной работы МАДИ. В работе конференции принимали участие наши коллеги – ассоциированные члены МСД из стран СНГ и дальнего зарубежья.*

В рамках мероприятия 31 января в актовом зале главного корпуса МАДИ прошла V Международная научно-практическая конференция «Инновационные технологии: пути повышения межремонтных сроков службы автомобильных дорог», организованная совместно с Федеральным дорожным агентством Министерства транспорта РФ, Государственной компанией «Автодор», Межправительственным советом дорожников и Союзом дорожно-транспортных строителей «СОЮЗДОРСТРОЙ».

В конференции участвовали ученые и преподаватели МАДИ и других отечественных и зарубежных вузов, научные работники и специалисты-дорожники из стран СНГ, Европы и США, руководители министерств и дорожных администраций, представители органов исполнительной власти. С приветственным словом к участникам конференции обратились руководители университета, Министерства транспорта РФ, ФДА «Росавтодор», ГК «Автодор», Меж-

правительственного совета дорожников, СРО «Союздорстрой».

Руководители министерств и ведомств отметили важность качественного образования, поскольку сложность современных транспортных систем, «цифровизация» дорог предъявляют повышенные требования к профессиональным качествам специалистов. И с этой задачей успешно справляется МАДИ, стремящийся идти в ногу со временем. Также была отмечена налаженная связь университета с производственными организациями.

Докладчики, выступившие на конференции, подчеркивали важность реализации национальной программы «Безопасные и качественные автомобильные дороги», в рамках которой предусмотрено, что к концу 2019 г. не менее 85% протяженности федеральных автомобильных дорог РФ должно быть приведено в соответствие с нормативными требованиями.

Также было отмечено, что своевременное восстановление состояния верхних слоев дорожной одежды и, в частно-

сти, восстановление ровности дорожного покрытия помогает существенно увеличить срок службы дороги до капремонта. Стоит задача перехода федеральных дорог на 12-летний межремонтный цикл, тогда как в настоящее время он составляет всего 6 лет, а у дорог высшей категории – 3,5 года. Фактически же сроки службы дорожных покрытий часто еще ниже нормативных и ремонт на автомобильных дорогах практически не прекращается никогда...

Докладчики и участники конференции были единодушны во мнении: чтобы выполнить эту сложнейшую задачу, 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.

Большой интерес вызвали доклады об основных направлениях повышения жизненного цикла автомобильных дорог, инновационных технологиях ремонта дорожных покрытий, тонкостях прогрессивного метода холодного ресайклинга.

Целый ряд докладов касался ценного опыта применения инновационных материалов: модификаторов, адгезионных добавок, пропитывающих составов, способных существенно продлить межремонтные сроки службы автомобильных дорог.





# О ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОГО СОВЕТА ДОРОЖНИКОВ

## Журнал в журнале МСД

1. Принять к сведению Отчет о деятельности Межправительственного совета дорожников за 2010-2017 годы.

2. Отметить вклад Межправительственного совета дорожников в расширение сотрудничества дорожных администраций государств — участников Совета.

3. Межправительственному совету дорожников продолжить работу по реализации решений высших органов Содружества, в том числе в части выполнения в рамках своей компетенции Приоритетных направлений сотрудничества государств — участников СНГ в сфере транспорта на период до 2020 года, а также содействовать выполнению Протокола о международных автомобильных дорогах Содружества Независимых Государств от 11 сентября 1998 года.



**Махмадшариф ХАКДОД,  
Председатель Совета постоянных полномочных  
представителей государств-участников Содружества  
при уставных и других органах Содружества**





## ОТЧЕТ О ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОГО СОВЕТА ДОРОЖНИКОВ (2010 – 2017 ГОДЫ)

### I. Общие положения

В целях обеспечения взаимовыгодного сотрудничества, оказания поддержки усилиям правительств в проведении согласованной дорожной политики и углублении интеграционных процессов, создания условий для более полного использования производственного и научно-технического потенциала дорожных организаций государств – участников СНГ, повышения уровня подготовки специалистов-дорожников 11 декабря 1992 года в г. Минске полномочными представителями органов управления дорожным хозяйством государств – участников СНГ был создан Межгосударственный совет дорожников.

11 сентября 1998 года по поручению Совета глав правительств СНГ решением Президиума Межгосударственного экономического Комитета Экономического Союза Межгосударственный совет дорожников преобразован в Межправительственный совет дорожников (МСД) и ему придан статус органа отраслевого сотрудничества Содружества Независимых Государств.

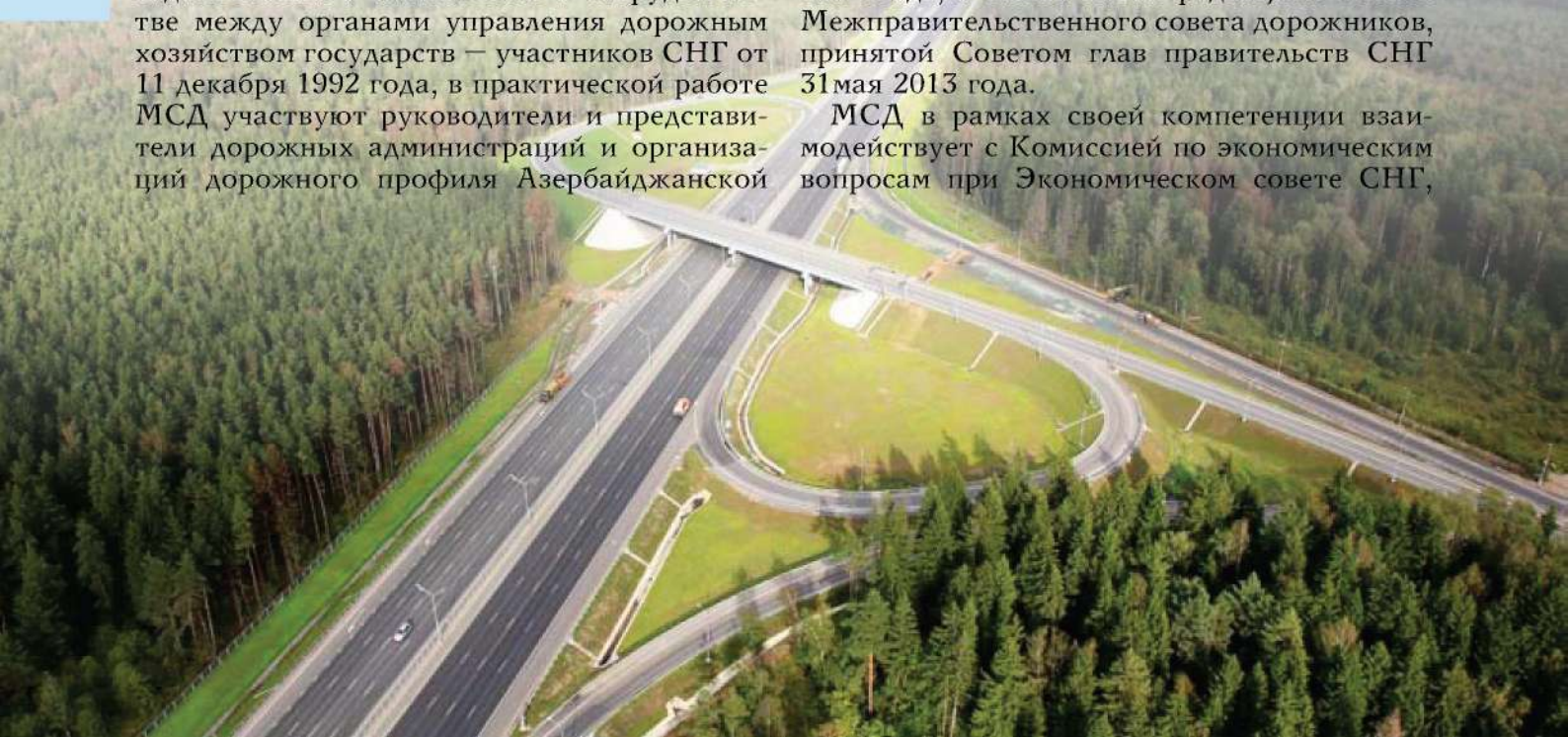
Членами МСД в настоящее время являются 6 государств – участников СНГ: Республика Армения, Республика Беларусь, Республика Казахстан, Кыргызская Республика, Российская Федерация и Республика Таджикистан. При этом, основываясь на положениях межведомственного Соглашения о сотрудничестве между органами управления дорожным хозяйством государств – участников СНГ от 11 декабря 1992 года, в практической работе МСД участвуют руководители и представители дорожных администраций и организаций дорожного профиля Азербайджанской



Республики, Республики Молдова, Республики Узбекистан, Туркменистана и Грузии.

В своей деятельности МСД руководствуется Уставом Содружества Независимых Государств, международными договорами, заключенными в рамках Содружества Независимых Государств, решениями Совета глав государств, Совета глав правительств и Экономического совета СНГ, межведомственным Соглашением о сотрудничестве между органами управления дорожным хозяйством государств – участников СНГ от 11 декабря 1992 года, а также новой редакцией Устава Межправительственного совета дорожников, принятой Советом глав правительств СНГ 31 мая 2013 года.

МСД в рамках своей компетенции взаимодействует с Комиссией по экономическим вопросам при Экономическом совете СНГ,







Исполнительным комитетом СНГ, Координационным транспортным совещанием государств — участников СНГ, Межгосударственным советом по стандартизации, метрологии и сертификации и др.

**Цели МСД** — содействие развитию и совершенствованию сети автомобильных дорог общего пользования, создание условий для более полного использования производственного и научно-технического потенциала дорожных организаций государств — участников СНГ, оказание поддержки правительствам в проведении согласованной дорожной политики и углублении интеграционных процессов, повышение уровня подготовки кадров.

**Принципы сотрудничества в рамках МСД:**  
уважение интересов каждого из государств с учетом приоритетов, ориентированных на

достижение общих целей, стоящих перед Содружеством;

добровольность участия в разработке и реализации согласованной дорожной политики; учет специфики и особенностей дорожно-хозяйства каждого государства;

соблюдение принятых ранее международных обязательств в области дорожного хозяйства;

эволюционный характер формирования механизмов реализации согласованной дорожной политики, основанной на стратегии экономической интеграции государств — участников СНГ;

обеспечение преемственности принятых решений.

**Основные направления деятельности МСД:**





содействие расширению взаимовыгодных отношений между дорожными администрациями — участниками МСД в области проектирования, строительства, реконструкции, ремонта и содержания автомобильных дорог и дорожных сооружений;

разработка концепций научно-технической политики в дорожной отрасли, в том числе в области экологии и безопасности движения;

координация взаимодействия дорожных администраций по проектированию, строительству, реконструкции, ремонту и содержанию автомобильных дорог и дорожных сооружений, отнесенных к перечню международных автомобильных дорог СНГ;

подготовка рекомендаций по проведению согласованной дорожной политики государств — участников СНГ;

координация деятельности по подготовке кадров, работе учебных и научно-исследовательских организаций дорожного профиля.

### **Основные функции МСД:**

совместное с дорожными администрациями — участниками МСД решение научно-технических задач, внесение в установленном порядке предложений по совершенствованию основополагающих нормативных документов в области дорожного хозяйства;

координация взаимодействия по вопросам развития дорожных отраслей государств — участников СНГ;

содействие реализации совместных проектов по строительству, реконструкции, ремонту и содержанию автомобильных дорог и дорожных сооружений, строительству объектов промышленного, жилищного и гражданского назначения;

подготовка рекомендаций по организации совместных производств дорожно-строительных материалов, конструкций, средств механизации, приборов контроля качества работ

и диагностики дорог, технических средств организации движения, программных продуктов;

разработка предложений по подготовке нормативных и методологических документов, рекомендаций, строительных норм и правил, межгосударственных стандартов; подготовка информационных справочных и аналитических материалов;

разработка предложений по совместному финансированию и проведению научно-исследовательских работ по развитию дорожного хозяйства;

развитие контактов с соответствующими международными организациями и обеспечение участия МСД в международных союзах, конгрессах и других форумах.

В соответствии с Уставом Межправительственного совета дорожников в его работе участвуют ассоциированные члены и наблюдатели из числа руководителей производственных объединений, акционерных обществ, научных и проектных организаций дорожного профиля из стран ближнего и дальнего зарубежья. В качестве ассоциированных членов в работе МСД принимают участие 60 крупных производственных объединений, акционерных обществ, холдингов дорожного профиля государств — участников СНГ и стран дальнего зарубежья

МСД возглавляет председатель, избираемый из членов МСД сроком на один год на ротационной основе. В период с 2007 по 2017 год в МСД председательствовали руководители дорожных администраций Азербайджанской Республики, Республики Армения, Республики Беларусь, Республики Казахстан, Кыргызской Республики и Российской Федерации. В настоящее время Председателем МСД избран Министр транспорта и дорог Кыргызской Республики Калилов Ж.К.



В период между заседаниями МСД назначается сопредседатель — член МСД от дорожной администрации государства, на территории которого проводится очередное заседание.

МСД собирается не реже одного раза в год.

Организационно-техническое и информационное обеспечение деятельности МСД осуществляется постоянно действующим исполнительным органом МСД — Секретариатом. Функции Секретариата МСД и порядок его деятельности определяются его Уставом, утверждаемым МСД.

#### **Секретариат МСД:**

осуществляет организационное и информационное обеспечение деятельности МСД;

организует и совместно с дорожными администрациями государств — участников СНГ обеспечивает проведение заседаний МСД в порядке, предусмотренном Уставом и Регламентом Межправительственного совета дорожников;

вырабатывает и вносит на рассмотрение МСД предложения по вопросам сотрудничества в области дорожной деятельности;

получает предложения от членов МСД, обобщает их и готовит материалы к заседанию МСД;

доводит до сведения членов МСД документы, принятые на заседаниях высших органов СНГ, и осуществляет мониторинг выполнения их решений;

организует подготовку и передачу информации о ходе реализации решений МСД, двух- и многосторонних соглашений, заключаемых в рамках МСД, а также о работе других органов;

организует совещания рабочих групп экспертов и специалистов в соответствии с решениями МСД, а также по вопросам подготовки проектов документов, выносимых на заседания МСД;

устанавливает деловые контакты с дорожными организациями государств — участников СНГ.



Исполнительный орган МСД возглавляет Руководитель Секретариата МСД, утверждаемый в этой должности решением МСД на пятилетний срок. Руководитель Секретариата МСД по должности является заместителем Председателя МСД. На последнем заседании Руководителем Секретариата МСД избран Каримов Б.Б. Место пребывания Секретариата МСД – город Москва, Российская Федерация.

Финансирование расходов, связанных с деятельностью МСД, включая расходы на содержание его Секретариата, осуществляется за счет ежегодных взносов участников МСД из внебюджетных и иных источников. Размеры отчислений участников МСД устанавливаются решением МСД при утверждении сметы расходов Секретариата.

Для контроля финансово-хозяйственной деятельности Секретариата МСД избирается ревизионная комиссия. Отчет ревизионной комиссии рассматривает и утверждается на заседании МСД.

Для выработки согласованных предложений и проектов МСД созданы рабочие группы.

В настоящее время функционируют пять постоянных и две временные рабочие группы:

- по управлению и развитию дорожного хозяйства;
- правовым проблемам;
- финансированию дорожного хозяйства;
- технической политике;
- содержанию автомобильных дорог и безопасности дорожного движения;

разработке Межгосударственного стандарта на битумы нефтяные дорожные;

гармонизации весовых и габаритных параметров автомобильных дорог общего пользования в рамках государств – участников СНГ.

Организационное обеспечение деятельности рабочих групп, включая предоставление помещения для работы, места проживания, а также техническое обслуживание, осуществляет Секретариат МСД.

Деятельность рабочей группы организует руководитель, избираемый из ее членов и утверждаемый на заседании МСД.

С целью разработки предложений и рекомендаций по направлениям фундаментальных отраслевых научных исследований и совместных научно-технических разработок в области дорожного хозяйства при МСД образован Экспертно-научный совет (ЭНС), в состав которого входят ученые, непосредственно ведущие активную научно-педагогическую деятельность, а также крупные организаторы науки и производства.

ЭНС является совещательным органом, осуществляющим научное обеспечение деятельности МСД, и в своей работе руководствуется решениями МСД и Положением об Экспертно-научном совете. Главными задачами ЭНС являются:

- подготовка предложений по формированию единой научно-технической политики государств – участников СНГ в области дорожного хозяйства, а также рекомендаций по оптимальным путям и средствам реализации этой политики;



анализ состояния и разработка перспектив развития дорожных систем и технических средств, новых технологий;

разработка рекомендаций по эффективному использованию научно-технического потенциала государств — участников СНГ в области дорожного хозяйства;

рассмотрение и подготовка заключений по проектам ежегодных планов научно-исследовательских работ;

подготовка информационно-аналитических материалов по вопросам, отнесенным к его компетенции.

В целях совершенствования работ по стандартизации в дорожном хозяйстве, повышения качества дорожного строительства и безопасности дорожного движения МСД по согласованию с Межгосударственным советом по стандартизации, метрологии и сертификации создан Межгосударственный технический комитет № 418 «Дорожное хозяйс-

тво» (МТК № 418). В сферу деятельности МТК № 418 входит разработка прогнозов, концепций, программ, стандартов и других нормативно-технических документов на продукцию, услуги и сертификацию дорожного хозяйства, в том числе:

стандартизация и сертификация в дорожном хозяйстве;

стандартизация и сертификация в сфере ремонта и содержания автомобильных дорог и дорожных сооружений;

стандартизация и сертификация в сфере производства строительных материалов, изделий и конструкций для ремонта и содержания автомобильных дорог и сооружений.

Важным направлением в работе МСД является выполнение научно-исследовательских работ. Разрабатываемые по плану МСД нормативно-методические документы являются базовыми для разработки национальных документов по соответствующим воп-





росам. Особое значение это имеет для тех государств — участников СНГ, которые не имеют дорожных научно-исследовательских институтов.

Организуемые МСД научно-практические конференции, семинары, выставки, круглые столы содействуют поиску решений вопросов по самым актуальным проблемам.

Секретариат МСД, осуществляя контроль за применением в практической работе ранее принятых соглашений, протоколов и других директивных документов, принятых высшими органами СНГ, и протокольных решений заседаний МСД, постоянно работает над их дальнейшим развитием.

## II. Информация о заседаниях МСД

За отчетный период было проведено 40 заседаний МСД, 4 съезда дорожников СНГ, 30 совещаний рабочих групп, 26 научно-практических конференций, более 10 семинаров и ряд выставок. Рассмотрено более 150 актуальных вопросов, представляющих интерес для всех членов МСД. МСД разработан и ряд важнейших для автомобильно-дорожного комплекса государств — участников СНГ проектов документов и согласованных

решений, утвержденных как на уровне Совета глав правительств СНГ, так и на заседаниях МСД, в его рабочих группах, ЭНС, на научно-практических конференциях, семинарах и выставках.

В 31-м заседании МСД 8 июля 2010 года (г. Омск, Российская Федерация) участвовали члены МСД — руководители и представители дорожных администраций Азербайджанской Республики, Республики Армения, Республики Беларусь, Республики Казахстан, Республики Молдова, Российской Федерации и Республики Таджикистан. Рассмотрено 15 вопросов, в том числе:

- о ходе реализации Протокола о международных автомобильных дорогах СНГ от 11 сентября 1998 года;

- о подготовке предложений об изменении документов, регламентирующих деятельность МСД и его секретариата в соответствии с Общим положением об органах отраслевого сотрудничества СНГ, утвержденным Решением Совета глав правительств СНГ от 9 октября 2009 года;

- о реализации проекта международной автомобильной дороги «Западный Китай — Западная Европа»;

- о разработке межгосударственного стандарта и требований к битумам, применяемым при строительстве автомобильных дорог в странах СНГ;

- информация о выполнении решений МСД;

- о внесении дополнений в План НИР МСД на 2011 год;

- о работе с ассоциированными членами МСД и приеме новых членов;

- о проведении очередных мероприятий МСД;

- о договоре соучредителей журнала МСД «Дороги Содружества».





**32-е заседание МСД состоялось 6 октября 2011 года (г. Астана, Республика Казахстан).** В совещании приняли участие руководители и представители дорожных администраций Азербайджанской Республики, Республики Армения, Республики Беларусь, Республики Казахстан, Кыргызской Республики, Республики Молдова, Российской Федерации и Республики Таджикистан. Рассмотрено 14 вопросов, в том числе:

- о мероприятиях, посвященных 20-летию СНГ;

- о ходе реализации Протокола о международных автомобильных дорогах СНГ от 11 сентября 1998 года;

- о результатах реализации Концепции повышения эксплуатационной надежности мостовых сооружений на автомобильных дорогах государств – участников СНГ на 2008–2015

годы, принятой Решением Совета глав правительств СНГ от 23 мая 2008 года;

- о внесении изменений в уставные документы МСД;

- о совершенствовании нормативной базы дорожного хозяйства государств – участников СНГ;

- о гармонизации весовых и габаритных параметров автомобильных дорог общего пользования;

- информация о выполнении решений МСД;

- о внедрении инновационных технологий ассоциированными членами МСД;

- о внесении изменений и дополнений в состав рабочих групп МСД.

**В 33-м заседании МСД 16 октября 2012 года (г. Москва, Российская Федерация)** участвовали члены МСД – руководители





и представители дорожных администраций Азербайджанской Республики, Республики Армения, Республики Беларусь, Республики Казахстан, Кыргызской Республики; Республики Молдова, Российской Федерации и Республики Таджикистан. Рассмотрено 10 вопросов, в том числе:

- о результатах реализации Протокола о международных автомобильных дорогах и об развитии на подъездах к граница сопредельных государств;

- о ходе согласования правительствами государств – участников СНГ новой редакции Устава МСД;

- информация о соблюдении требований по охране окружающей среды при проектировании, строительстве и эксплуатации международных автомобильных дорог СНГ;

- о гармонизации весовых и габаритных параметров автомобильных дорог общего пользования;

- информация о выполнении решений МСД;

- о внедрении инновационных технологий и взаимодействии ассоциированных членов МСД;

**34-е заседание МСД состоялось 12 сентября 2013 года** (г. Дилижан, Республика Армения). В совещании приняли участие руководители и представители дорожных администраций Республики Армения, Республики Беларусь, Республики Казахстан, Кыргызской Республики, Республики Молдова, Республики Таджикистан и Украины. Рассмотрено 14 вопросов, в том числе:

- о результатах реализации Протокола о международных автомобильных дорогах и об развитии на подъездах к граница сопредельных государств;

- информация о развитии местных автомобильных дорог;

- информация о соблюдении требований по охране окружающей среды при проектировании, строительстве и эксплуатации международных автомобильных дорог СНГ;

- о безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах;

- отчет Секретариата МСД о проведении автопробега по автомобильным дорогам Беларуси, Казахстана и России;

- презентация международного проекта «Улучшение международного сотрудничества в области транспортной инфраструктуры (INCRIS)»;

- о социальной защите работников дорожной отрасли стран СНГ;

- о подготовке кадров и повышении квалификации специалистов – дорожников.

- о Плате НИР на 2014–2016 годы;

- информация о выполнении решений МСД;

- о работе ассоциированных членов МСД.

**В 35-м заседании МСД 8 октября 2014 года** (г. Минск, Республика Беларусь) участвовали члены МСД – руководители и представители дорожных администраций Азербайджанской Республики, Республики Армения, Республики Беларусь, Республики Казахстан, Кыргызской Республики; Республики Молдова, Российской Федерации, Республи-







ки Таджикистан и Республики Узбекистан. Рассмотрено 15 вопросов, в том числе:

- о результатах реализации Протокола о международных автомобильных дорогах и об развитии на подъездах к граница сопредельных государств;

- о внесении изменений и дополнений в Соглашение о массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки по автомобильным дорогам государств – участников СНГ от 4 июня 1999 года;

- о безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах СНГ;

- о социальной защите работников дорожной отрасли стран СНГ (информация белорусского профсоюза работников транспорта и дорожного хозяйства);

- о внесении изменений в Положение совета по образованию МСД;

- о работе ассоциированных членов;

- о выполнении решений МСД;

- о Председателе МСД.

**36-е заседание МСД состоялось 9 сентября 2015 года** (г. Москва, Российская Федерация). В совещании приняли участие руководители и представители дорожных администраций Азербайджанской Республики,

Республики Армения, Республики Беларусь, Республики Казахстан, Кыргызской Республики, Республики Молдова, Российской Федерации, Республики Таджикистан и Республики Узбекистан. Рассмотрено 11 вопросов, в том числе:

- о результатах реализации Протокола о международных автомобильных дорогах и об развитии на подъездах к граница сопредельных государств;

- о проведении международного автопробега по автомобильным дорогам стран Центральной Азии – Казахстана, Кыргызстана и Таджикистана (Южной ветви Великого Шелкового пути);

- о выполнении решений МСД;

- о плане НИР на 2016-2019 годы;

- о результатах проведения международного конкурса научных работ студентов, магистрантов и аспирантов высших учебных заведений государств – участников СНГ;

- о работе ассоциированных членов;

- о Председателе МСД.

**В 37-м заседании МСД 23 июня 2016 года** (г. Чолпон-Ата, Кыргызская Республика) участвовали члены МСД – руководители и представители дорожных администраций Азербайджанской Республики, Республики Беларусь, Республики Казахстан, Кыргызской Республики, Республики Молдова, Российской Федерации, Республики Таджикистан и Республики Узбекистан. Рассмотрено 14 вопросов, в том числе:

- о состоянии и перспективах развития дорожной отрасли Кыргызской Республики;

- о результатах реализации Протокола о международных автомобильных дорогах и об развитии на подъездах к граница сопредельных государств и о внесении изменений и дополнений в приложение к Протоколу о международных автомобильных дорогах СНГ;





## ЗАСЕДАНИЯ СОВЕТА



о роли транспортных и транзитных коридоров в обеспечении международного сотрудничества в целях устойчивого развития;  
о безопасности и охране труда в дорожной отрасли;

о выполнении решений МСД;  
о плане НИР МСД;  
о результатах проведения международного конкурса научных работ студентов, магистрантов и аспирантов высших учебных заведений государств – участников СНГ;  
о работе ассоциированных членов;  
презентация деятельности Всемирной дорожной ассоциации (PIARC).

По предложению Исполнительного комитета СНГ и в соответствии с приглашением Туркменистана в г. Ашхабаде в рамках мероприятий Первой всемирной конференции ООН по устойчивому транспорту 20 октября 2016 года Секретариат МСД организовал и провел 38-е совместное заседание МСД и Международного объединения профсоюзов работников транспорта и дорожного хозяйства. В совещании приняли участие представители дорожных администраций и профсоюзов работников транспорта и дорожного хозяйства Азербайджанской

Республики, Республики Армения, Республики Беларусь, Республики Казахстан, Кыргызской Республики, Республики Молдова, Российской Федерации, Республики Таджикистан и Туркменистана. В мероприятии участвовали представители более 20 предприятий и организаций государств – участников СНГ, осуществляющих коммерческую деятельность в сфере дорожного хозяйства, а также представители дорожных организаций Великобритании, Ирана, Словакии, Франции и Швейцарии.

В ходе заседания МСД было рассмотрено 11 вопросов, в том числе:

о состоянии и перспективах развития ав-



томобильных дорог Туркменистана;

о стратегических инициативах Туркменистана по созданию международных транспортных коридоров;

о достижениях и перспективах развития строительного комплекса Туркменистана;

о роли транспортных и транзитных коридоров в обеспечении международного сотрудничества в целях устойчивого развития;





о результатах реализации Протокола о международных автомобильных дорогах СНГ и об их развитии на подъездах к границам сопредельных государств;

о безопасности и охране труда в дорожной отрасли;

о внедрении ассоциированными членами новых технологий, материалов, машин, механизмов и лабораторий в автодорожную отрасль;

о подготовке и переподготовке кадров для дорожной отрасли;

об очередных мероприятиях МСД

**39-е заседание МСД состоялось 10 ноября 2017 года** (г. Душанбе, Республика Таджикистан). В совещании приняли участие руководители и представители дорожных администраций Республики Беларусь, Республики Казахстан, Кыргызской Республики; Республики Молдова, Российской Федерации, Республики Таджикистан и Республики

Узбекистан, а также представитель Грузии. Рассмотрено 16 вопросов, в том числе:

результаты реализации Протокола о международных автомобильных дорогах СНГ и их развитии на подъездах к границам сопредельных государств;

о проекте Протокола о согласованном развитии инфраструктуры международных автомобильных дорог СНГ;

о ходе выполнения Плана мероприятий по реализации третьего этапа (2016–2020 годы) Стратегии экономического развития СНГ на период до 2020 года;

о Решении Совета глав правительств СНГ о Плана первоочередных мероприятий по реализации Стратегии обеспечения транспортной безопасности на территориях государств – участников СНГ при осуществлении перевозок в международном сообщении на период 2017–2019 годов;





о придании Московскому автомобильно-дорожному государственному техническому университету статуса базовой организации СНГ по подготовке, профессиональной переподготовке и повышению квалификации кадров в отраслях автомобильно-дорожного комплекса;

о внесении изменений и дополнений в Устав МСД;

об инвентаризации договорно-правовой базы СНГ;

о работе ассоциированных членов МСД по внедрению новых технологий и ряд других вопросов.

В рамках мероприятий МСД 8–10 ноября 2017 года состоялись заседание IV Съезда дорожников СНГ (присутствовало около 300 участников от государств – участников СНГ и стран дальнего зарубежья), международная научно-практическая конференция «Инновационные технологии для дорожной отрасли», совещание Международного объединения профсоюзов работников транспорта и дорожного хозяйства и собрание членов Международной академии транспорта.

В рамках международного автопробега «Безопасные дороги» в г. Оше (Кыргызская Республика) и г. Ташкенте (Республика Уз-

бекистан) 20–22 августа 2018 года состоялось 40-е заседание МСД. В совещании приняли участие руководители и представители дорожных администраций Республики Беларусь, Республики Казахстан, Кыргызской Республики, Республики Молдова, Республики Таджикистан и Республики Узбекистан. Рассмотрено 10 вопросов, в том числе:

информация о работе Секретариата МСД по выполнению решений МСД результаты реализации Протокола о международных автомобильных дорогах СНГ и их развитии на подъездах к границам сопредельных государств;

об отчете Межправительственного совета дорожников за период 2010–2017 годы по выполнению решений высших органов СНГ на заседании МСД постоянных полномочных представителей государств – участников Содружества при уставных и других органах Содружества в сентябре 2018 года;

о результатах реализации Протокола «О международных автомобильных дорогах СНГ и об их развитии на подъездах к границам сопредельных государств»;

о первых результатах международного автопробега по территории Российской Федерации, Республики Казахстан, Кыргызской Республики и Республики Узбекистан;



о работе ассоциированных членов МСД по внедрению новых технологий, материалов, машин и механизмов, оборудований и лабораторий в дорожных отраслях стран СНГ;

о результате международного конкурса научных работ студентов, магистрантов и аспирантов 2017-2018 учебного года высших учебных заведений государств—участников СНГ;

о результатах ревизии финансово-хозяйственной деятельности Секретариата МСД, о Смете расходов Учреждения «Секретариат Межправительственного совета дорожников» и Плана отчислений финансовых средств на 2019 год;

о журнале «Дороги Содружества Независимых Государств»;

об очередных мероприятиях МСД;

о выборе Председателя МСД.

### III. Ход реализации Протокола о международных автомобильных дорогах СНГ от 11 сентября 1998 года

Эффективное функционирование автомобильных дорог как одного из главных элементов транспортного комплекса является важнейшим условием стабильности экономического роста и национальной безопасности государств — участников СНГ. Автомобильные дороги имеют стратегическое значение, поскольку объединяют обширную территорию, обеспечивая развитие социально-экономической сферы каждого из государств.

Международные автомобильные дороги СНГ (МАД) — это совокупность имеющихся и вновь создаваемых дорог с соответствующим обустройством, связывающих территории государств — участников СНГ.

Исходя из необходимости объединения усилий по развитию и совершенствованию МАД, МСД инициировал разработку Протокола о международных автомобильных дорогах Содружества Независимых Государств,

подписанного 11 сентября 1998 года (далее — Протокол). Положения Протокола гармонизированы с аналогичным Европейским соглашением о международных автомагистралях от 15 ноября 1975 года.

Участниками Протокола являются Республика Армения, Республика Беларусь, Республика Казахстан, Кыргызская Республика, Республика Молдова, Российская Федерация и Республика Таджикистан (подписан членами Президиума Межгосударственного экономического Комитета Экономического союза от имени Совета глав правительств СНГ в соответствии с его Решением от 6 марта 1998 года). При этом дорожные администрации государств — участников СНГ, не подписавших Протокол, на практике осуществляют деятельность по развитию МАД, проходящих по их территориям, в соответствии с его положениями.

Принятие Протокола позволило выделить приоритетные для развития в рамках СНГ автодорожные маршруты.

В соответствии со статьей 2 Протокола его Стороны принимают надлежащие меры для того, чтобы участки международных автомобильных дорог СНГ, находящиеся в пределах территории соответствующего государства — участника СНГ, были приведены в соответствие с общими требованиями к МАД.

Информационное обеспечение и координацию указанной деятельности дорожных администраций в рекомендательной форме осуществляет МСД.

Этот документ стал базой работы дорожных администрации государств — участников СНГ, в том числе в рамках МСД. Он определил на перспективу пути развития международных транспортных коридоров (МТК), проходящих по территориям государств — участников СНГ. Согласно этому документу происходила дальнейшей интеграция МАД в единую транспортную систему Европы и Азии.





Таблица 1  
СВОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ  
о состоянии международных автомобильных дорог СНГ и перспективе их развития

№ п/п	Государство	Количество маршрутов	Протяженность, км	Максимальная допустимая нагрузка на ось, тонн	Международный показатель ровности IRI, м/км	Выполнены реконструкция и капитальный ремонт за 1999–2015 годы		Выполнены реконструкция и капитальный ремонт за 2015 год		Планируемые проекты развития *	
						Реконструкция, капитальный ремонт, км	Стоимость работ, млн долларов США	Реконструкция, капитальный ремонт, км	Стоимость работ, млн долларов США	Протяженность, км	Проектная стоимость работ, млн долларов США
1.	Азербайджанская Республика	8	3582	15	2-7	1533,5	7875	65,1	677,5	1117,9	3015,64
2.	Республика Армения	4	953,4	10	5,03-6,2	209,41	79,97	49	3,7	353,7	684,8
3.	Республика Беларусь****	11	3923	11,5	1,76-4,12	–	–	32,5	367,3	–	–
4.	Республика Казахстан***	17	11347	13	–	4882,7	4209,4	508	1130,2	–	–
5.	Кыргызская Республика	8	2052	10	–	1278,8	455,8	80,7	23,3	278,5	234,7
6.	Республика Молдова	4	924,5	10	3,2–5,01	94	72,7	–	–	–	–
7.	Российская Федерация	33	28724,02	11	–	9014,7 (с 2002 по 2014 год)	18297,1 (с 2002 по 2014 год)	946,05	623	–	–
8.	Республика Таджикистан***	8	2530,6	10	–	876	946,1	169,7	246,5	381	168,9
ИТО-ГО	85	54036,52	15	0–10	17889,11	31936,07	1851,05	3071,5	2131,1	4104,04	

\* Данные за 2014 год.  
 \*\* Сумма указана за период 2002–2014 годов с учетом конвертации валюты по состоянию на 01.01.2016 года.  
 \*\*\* Данные по состоянию на 01.11.2016 года.  
 \*\*\*\* Данные по состоянию на 01.01.2018 года.

Протокол имеет важное значение не только для государств — участников СНГ, но и для международных финансовых организаций при выделении ими займов и кредитов для развития автомобильных дорог в государствах — участниках СНГ.

Учитывая важность реализации положений Протокола, МСД регулярно проводит мониторинг его реализации, а дорожные администрации государств — участников СНГ осуществляют работы по приведению уровня МАД в соответствие с потребностями экономики и населения государств — участников СНГ.

Вопрос о реализации Протокола ежегодно рассматривается на заседаниях МСД и совещаниях его рабочих групп. Рабочая группа по управлению и развитию дорожного хозяйства

совместно с Секретариатом МСД осуществляет постоянный мониторинг за ходом реализации Протокола, регулярно обобщает и анализирует представляемые дорожными администрациями материалы и докладывает МСД соответствующую информацию. Ход реализации Протокола неоднократно рассматривался на заседаниях Экономического совета СНГ, в том числе в марте 2017 года с принятием соответствующего Протокольного решения.

Учитывая необходимость приведения МАД в соответствие с определенными Протоколом требованиями (в том числе на границах), дорожниками государств — участников СНГ активно ведутся работы по реконструкции и ремонту дорог на подъездах к границам сопредельных государств.



Одновременно МСД и дорожные администрации государств — участников СНГ постоянно актуализируют Перечень международных автомобильных дорог Содружества Независимых Государств (приложение 1 к Протоколу).

Изменения в указанный Перечень вносятся с общего согласия автодорожных администраций Сторон, по территориям которых проходят дополнительно предлагаемые и изменяемые маршруты МАД, и оформляются протоколами, подписываемыми руководителями автодорожных администраций Сторон.

На 30-м заседании МСД по предложениям дорожных администраций Армении, Казахстана, Кыргызстана и Таджикистана принято решение о внесении в Перечень международных автомобильных дорог Содружества Независимых Государств следующих маршрутов: Республика Армения: Капан — Цав — Шванидзор — граница Ирана; Кыргызская Республика: Балыкчи — Тюп — Кеген — граница Казахстана; Республика Таджикистан: 1е Джизак — Хаваст — Худжанд — Коканд; 3в Ош — Мургаб — Хорог — Калайхум — Ку-

ляб — Дангара — Курган Тюбе — Дусти — Нижний Пяндж — граница Афганистана; Душанбе — Курган Тюбе — Дусти — Нижний Пяндж — граница Афганистана; Худжанд — Бустон — Чанак (граница Узбекистана); Мургаб — перевал Кульма (граница Китая).

Постановлением Правительства Российской Федерации от 14 сентября 2015 года № 975 была изменена схема прохождения автомобильной дороги общего пользования федерального значения Р-257 «Енисей» с маршрута Красноярск — Абакан — Кызыл — граница Монголии на маршрут Абакан — Кызыл — Чадан — Хандагайты — граница Монголии.

Указанные изменения были доведены до сведения членов МСД на 37-м заседании 23 июня 2016 года.

Несмотря на то что Республика Узбекистан не является участником Протокола, по предложению дорожной администрации Республики Узбекистан Перечень международных автомобильных дорог Содружества Независимых Государств дополнен следующими маршрутами:

кольцевые дороги г. Ташкента — 67 км (Ташкентская кольцевая автодорога), Са-





## О МЕЖДУНАРОДНЫХ ДОРОГАХ

марканда — 46 км (Самаркандская кольцевая автодорога), Бухары — 40 км (Бухарская кольцевая автодорога);

автомобильная дорога международного значения Самарканд — Карши — 138 км в составе МАД заменена на автодорогу Самарканд — Гузар — 143 км; объезд Коканда — 55 км.

Общая информация о ходе реализации Протокола по государствам приведена ниже.

### Республика Армения

Дорожная сеть Республики Армения составляет 7 547,8 км (дороги общего пользования), из которых 3 722,5 км дорог — дороги межгосударственного и республиканского значения, находящиеся в ведении Министерства транспорта, связи и информационных технологий, а 3 825,3 км дорог — в ведении областного руководства.

Большинство международных автомобильных дорог, проходящих через территорию Республики Армения, соответствуют общим требованиям Протокола и критериям МАД. Указанные дороги подвергаются зимнему и летнему обслуживанию и по возможности капитально ремонтируются.

В подчинении дорожной администрации Республики Армения не имеется ни строительных, ни эксплуатационных организаций. Выбор организаций для проведения строительных и ремонтных работ проводится на конкурсной основе на основании принятых программ. На конкурсной основе проводится и выбор организаций, обеспечивающих содержание дорог.

Началось строительство высокоскоростного транспортного коридора «Север — Юг — 560 км», который будет служить в качестве транзитного маршрута для стран Персидского залива как доступ к портам Черного моря.

Ведутся работы по модернизации пограничных КПП «Бавра», «Баграташен» и «Го-

гован», которые финансируются за счет кредитов Европейского инвестиционного банка (30,85 млн евро), гранта Европейского союза (12 млн евро), а также инвестиционных фондов Программы развития ООН (0,8 млн долларов США).

МАД, проходящие через территорию Республики Армения, обеспечены станциями технического обслуживания, автозаправочными станциями, а также парковками и гостиничными комплексами.

В ходе реализации мероприятий по Протоколу соответствующие учреждения Республики Армения сотрудничают со своими партнерами из других государств — участников СНГ.

### Республика Беларусь

Общая протяженность 12 маршрутов МАД, проходящих по территории Республики Беларусь, составляет 3 923 км. Международный показатель ровности IRI находится в интервале от 1,76 до 4,12 м/км. В 2010—2014 годах реализованы проекты строительства, реконструкции и капитального ремонта 566,5 км дорог, и на эти цели направлены финансовые средства в размере 1 077,5 млн долларов США. Реконструированы с увеличением количества полос движения подъезды к шести автодорожным пунктам пропуска на границах с сопредельными государствами.

Учитывая географическое положение Республики Беларусь, особенно важное значение имеют следующие четыре главные направления, обеспечивающие внешнеэкономические и международные связи: Брест — Минск — граница Российской Федерации; Калининград — Каунас — Вильнюс — Минск — Гомель; Санкт-Петербург — Витебск — Гомель — Киев — Одесса; Минск — Гродно — Гданьск.

Международная автомобильная дорога М-1/Е-30 Брест — Минск — граница Российской Федерации, являющаяся составной частью





Таблица 2  
СВОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ  
о состоянии международных автомобильных дорог СНГ на подъездах к границам сопредельных государств

№ п/п	Государство	Количество пунктов пропуска	Среднее время ожидания въезда/въезда, мин.	Количество транспортных средств въезд/въезд, авто/сут.	Технические характеристики дороги и инфраструктуры на подъезде к пункту пропуска Всего по дороге / в том числе по пункту пропуска на границе							
					Категория дороги	Максимальная допустимая нагрузка на ось, т	Количество АЭС	СТО, шт./мест	Терминалы шт./мест	Отели шт./мест	Стоянки шт./мест	Пункты питания шт./мест
1	Азербайджанская Республика	7	10–15	1200	I–III	10	192	228	–	49	25	389
2	Республика Армения	4	40	–	II–III	10	262	64	12	36	77	54
3	Республика Беларусь****	13	–	–	I–IV	11,5	22	5	–	7	11	29
4	Республика Казахстан***	17	30–360	50183	I–IV	13	524	76	–	60	8	485
5	Республика Кыргызстан*	13	10–60	212	II–V	10	41	27/107	2/10	17/560	20/333	68/2440
6	Республика Молдова	6	Легковые 5–15 Автобусы 20–30 Грузовые 30–60	–	II	10	16	6	1	12	13	10
7	Российская Федерация	25	–	–	I–IV	12	–	–	–	–	–	–
8	Республика Таджикистан**	10	60	182	II–IV	10	–	934	10	–	64	–
ИТОГО:		88	–	51777	I–V	12,0	1057	1340/107	25/10	181/560	218/333	1035/2440

\* Данные за 2014 год

\*\* Данные по состоянию на 01.10.2016 года.

\*\*\* Данные по состоянию на 01.11.2016 года.

\*\*\*\* Данные по состоянию на 01.01.2018 года.





## О МЕЖДУНАРОДНЫХ ДОРОГАХ



европейской магистрали Корк — Лондон — Берлин — Варшава, приобрела роль важнейшего транспортного коридора, связавшего страны Западной Европы с Российской Федерацией и государствами Азии. Данная международная дорога является участком общеевропейского транспортного коридора № 2 «Берлин — Варшава — Минск — Москва — Нижний Новгород» и является кратчайшим и наиболее удобным маршрутом для перевозки грузов и пассажиров из стран — членов Европейского союза в Беларусь, Россию и далее на восток. Дорога имеет протяженность 610 км, соответствует параметрам I категории, на всем протяжении имеет четыре полосы движения и обеспечивает комфортные и безопасные условия для движения автотранспортных средств. Исходя из технических характеристик дороги, она может беспрепятственно пропускать транспортный поток интенсивностью до 40 тыс. автомобилей в сутки.

Автомобильная дорога М-8/Е-95 граница Российской Федерации — Витебск — Гомель — граница Украины является участком общеевропейского транспортного коридора

№ 9, который соединяет Финляндию, Литву, Россию, Беларусь, Украину, Молдову, Румынию, Болгарию, Грецию, пересекает территорию республики с севера на юг и имеет протяженность на территории Беларуси 456 км. Дорога состоит из участков I—III категорий, имеющих две полосы движения, и по своим техническим параметрам в основном соответствует требованиям международного движения.

Международный автодорожный пункт пропуска «Новая Гута» на границе с Украиной реконструирован в 2003 году. Его пропускная способность составляет 1 670 автомобилей в сутки и в полной мере обеспечивает проходящий через него транспортный поток. В 2006 году реконструирован с увеличением количества полос движения участок подъездной дороги к пункту пропуска «Новая Гута» (транспортный коридор № 9).

Протяженность белорусского участка отвления общеевропейского транспортного коридора № 9Б — автомобильных дорог на маршруте Киев — Минск — Вильнюс — Каунас — Клайпеда/Калининград, который обеспечивает выход грузовладельцев из областей



Восточной Украины и Центральной России к специализированным портам Клайпеды, Вентспилса и Калининграда, составляет 510 км. В состав этого маршрута входят участки следующих республиканских автомобильных дорог:

М-7/Е-28 Минск — Ошмяны — граница Литовской Республики (Каменный Лог) — 90 км. Дорога II категории имеет две полосы движения с асфальтобетонным покрытием;

М-6 Минск — Гродно (11—58 км) — 47 км. Участок от Минска до 58 км соответствует параметрам I категории и имеет четыре полосы движения с разделительной полосой;

Магистральная улица непрерывного движения г. Минска (М-9 Кольцевая дорога вокруг г. Минска) (10—35 км) — 25 км соответствует параметрам I категории и имеет шесть полос движения;

М-4 Минск — Могилев (9—21 км) — 12 км соответствует параметрам I категории и имеет четыре полосы движения с разделительной полосой;

М-5/Е-271 Минск — Гомель (21—303 км) — 282 км. С 2016 года дорога относится к I категории и имеет четыре полосы движения;

автомобильная дорога М-8/Е-95 граница Российской Федерации — Витебск — Гомель — граница Украины (403—457 км) — 54 км. Дорога II категории с двумя полосами движения с асфальтобетонным покрытием.

Среднегодовая среднесуточная интенсивность движения автотранспорта на маршруте составляет 7 444 автомобиля в сутки.

В 2007 году реализован проект реконструкции подъездной дороги к международному пункту пропуска «Каменный Лог» на белорусско-литовской границе (транспортный коридор № 9Б) с увеличением количества полос движения, что позволило значительно улучшить условия движения автотранспорта и сократить задержки при пересечении границы.

Модернизация автомобильных дорог на маршрутах МТК будет осуществляться по

европейским нормам и нормам Таможенного союза в увязке с развитием транспортной сети сопредельных государств.

В утвержденной постановлением Совета Министров Республики Беларусь Государственной программе по развитию и содержанию автомобильных дорог в Республике Беларусь на 2015—2019 годы предусмотрено дальнейшее развитие автомобильных дорог на маршрутах МТК. Предусмотрено реконструировать 927 км МАД, в том числе 194,5 км по параметрам автомобильных дорог I категории на участках Бобруйск — Жлобин автомобильной дороги М-5/Е-271 Минск — Гомель, Орша — Витебск и Гомель — Новая Гута автомобильной дороги М-8/Е-95 граница Российской Федерации (Езерище) — Витебск — Гомель — граница Украины (Новая Гута). Будет обеспечен проезд транспортных средств с нагрузкой на одиночную ось 11,5 тонны на МАД, в том числе на автомобильных дорогах М-6/Е-28 Минск — Гродно — граница Республики Польша (Брузги), М-8/Е-95 граница Российской Федерации (Езерище) — Витебск — Гомель — граница Украины (Новая Гута), М 10 граница Российской Федерации (Селище) — Гомель — Кобрин, Р-20 Витебск — Полоцк — граница Латвийской Республики (Григоровщина), Р 21 Витебск — граница Российской Федерации (Лиозно), Р-23 Минск — Микашевичи. Реализация данной программы будет обеспечиваться в объемах финансовых средств, ежегодно предусматриваемых в бюджете страны на дорожное хозяйство, а также за счет инвестиций и кредитных средств.

В 2017 году завершены работы по возведению и реконструкции следующих объектов, расположенных на сети МАД:

реконструкция путепровода через железную дорогу на 18+234 км (лево) автодороги М-1/Е30 Брест (Козловичи) — Минск — граница Российской Федерации (Редьки), строительство моста через р. Западную Двину на 70,923 км автодороги М-8/Е95 грани-





ца Российской Федерации (Езерище) – Витебск – Гомель – граница Украины (Новая Гута) с реконструкцией подходов по параметрам I категории, строительство транспортной развязки на автодороге Р-49 Дымовщина (от автодороги Р-20) – Шапуры (до автодороги М-8/Е95) (юго-западный обход г. Витебска).

Кроме того, в 2017 году введены в эксплуатацию объекты капитального ремонта: автодорога Р-88 Житковичи – Давыд Городок – граница Украины (Верхний Теребежов) на участке 0,14–2,3 км, автодорога М-7/Е28 Минск – Ошмяны – граница Литовской Республики (Каменный Лог) на участке 122–126, 482 км (I очередь), мост через р. Березину на 438,93 км автодороги М-1/Е30 Брест (Козловичи) – Минск – граница Российской Федерации (Редьки), мост через р. Лещу на 179 км, 204 км автодороги М-8/Е95 граница Российской Федерации (Езерище) – Витебск – Гомель – граница Украины (Новая Гута).

Помимо мероприятий по улучшению транспортно-эксплуатационного состояния МСД, в республике ведутся работы по развитию придорожного сервиса, в том числе на подъездах к пограничным пунктам пропуска.

В соответствии с Государственной программой по развитию и содержанию автомобильных дорог в Республике Беларусь на 2017–2020 годы в ближайшие годы планируется выполнить реконструкцию следующих объектов на дорогах, входящих в сеть МАД: М-6/Е28 Минск – Гродно – граница Республики Беларусь (Брузги) 57–211 км, М-7/Е28 Минск – Ошмяны – граница Литовской Республики (Каменный Лог) 57,7–147,752 км, М-10 граница Российской Федерации (Селище) – Гомель – Кобрин 109,9–195,2 км, Р-23 Минск – Микашевичи 102–110,7 км, мост через р. Муховца на 28,5 км автодороги М-1/Е30 Брест (Козловичи) – Минск – граница Российской Федерации (Редьки). До 2020 года планируется начать разработку предпроектной и проектной документации на участки следующих республиканских автомобильных дорог, входящих в сеть МАД: М-3 Минск – Витебск, М-8/Е95 граница Российской Федерации (Езерище) – Витебск – Гомель – граница Украины (Новая Гута), М-10 граница Российской Федерации (Селище) – Гомель – Кобрин, Р-20 Витебск – Полоцк – граница Латвийской Республики (Григоровщина), Р-46 Лепель – Полоцк – граница Российской Федерации (Юховичи).

## Республика Казахстан

Общая протяженность 18 МАД, проходящих по территории Казахстана, составляет 12 992 км.

Основными МАД Казахстана являются: Ташкент – Шымкент – Тараз – Алматы – Хоргос; Шымкент – Кызылорда – Актобе – Уральск – Самара; Алматы – Караганды – Астана – Петропавловск; Астрахань – Атырау – Актау – граница Туркменистана; Омск – Павлодар – Семипалатинск – Майкапшагай; Астана – Костанай – Челябинск – Екатеринбург.

Основной задачей является приведение их технического состояния в соответствие с современными транспортными нагрузками (13 тонн на одиночную ось) с переводом как минимум во II техническую категорию.

В настоящее время модернизация автодорог ведется на участках:

1. Астана – Костанай – Челябинск, протяженность 891 км. Завершены реконструкция на всем участке коридора, а также реконструкция мостового перехода через р. Тобол;

2. Шымкент – Кызылорда – Актобе – Уральск – Самара, протяженность 2 029 км. В 2003–2015 годах в рамках реализации МТК «Западная Европа – Западный Китай» и автодороги граница Российской Федерации (на Самару) – Уральск – Актобе реконструкция коридора полностью завершена;

3. Алматы – Караганда – Астана – Петропавловск – граница Российской Федерации

(на Курган), протяженность 1 724 км. В 2009–2016 годах полностью завершена реконструкция участков Астана – Петропавловск (452 км) и Астана – Темиртау (171 км).

В 2016 году начата реконструкция участков Петропавловск – граница Российской Федерации (60 км) и Темиртау – Караганда (14 км). В 2017 году – реконструкция участка Бурылбайтал – Курты протяженностью 228 км.

По мере завершения данных участков планируется начать реконструкцию участка Караганда – Бурылбайтал.

Полностью завершить работу по коридору планируется после 2020 года;

4. Астрахань – Атырау – Актау – граница Туркменистана, протяженность 1 402 км. В 2009–2015 годах завершена реконструкция участка Атырау – Бейнеу (398 км), 260 км на участке Бейнеу – Актау. В 2017 году практически завершены оставшиеся 230 км участка Бейнеу – Актау.

До 2020 года планируется реконструировать участок Жетыбай – Жанаозен (73 км), после 2020 года участок Жанаозен – граница Туркменистана;

5. Ташкент – Шымкент – Тараз – Алматы – Хоргос, протяженность 1 197 км. Реконструкция коридора ведется в рамках реализации МТК «Западная Европа – Западный Китай». В 2016 году полностью открыто движение по коридору в рамках проекта «Западная Европа – Западный Китай».





6. Омск – Майкапшагай, протяженность 101 км. С начала реализации проекта введены в эксплуатацию 388 км.

В 2015 году полностью завершена реконструкция участка Омск – Павлодар протяженностью 217 км. На участке Павлодар – Семей – Калбатау протяженностью 487 км завершены работы на 171 км. В 2017 году продолжена реконструкция оставшихся 302 км с завершением в 2019 году. Также в период 2017–2020 годов планируется реконструировать участок Калабау – Майкапшагай протяженностью 415 км.

### Кыргызская Республика

Министерством транспорта и дорог Кыргызской Республики принимаются активные меры по развитию региональных автотранспортных коридоров, которые обеспечивают сквозной транзит грузов и пассажиров через территорию страны, а также по соединению автомобильных дорог Кыргызской Республики с автомобильными дорогами соседних государств.

В этих целях инициировано создание МТК «Таджикистан – Кыргызстан – Казахстан – Россия», развитие которого обеспечит увеличение транзитного потенциала страны, упростит передвижение товаров и пассажиров между Таджикистаном, Кыргызстаном, Казахстаном и Россией.

Указанный МТК сможет обеспечивать связь на территории Кыргызстана по автодорогам Ош – Баткен – Исфана – Кайрагач – граница Таджикистана, Север – Юг, Иссык-Кульское транспортное кольцо и Тюп – Кеген.

В настоящее время на модернизацию автомобильной дороги Ош – Баткен – Исфана привлечено средств от международных финансовых институтов в размере 347,41 млн долларов США. Всемирным банком финансируется реабилитация участков дорожного коридора «Ош – Баткен – Исфана – Кайрагач – граница Таджикистана» в направлении Худжанда. Это участки: Исфана – КПП «Кайрагач/Маданият» (36 км); Баткен – Торткуль (14 км) и Баткен – КПП «Кызыл-Бель/Гулистон» (6 км), всего 56 км.

В настоящее время из 360 км указанной дороги полностью реабилитировано 254 км.

Модернизация данных участков внесет существенный вклад в региональное развитие и интеграцию с соседним Таджикистаном. Принимая во внимание зависимость от дорожного транспорта, которым осуществляются 95 % всех пассажирских и 60 % всех грузовых перевозок, улучшение дорожных путей сообщения с соседними государствами положительно повлияет на двустороннюю торговлю. Дорожный коридор «Ош – Баткен – Исфана – Худжанд» является важным торговым и транзитным маршрутом регионального и местного значения, о чем свидетельствует высокая интенсивность автомобильного движения на автомагистрали в г. Оше и Худжандской области (5–10 тыс. автомобилей в сутки). За последние три года двусторонняя торговля с Республикой Таджикистан выросла на 20–47 %. Далее планируется соединить дорожный коридор «Ош – Баткен – Исфана – Кайрагач – граница Таджикистана» с альтернативной дорогой Север – Юг, которая пролегает по маршруту Балыкчи – Кочкор – Арал – Казарман – Джалал-Абад (433 км).

Проект разделен на три фазы:

фаза I протяженностью 154 км проходит по маршруту с. Кызыл-Жылдыз – с. Арал (183–195 км), с. Казарман – г. Джалал-Абад (291–433 км) и включает строительство тоннеля через перевал Кок-Арт длиной 3,815 км. Стоимость строительства составляет 400 млн долларов США;

фаза II протяженностью 96 км проходит по маршруту с. Арал – с. Казарман (195–291 км). На данном участке предусмотрены два эстакадных моста длиной 396 и 1 086 м. Стоимость строительства составляет 298,8 млн долларов США;

фаза III протяженностью 183 км проходит по маршруту г. Балыкчи – с. Кызыл-Жылдыз. Стоимость строительства составляет 166 млн долларов США.

В настоящее время реализуются фазы I и II проекта. В этих целях были привлечены средства Эксимбанка Китая в пределах





700 млн долларов США. В 2018 году строительные работы на участках от г. Джалал-Абада до с. Арала будут завершены.

Азиатский банк развития, Исламский банк развития и Евразийский банк развития выразили заинтересованность в финансировании фазы III проекта «Север – Юг», а также реабилитации автомобильной дороги, соединяющей между собой автодорогу Бишкек – Ош и Бишкек – Нарын – Торугарт на участке Арал – Сусамыр. Для определения объемов проекта Азиатский банк развития одобрил выделение технической помощи для подготовки детального проекта фазы III и технико-экономического обоснования для участка Арал – Сусамыр.

Соединение автомобильной дороги Север – Юг с автомобильными дорогами Республики Казахстан предусматривается осуществить через южное полукольцо Исык-Кульского транспортного кольца – дорогу Балыкчи – Боконбаево – Каракол.

Исык-Кульское транспортное кольцо пролегает через такие густонаселенные районы, расположенные вокруг оз. Исык-Куля, как г. Чолпон-Ата, села Ананьево, Тюп и др. За

г. Караколом дорога проходит по южной части через села Кызыл-Суу, Боконбаево до г. Балыкчи, замыкая таким образом транспортное кольцо вокруг озера. Длина северного полукольца составляет 218 км, южного – 220 км. Общая протяженность Исык-Кульского транспортного кольца составляет 440 км.

Оно имеет важное экономическое значение для Кыргызской Республики. Через г. Балыкчи, который является одним из транспортных узлов республики, оно обеспечивает связь между Исык-Кульской, Чуйской и Нарынской областями. Кроме того, оно обеспечивает связь между КНР (Кашгар) и Республикой Казахстан через территории Нарынской и Исык-Кульской областей по коридору «ЦАРЭС-1» (автодорога Бишкек – Нарын – Торугарт). Далее по автомобильным дорогам Балыкчи – Боконбаево – Тюп и Тюп – Кеген предоставляется выход в Пакистан.

В настоящее время реализуется проект реконструкции автомобильной дороги Балыкчи – Тамчы – Чолпон-Ата – Корумду (0–104 км) (Исык-Кульское кольцо). На данный проект с начала строительства выде-





## О МЕЖДУНАРОДНЫХ ДОРОГАХ

лено 1,6 млрд сомов. Объем выполненных работ с начала строительства по состоянию на 1 января 2017 года составил около 1,5 млрд сомов. В 2017 году практически завершено 75 % строительных работ по основной трассе, а завершение оставшейся части намечено на 2018 год.

К настоящему времени по проекту развития Иссык-Кульского транспортного кольца подготовлено технико-экономическое обоснование, согласно которому предположительная стоимость проекта составляет около 550 млн долларов США. В 2018 году завершена модернизация первого участка Иссык-Кульского транспортного кольца Кувакы – Балыкчи с 147 по 171 км.

Автомобильная дорога международного значения Тюп – Кеген является стратегически важной и определена как один из высокоприоритетных проектов. Эта автодорога включена в перечень объектов, финансируемых в первоочередном порядке из средств государственных капитальных вложений.

На ее строительство в 2015 году выделено 30 млн сомов, начиная с 20 мая 2015 года из 37 км уложено 2,7 км асфальтобетонного покрытия нижнего слоя. На 2016 год также выделено 30 млн сомов, за счет которых выполнены работы по укладке второго слоя асфальтобетонного покрытия протяженностью 6,9 км.

В настоящее время выполнены работы на сумму 634,3 млн сомов. Для полного завершения строительства необходим 1 млрд сомов.

Через южное полукольцо Иссык-Кульского транспортного кольца предполагается соединить альтернативную дорогу Север – Юг с автодорогой Тюп – Кеген и далее через КПП «Кыркыра» обеспечить выход в Казахстан. Протяженность автодороги Тюп – Кеген составляет 76 км, и ее реконструкция была начата в 2008 году за счет государственного бюджета. Расстояние от границы между Кыргызской Республикой и Республикой Казахстан (Кеген) до примыкания к МТК «Западный Китай – Западная Европа» составляет 144 км.

Министерство транспорта Республики Таджикистан выразило заинтересованность в создании дорожно-транспортного соединения между Республикой Таджикистан и Российской Федерацией через территории Кыргызстана и Казахстана, для чего планируется осуществить капитальный ремонт участка дороги протяженностью около 70 км в Согдийской области вдоль и вблизи дороги, связывающей Кучкак – Исфана – Гулистон, Дехмой – Пролетарск – Маданият и Канибадам – Патар. Указанный проект в настоящее время находится на стадии подготовки.

Необходимо обсудить заинтересованность Казахстана в строительстве за счет казахстанской стороны участка дороги от границы (Кеген) до стыка МТК «Западный Китай – Западная Европа». В настоящее время проводится дополнительный анализ проекта, в частности экономической обоснованности его стыковки к МТК «Западный Китай – Западная Европа».







Помимо описанных выше, в настоящее время реализуются следующие проекты по реабилитации и реконструкции основных транспортных коридоров Кыргызской Республики:

1. Реконструкция автодороги Тараз – Талас – Суусамыр, третья фаза

(75–105 км). Проект финансируется Исламским банком развития в размере 10 млн долларов США и Саудовским фондом развития в размере 10 млн долларов США. Общее выполнение с начала строительных работ составило 26 % контрактной стоимости.

2. Реконструкция автодороги Бишкек – Нарын – Торугарт протяженностью 539 км. Данный проект финансируется за счет Экспортно-импортного банка КНР, Арабской координационной группы и Азиатского банка развития.

Строительные работы ведутся на участке перевал Долон – перевал Кызыл-Бель (272–365 км). Полностью завершены участки: Бишкек – перевал Долон (9–272, 400–439, 365–400, 439–479 км) и перевал Ак-Бейит – Торугарт (479–539 км).

3. По автодороге Исфана – Сулюкта – Худжанд подготовлено технико-экономическое обоснование и продолжаются работы по подготовке детального проекта для объездной дороги в обход г. Баткена до границы с Республикой Таджикистан с 360 по 402 км. Завершены процедуры ратификации Соглашения по финансированию первой фазы

Программы по улучшению дорожных путей сообщения в Центральной Азии – ПУДПС ЦА-1 между Кыргызской Республикой и Международной ассоциацией развития, подписанного 25 июля 2014 года.

4. Реконструкция автодороги Бишкек – Ош (четвертая фаза) позволит улучшить национальную и региональную сообщаемость путем восстановления/реабилитации около 130 км важнейших участков дороги между городами Бишкеком и Ошем: от г. Бишкека до г. Кара-Балты (60 км) и от

п. Маданията до г. Джалал-Абада (70 км).

Финансирование реконструкции участка дороги Бишкек – Кара-Балта

(9–61 км) осуществляется за счет средств Азиатского банка развития.

Финансирование участка от п. Маданията до г. Джалал-Абада (67 км) автодороги Бишкек – Ош предложено Евразийскому банку развития. Советом Антикризисного фонда ЕАЭС было одобрено финансирование участка от

п. Маданията до г. Джалал-Абада в размере 60 млн долларов США.

Реализация проекта даст возможность доступа к региональным рынкам товаров и услуг, а также будет способствовать развитию туристического потенциала страны. Протяженность Иссык-Кульской кольцевой автодороги составляет 445 км, на реконструкцию оставшихся участков дорог осуществляется поиск источников финансирования.





### Республика Молдова

Общая протяженность четырех маршрутов МАД, проходящих по территории Республики Молдова, составляет 924,5 км. Международный показатель ровности IRI — 2,5–5,01 м/км. За 11 лет (2004–2015 годы) на данных маршрутах реализованы проекты капитального ремонта 180 км дорог, и на эти цели были направлены финансовые средства в размере 81,9 млн долларов США.

Выгодное территориальное расположение Молдовы приобретает и приобретает в настоящее время все большую значимость как приграничной страны между Европейским союзом, Восточной Европой и азиатскими странами и может стать транспортным мостом данного региона. Но для этого необходима хорошо развитая и качественная транспортная инфраструктура.

Основопологающими документами формирования и развития национальной сети транспортных коридоров и магистральных линий Республики Молдова являются:

Концепция развития международных транспортных коридоров (постановление Правительства Республики Молдова от 28 марта 2002 года № 365);

Европейское соглашение о международных автомагистралях (Закон Республики Молдова от 10 февраля 2006 года № 17 «О ратификации Европейского соглашения о международных автомагистралях»);

Стратегия транспорта и логистики на 2013–2022 годы (постановление Правительства Республики Молдова от 28 октября 2013 года № 827);

Протокол о международных автомобильных дорогах Содружества Независимых Государств от 11 сентября 1998 года.

По территории Республики Молдова проходят четыре автомобильные дороги, включенные в сеть МАД: граница Румынии — Кишинев — Кировоград — Полтава; Кишинев — Комрат — Вулканешты — граница Румынии; граница Литвы — Лида — Слоним — Битень — Кобрин — Ковель — Луцк — Тернополь — Черновцы — Кишинев — Одесса; Бобруйск — Мозырь — Житомир — Винница — Могилев — Подольский — Бельцы — граница Румынии.

Автомобильная дорога М-1/Е-581 граница Румынии — Кишинев — Дубоссары — граница Украины является участком общеевропейского транспортного коридора № 9, который соединяет Финляндию, Литву, Россию, Беларусь, Украину, Молдову, Румынию, Болгарию, Грецию и пересекает территорию республики с востока на запад. Дорога имеет протяженность по территории Молдовы 154,2 км, состоит из участков II и III технических категорий, имеющих две–три по-



лосы движения и по своим техническим параметрам в основном соответствует международным требованиям. На участке граница Румынии — Кишинев протяженностью 94 км в 2006—2007 годах были выполнены работы по капитальному ремонту покрытия. Общая стоимость работ составила 27,45 млн долларов США.

В настоящее время разработана проектно-сметная документация для реконструкции 18,3 км указанной дороги на участке обхода г. Кишинева с переводом в I техническую категорию с двумя проезжими частями шириной по 7,5 м. Ориентировочная стоимость работ — 42,9 млн долларов США.

Автомобильная дорога М-3 Кишинев — Комрат — Вулканешты — граница Румынии является составной частью европейской дороги E-584 Полтава — Кировоград — Кишинев — Джурджулешты — Галац — Слободзия.

В 2007—2009 годах был проведен капитальный ремонт на участке Чимишлия — Комрат протяженностью 37 км и общей стоимостью работ 16,5 млн долларов США. В настоящее время завершаются работы по капитальному ремонту участка Комрат — Чумай протяженностью 55 км стоимостью 20,6 млн долларов США.

Также предусмотрена реконструкция четырех участков протяженностью 70,6 км с продлением трассы по новому направлению в обход крупных населенных пунктов. Для этих целей намечается использовать кредит

Европейского банка реконструкции и развития и Европейского инвестиционного банка, а также грант, предоставленный Европейской комиссией, в общем объеме около 86 млн долларов США.

Автомобильная дорога М-14 граница Украины — Бельцы — Кишинев — Тирасполь — граница Украины является составной частью европейской автомобильной дороги E-58 граница Литвы — Лида — Слоним — Бытень — Кобрин — Ковель — Луцк — Тернополь — Черновцы — Кишинев — Одесса протяженностью 372,6 км по территории Республики Молдова, из которых 218,7 км имеют цементобетонное покрытие. Дорога состоит из участков II технической категории, имеющих две—три полосы движения, и по своим техническим параметрам в основном соответствует международным требованиям.

Автомобильная дорога граница Украины — Отачь — Сорока — Флорешты — Бельцы — граница Румынии является составной частью европейской автомобильной дороги E-583 Роман — Яссы — Бельцы — граница Румынии. На участке Гура Каменчии — Сорока — Рубленица протяженностью 49,7 км в 2013—2015 годах проведен капитальный ремонт за счет средств гранта правительства США (37,9 млн долларов США) в рамках программы «Компакт».

В 2015 году был подписан контракт на выполнение капитального ремонта двух участков граница Румынии — Фалешты и Фалеш-





ты – Бельцы протяженностью 54 км. Работы производятся за счет кредита Европейского инвестиционного банка.

В связи с изменениями классификации дорог общего пользования, внесенных в Закон от 22 июня 1995 года № 509 «Об автомобильных дорогах», был разработан новый список автомобильных дорог Республики Молдова, который в настоящее время находится на рассмотрении Правительства Республики Молдова.

### Российская Федерация

Общая протяженность 35 маршрутов МАД, проходящих по территории Российской Федерации, составляет 31 374,4 км. Основные автодорожные маршруты, относящиеся к международным автомобильным дорогам Содружества Независимых Государств, проходящие по территории Российской Федерации, входят в состав МТК.

Развитие транспортной системы осуществляется в рамках государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» в части подпрограммы

«Дорожное хозяйство» и федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)», подпрограмма «Автомобильные дороги».

Согласно Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р, выбор направлений развития транспортной системы Российской Федерации осуществляется с учетом перспектив международной транспортной интеграции, прежде всего в рамках СНГ и ЕАЭС.

Выполнение положений Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года осуществляется путем сближения и гармонизации транспортных систем государств – участников СНГ и реализации инициатив Министерства транспорта Российской Федерации по либерализации рынка транспортных услуг на пространстве СНГ.

Решением Комиссии Таможенного союза от 18 октября 2011 года № 827 принят

технический регламент Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог».

В нем установлены необходимые показатели в виде существенных требований, качественно определяющих необходимый уровень безопасности.

В целях реализации технического регламента Решением Коллегии Евразийской экономической комиссии утверждена Программа по разработке межгосударственных стандартов, на основе которых обеспечивается соблюдение требований технического регламента. Программой предусматривалась разработка 171 проекта межгосударственных стандартов. В настоящее время эти межгосударственные стандарты разработаны с учетом обеспечения применения как отечественных, так и зарубежных инновационных технологий, и материалов в сфере дорожного хозяйства и приняты Межгосударственным советом по стандартизации, метрологии и сертификации.

Федеральным дорожным агентством разработана Концепция развития объектов дорожного сервиса вдоль автомобильных дорог общего пользования федерального значения, которая одобрена Министерством транспорта Российской Федерации.

Государственной компанией «Российские автомобильные дороги» завершены работы по комплексному обустройству автомобильной дороги М-1 «Беларусь» — от Москвы на Минск, Брест до границы Республики Беларусь на участке 16–27 км, Московская область (с устройством полосы для движения общественного транспорта), а также ввод в эксплуатацию мастерского участка № 2 на 45 км автомобильной дороги.

Маршрут граница Польши — Брест — Минск — Смоленск — Москва — Рязань — Пенза — Самара — Уфа — Челябинск — Курган — Петропавловск — Омск — Новосибирск — Кемерово — Красноярск — Иркутск — Улан-Удэ — Чита — Хабаровск — Владивосток включает скоростную автомобильную

дорогу М-1 «Беларусь», которая также входит в МТК № 2.

Ввод в эксплуатацию объекта реконструкции (с последующей эксплуатацией на платной основе) федеральной автомобильной дороги

М-3 «Украина» — от Москвы через Калугу, Брянск до границы Украины

(на Киев) на участке 124–173 км, Калужская область состоялся в 2017 году.

В 2018 году введен в эксплуатацию объект реконструкции (с последующей эксплуатацией на платной основе) федеральной автомобильной дороги М-3 «Украина» — от Москвы через Калугу, Брянск до границы Украины (на Киев) на участке 173–194 км, Калужская область. Скоростная автомобильная дорога М-3 «Украина» входит в МТК № 9.

К настоящему времени введены в платную эксплуатацию семь участков на автомобильной дороге М-4 «Дон» общей протяженностью около 500 км.

В 2016 году достигнуты договоренности с инвесторами о реконструкции (с последующей эксплуатацией на платной основе) федеральной автомобильной дороги М-4 «Дон» на участке 633–715 км (обход г. Павловска и с. Лосево).

Маршрут Архангельск — Вологда — Ярославль — Москва — Воронеж — Ростов-на-Дону — Краснодар — Новороссийск включает скоростную автомобильную дорогу М-4 «Дон».

Первым участком скоростной автомобильной дороги является инвестиционный проект строительства с последующей эксплуатацией на платной основе «Новый выход на Московскую автомобильную дорогу с федеральной автомобильной дороги М-7 «Волга» на участке МКАД — 60 км (обходы гг. Балашиха, Ногинск), Московская область» общей протяженностью 65,4 км.

Маршрут граница Латвии — Великие Луки — Москва — Владимир — Нижний Новгород — Чебоксары — Казань — Уфа включает скоростную автомобильную дорогу Москва





– Нижний Новгород – Казань, в отношении которой в настоящее время завершена проектная проработка.

## Республика Таджикистан

Правительством Республики Таджикистан в 2011 году утверждена Государственная целевая программа развития транспортного комплекса Республики Таджикистан до 2025 года. В настоящее время в стране выполняется поэтапное развитие внутренних дорог международного значения.

Со стороны международных финансовых институтов, таких как Азиатский банк развития, Исламский банк развития, Евразийский банк развития, и непосредственно при поддержке правительств Японии, Ирана, США, Китайской Народной Республики за счет грантов и кредитных средств осуществляется реализация инвестиционных проектов по строительству и реконструкции сетей автомобильных дорог, туннелей и мостов.

Республика Таджикистан в рамках членства в Шанхайской организации сотрудничества, Центральном-Азиатском региональном экономическом сотрудничестве, Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана, ООН и других организациях интегрирует сеть автомобильных дорог с европейской и азиатской сетями дорог других стран.

Разрабатывается проект Программы развития транспортного комплекса Республики Таджикистан до 2030 года, в которую внесены вопросы обустройства пограничных переходов, строительства современных терминалов, логистических центров, заправочных станций и станций техобслуживания.

Разработан проект Кодекса автомобильного транспорта для обеспечения безопасности региональных автомобильных дорог. В целях повышения опыта специалистов по вопросам создания и освоения прогрессивных технологий, совершенствования систем финансирования и управления дорожным хозяйством со стороны министерства транспорта совместно с экспертами других государств периодически проводятся обучающие курсы, тренинги и семинары.

\*\*\*

Важными международными договорами, определяющими дальнейшую реализацию

Протокола и развитие МАД, явились также разработанные непосредственно или при активном участии МСД:

Соглашение о массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки по автомобильным дорогам государств – участников СНГ, от 4 июня 1999 года;

Меморандум о сотрудничестве государств – участников СНГ в области международных транспортных коридоров от 18 сентября 2003 года;

Концепция согласованной транспортной политики государств – участников СНГ на период до 2010 года, утвержденная Решением Совета глав правительств СНГ от 15 сентября 2004 года;

Приоритетные направления сотрудничества государств – участников СНГ в сфере транспорта на период до 2020 года, утвержденные Решением Совета глав правительств СНГ от 14 ноября 2008 года;

Концепция повышения эксплуатационной надежности мостовых сооружений на автомобильных дорогах государств – участников СНГ на 2008–2015 годы, утвержденная Решением Совета глав правительств СНГ от 23 мая 2008 года;

Соглашение о согласованном развитии международных транспортных коридоров, проходящих по территории государств – участников СНГ, от 20 ноября 2009 года.

## IV. Информация о документах, подготовленных МСД для последующего рассмотрения высшими органами СНГ

На заседании **Совета глав правительств СНГ 31 мая 2013 года** подписано Соглашение об Уставе Межправительственного совета дорожников, которым принял новую редакцию Устава МСД, подготовленную Советом во исполнение Решения Совета глав государств СНГ от 9 октября 2009 года об Общем положении об органах отраслевого сотрудничества СНГ и с учетом новых реалий развития отрасли.

Подтвержден статус МСД как органа отраслевого сотрудничества СНГ, целью которого определены содействие развитию и совершенствованию сети автомобильных





дорог общего пользования, создание условий для более полного использования производственного и научно-технического потенциала дорожных организаций государств — участников СНГ. Соглашение подписано Республикой Армения, Республикой Беларусь, Республикой Казахстан, Кыргызской Республикой, Российской Федерацией и Республикой Таджикистан.

**Экономический совет СНГ 13 декабря 2013 года** рассмотрел вопрос о соблюдении требований по охране окружающей среды при проектировании, строительстве и эксплуатации международных автомобильных дорог СНГ, представленный и подготовленный МСД на основе материалов дорожных администраций государств — участников СНГ и результатов совместного совещания рабочих групп и ассоциированных членов МСД 19 июня 2012 года и заседаний МСД 16 октября 2012 года и 12 сентября 2013 года.

Вопросы соблюдения, согласования и унификации требований по охране окружающей среды при проектировании, строительстве и эксплуатации международных автомобильных дорог приобретают все большую актуальность в связи с ростом количества автотранспорта и развитием транспортной инфраструктуры. Согласованные действия дорожных администраций государств — участ-

тников СНГ, направленные на соблюдении требований по охране окружающей среды, позволят сформировать общую систему экологической безопасности, гармонизировать экологическое законодательство и на практике улучшить состояние международных автомобильных дорог.

Современные инновационные технологии предоставляют возможность 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.

Соответствующим Протокольным решением Экономический совет СНГ принял к сведению представленную МСД Информацию, рекомендовал заинтересованным министерствам и ведомствам использовать ее в дальнейшей работе, а также поручил МСД оказывать содействие дорожным администрациям государств — участников СНГ в решении вопросов обеспечения охраны окружающей среды.

**Экономический совет СНГ 17 июня 2015 года** рассмотрел вопрос о безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах государств — участников СНГ, подготовленный МСД по материалам дорожных администраций государств — участников СНГ и результатам рассмотрения вопроса на совместном совещании рабочих групп и ассоциированных членов МСД 23 апреля 2014 года.

Профилактика дорожно-транспортных происшествий и обеспечение максимальной защищенности участников дорожного движения, обустройство автомобильных дорог эффективными техническими средствами организации дорожного движения являются первостепенными задачами дорожных администраций государств — участников СНГ.

Также первостепенными задачами дорожных администраций определены профилактика ДТП, осуществляемая путем разработки соответствующего нормативно-правового обеспечения деятельности в сфере безопасности дорожного движения; содержание до-





рожной инфраструктуры в соответствии с нормативными требованиями, взаимодействия с органами управления дорожным движением и организациями строительного комплекса при проектировании, строительстве, реконструкции, ремонте и содержании автомобильных дорог.

Важнейшими составными частями системы управления автомобильными дорогами является также регулирование интенсивности движения и состава транспортного потока, поскольку управление транспортными потоками — существенный фактор, влияющий на аварийность и безопасность движения, а также анализ состояния дорог и дорожной обстановки. Необходимо наличие специально подготовленных специалистов, методик и специального оборудования. Эта работа должна выполняться постоянно на всей сети дорог общего пользования.

В представленной МСД Информации приведена оценка состояния аварийности в государствах — участниках СНГ, рассмотрены вопросы влияния развития дорожной сети и систем управления транспортными потоками на безопасность дорожного движения, обоснована необходимость комплексного подхода к решению проблем обеспечения безопасности дорожного движения, в том числе на стадиях проектирования, строительства и реконструкции автомобильных дорог.

Экономический совет СНГ принял к сведению указанную Информацию, направил ее в правительства государств — участников СНГ для использования в работе соответствующими министерствами и ведомствами, а также поручил МСД оказывать содействие в решении вопросов обеспечения безопасности дорожного движения.

Экономический совет СНГ 17 марта 2017 года рассмотрел вопрос о реализации Протокола о международных автомобильных дорогах Содружества Независимых Государств от 11 сентября 1998 года и своим Решением:

одобрил деятельность Межправительственного совета дорожников по реализации положений Протокола;

поручил Совету сосредоточить работу на дальнейшем совершенствовании нормативно-правовой базы в области строительства и содержания автомобильных дорог и дорожных сооружений, разработке и реализации

концепций научно-технической политики дорожной отрасли в целях приведения всех участков международных автомобильных дорог СНГ в соответствие с международными требованиями

и рекомендовал дорожным администрациям государств — участников СНГ регулярно проводить анализ состояния МАД и расположенных на них объектов транспортной инфраструктуры в целях их развития.

По инициативе МСД Экономический совет СНГ 14 июня 2018 года принял Решение о придании статуса базовой организация государств — участников Содружества Независимых Государств по подготовке, профессиональной переподготовке и повышению квалификации кадров в отраслях автомобильно-дорожного комплекса федеральному государственному бюджетному образовательному учреждению высшего образования «Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ)», Российская Федерация, город Москва.

Взаимодействие МАДИ с автомобильно-дорожными вузами других государств — участников СНГ позволит сохранить лучшие традиции в области подготовки, переподготовки и повышения квалификации кадров для отраслей автомобильно-дорожных комплексов государств — участников СНГ, создаст основу для внедрения лучшей практики научно-образовательной деятельности, будет содействовать академической мобильности как студентов, так и преподавателей сотрудничающих вузов, способствует их включению в перспективные и востребованные проекты по проблемам автомобильно-дорожных отраслей.

Комиссия по экономическим вопросам при Экономическом совете СНГ 2 сентября 2015 года рассмотрела вопрос о социальной защите работников дорожной отрасли государств — участников СНГ, подготовленный МСД по материалам дорожных администраций государств — участников СНГ и результатам рассмотрения вопроса на совместном совещании рабочих групп и ассоциированных членов МСД 23 апреля 2014 года и заседании МСД 8 октября 2014 года.

Решение социальных вопросов, затрагивающих интересы работников дорожных орга-







низаций государств — участников СНГ, является залогом стабильного развития отрасли и повышения ее кадрового потенциала. В представленных МСД материалах приведена динамика развития социальной сферы в дорожной отрасли государств — участников СНГ, рассмотрены проблемные вопросы социальной защиты работников дорожного хозяйства, обозначены актуальные направления дальнейшего развития социального партнерства.

Принято решение продолжить работу в данном направлении, акцентировав внимание на вопросах охраны труда в отрасли.

**Комиссия по экономическим вопросам при Экономическом совете СНГ 22 марта 2017 года** рассмотрела вопрос о внесении изменений в Устав Межправительственного совета дорожников

Устав Межправительственного совета дорожников принят Соглашением об Уставе Межправительственного совета дорожников от 31 мая 2013 года. При этом порядок финансирования расходов, связанных с деятельностью МСД, включая расходы на содержание его Секретариата, регулируется пунктом 3.7 Устава и «осуществляется за счет ежегодных взносов участников МСД из внебюджетных источников, добровольных взносов и пожертвований юридических и физических лиц».

Принимая во внимание, что финансирование деятельности дорожных администраций большинства государств — членов МСД осуществляется за счет бюджета, они не располагают возможностью оплаты членских взносов МСД за счет внебюджетных источников.

В связи с изложенным МСД предложил абзац второй пункта 3.7 Устава МСД изложить в следующей редакции: «Финансирование расходов, связанных с деятельностью МСД, включая расходы на содержание его Секретариата, осуществляется за счет ежегодных взносов участников МСД из бюджетных источников, добровольных взносов и пожертвований юридических и физических лиц». По результатам направления данного предложения в правительства большинства государств — участников СНГ поддержали предложение о целесообразности внесения изменений в Устав МСД.

Однако, принимая во внимание, принятое 16 сентября 2016 года Советом глав государств СНГ Решение об адаптации Содружества Независимых Государств к современным реалиям, которым в том числе поручено органам отраслевого сотрудничества СНГ принять меры по изысканию дополнительных внебюджетных источников финансирования своей деятельности, Комиссия по экономическим вопросам поручила дополни-





тельно проработать вопрос финансирования Секретариата МСД.

В декабре 2017 года МСД внес в Исполнительный комитет СНГ проект Протокола о согласованном развитии инфраструктуры международных автомобильных дорог СНГ, разработанный в развитие Протокола о международных автомобильных дорогах СНГ от 11 сентября 1998 года и дополняющий его положения в соответствии с изменениями, произошедшими в развитии дорожного хозяйства государств – участников СНГ и появлением новых проблем и задач, связанных с содержанием и развитием международных автомобильных дорог СНГ.

Так, остается высоким уровень аварийности на автомобильных дорогах. По данным официальной статистики, доля дорожно-транспортных происшествий в государствах – участниках СНГ, в которых неблагоприятные дорожные условия способствовали их возникновению, за последние годы составляет не менее 12 %. По показателям аварийности оценка уровня безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах государств – участников СНГ характеризуется высоким риском в дорожном движении.

Учитывая результаты международной практики борьбы с аварийностью и заторами на дорогах, следует развивать современные навигационные системы, интеллектуальные транспортные системы (ИТС) как дей-

ственные меры для решения транспортных проблем.

Актуальными становятся вопросы соблюдения, согласования и унификации требований по охране окружающей среды при проектировании, строительстве и эксплуатации международных автомобильных дорог. Проблема воздействия автомобильных дорог на придорожные территории приобретает все большую актуальность в связи с бурным ростом количества автотранспорта, особенно развитием инфраструктуры международных автомобильных дорог. Согласованные усилия дорожных администраций государств – участников СНГ при соблюдении требований по охране окружающей среды создадут возможность формировать общую систему экологической безопасности и реально улучшить состояние международных автомобильных дорог.

Положения проекта Протокола, дополняющего положения Протокола о международных автомобильных дорогах СНГ от 11 сентября 1998 года, содержат перечень актуальных направлений деятельности и комплекс мероприятий, ориентированных на решение обозначенных проблем.

Реализация положений Протокола будет способствовать дальнейшему совершенствованию и модернизации дорожной инфраструктуры в соответствии с современными требованиями, обеспечению рациональной

стыковки национальных участков МАД на государственных границах, улучшению и повышению безопасности дорожного движения.

В настоящее время проект Протокола прошел внутригосударственное согласование и планируется к рассмотрению на заседании Комиссии по экономическим вопросам при Экономическом совете СНГ в IV квартале 2018 года.

## Заключение

Развитие национальных автомобильных дорог и автодорожной сети государств — участников СНГ является важнейшим условием экономического и культурного сближения народов и государств — участников Содружества, формирования благоприятного инвестиционного климата, обеспечения свободы передвижения населения и грузов. Интеграция транспортной инфраструктуры государств — участников СНГ в мировую транспортную систему становится частью общего процесса их интеграции в мировое экономическое сообщество.

За годы работы МСД благодаря активному участию дорожных администраций государств — участников СНГ, постоянной поддержке и помощи со стороны Исполнительного комитета СНГ накоплен большой положительный опыт по координации работ в государствах — участниках СНГ в области дорожного хозяйства с учетом использования новых технологий и технических средств, стандартов и других нормативных правовых документов государств Европы и мира.

**Деятельность МСД:**

позволяет координировать нормотворческую деятельность государств — участников СНГ в области дорожного хозяйства, обеспечивая соблюдение интересов предприятий и организаций государств — участников

СНГ, занятых в строительстве и эксплуатации дорог;

способствует сохранению традиционной атмосферы дружбы и сотрудничества дорожников и дорожных организаций всех государств — участников СНГ, имеющих общую историю, общие научно-технические корни и т. д.;

способствует защите научно-технических интересов в дорожной области, сохранению ее приоритета для государств — участников СНГ в условиях часто неоправданной экспансии зарубежных фирм;

поддерживает престиж государств — участников СНГ в области дорожного хозяйства на территории других стран мира и во всемирных дорожных объединениях (PIARC, IRF) и т. д.

В 2010—2017 годах деятельность МСД была направлена на выработку согласованных предложений по приоритетным направлениям развития МАД и устранению причин, ухудшающих состояние автомобильных дорог общего пользования, созданию благоприятных условий и экономических стимулов для развития дорожного хозяйства государств — участников СНГ и новых технологий в дорожном строительстве, содействие реализации ряда транспортных проектов в государствах — участниках СНГ, проведению тематических конференций, форумов и выставок, посвященных актуальным вопросам развития дорожных комплексов государств — участников СНГ, автопробегов по международным автомобильным дорогам государств — участников СНГ.

Особое внимание уделялось вопросам развития международных транспортных коридоров и их национальных участков по обеспечению стыковок национальных участков, планирования мероприятий по их модернизации в соответствии с мировыми стандарта-





ми, а также практическим вопросам привлечения инвестиций для развития дорожной отрасли в СНГ.

МСД за отчетный период активизировал сотрудничество с международными организациями.

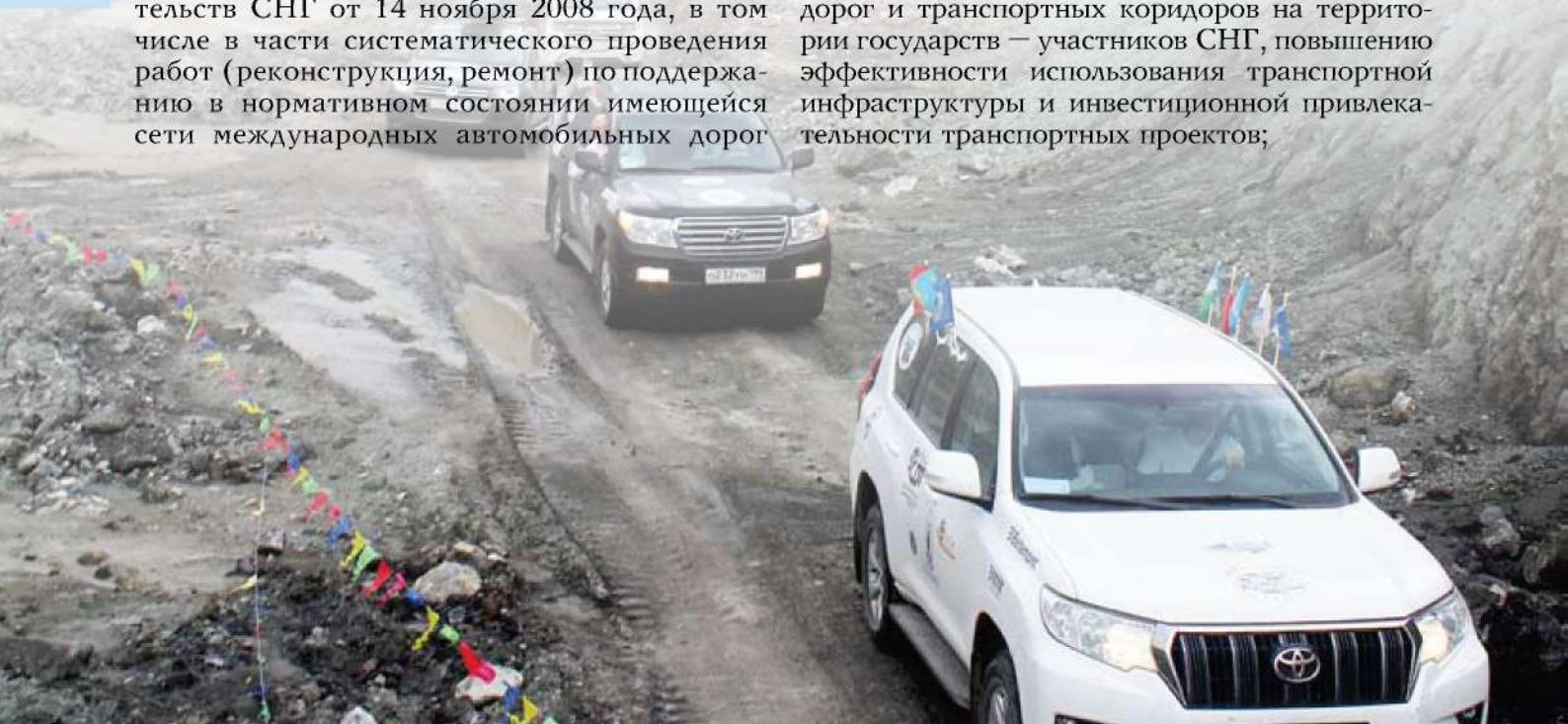
МСД разработан ряд документов, принятых на уровне Экономического совета и Совета глав правительств СНГ.

Деятельность МСД в полной мере была ориентирована на реализацию положений документов, принятых высшими органами СНГ, в первую очередь Стратегии экономического развития СНГ на период до 2020 года, Приоритетных направлений сотрудничества государств – участников СНГ в сфере транспорта на период до 2020 года, утвержденных решениями Совета глав правительств СНГ от 14 ноября 2008 года, в том числе в части систематического проведения работ (реконструкция, ремонт) по поддержанию в нормативном состоянии имеющейся сети международных автомобильных дорог

государств – участников СНГ, разработки и обеспечения реализации проектов строительства новых автомобильных дорог (в том числе искусственных сооружений) в международном сообщении. Осуществлялись подготовка и согласование межгосударственных стандартов при изысканиях, проектировании, строительстве, ремонте и содержании автомобильных дорог, в том числе дорожно-строительных материалов, применение которых обеспечивает соблюдение требований по безопасности автомобильных дорог.

В соответствии с решениями, принятыми на съездах дорожников СНГ, МСД осуществлялись:

разработка и реализация комплекса мер по согласованному развитию участков сложившейся системы международных автомобильных дорог и транспортных коридоров на территории государств – участников СНГ, повышению эффективности использования транспортной инфраструктуры и инвестиционной привлекательности транспортных проектов;





разработка согласованных предложений по улучшению состояния транспортной инфраструктуры автомобильных дорог СНГ;

разработка предложений по гармонизации законодательства государств — участников СНГ в сфере транспорта и автомобильных дорог, в том числе в целях обеспечения интеграции в европейскую и азиатскую транспортные системы.

развитие сети международных автомобильных дорог на основе использования инновационных систем в дорожной отрасли, таких как интеллектуальные транспортные системы, что дает широкие перспективы для развития информационной деятельности.

В настоящее время в рамках МСД рассматриваются следующие актуальные вопросы: согласование проекта Протокола о согласованном развитии инфраструктуры международных автомобильных дорог СНГ; выполнение Плана мероприятий по реализации третьего этапа (2016–2020 годы) Стратегии экономического развития СНГ на период до 2020 года и Плана первоочередных мероприятий по реализации Стратегии обеспечения транспортной безопасности на территориях государств — участников СНГ при осуществлении перевозок в международном сообщении; де-

ятельность ассоциированных членов Совета по внедрению новых технологий; адаптация контрактов Международной федерации инженеров-консультантов к законодательству государств — участников СНГ и т.п..

**Члены МСД:**

считают целесообразным продолжить работу для пополнения базы данных по реализации требований Протокола о международных автомобильных дорогах СНГ в части их развития на подъездах к границам сопредельных государств и приведения в соответствие с нормативами дорожной инфраструктуры, геометрических характеристик и т.д.;

предлагают изучить опыт Российской Федерации по созданию системы стабильного финансирования развития дорог через механизмы дорожных фондов;

подтверждают необходимость продолжения работы по гармонизации стандартов, технических регламентов и нормативных правовых документов, общих для государств — участников СНГ, и повышению уровня подготовки и переподготовки кадров;

считают необходимым поддерживать постоянный информационный обмен передовым опытом работы (в том числе используя площадку журнала «Дороги Содружества Независимых Государств»).





## ВЫПИСКА ИЗ ПРОТОКОЛА № 8 заседания Совета постоянных полномочных представителей государств – участников Содружества при уставных и других органах Содружества

18 сентября 2018 года

г. Минск

Присутствовали:

члены Совета:

от Азербайджанской Республики	– Ильясов Р. (с полномочиями)
от Республики Армения	– Хачатрян А.Г. (с полномочиями)
от Республики Беларусь	– Демчук Н.Н.
от Республики Казахстан	– Ертысбаев Е.К.
от Кыргызской Республики	– Омуралиев К.К.
от Республики Молдова	– Сорочан В.В.
от Российской Федерации	– Грозов А.Ю.
от Республики Таджикистан	– Хакдод М.М.
от Туркменистана	– Сапаров Д. (с полномочиями)
от Республики Узбекистан	– Абдуллин Т.Ф. (с полномочиями)

от Республики Беларусь Копанева Е.Н. – заместитель начальника управления евразийской интеграции главного управления России, стран СНГ и евразийской интеграции Министерства иностранных дел;

от Исполнительного комитета СНГ:

Председатель Исполнительного комитета – Исполнительный секретарь СНГ Лебедев С.Н.;

первый заместитель Председателя Исполнительного комитета – Исполнительного секретаря СНГ Гуминский В.А.;

заместитель Председателя Исполнительного комитета – Исполнительного секретаря СНГ Смагулов А.Д.;

директор организационного департамента Бусько В.Л.;

директор департамента по сотрудничеству в сфере безопасности и противодействия новым вызовам и угрозам Дружинин А.И.;

заместитель директора департамента гуманитарного сотрудничества, общеполитических и социальных проблем – начальник отдела гуманитарного сотрудничества, образования и науки Косимова Ф.И.;

заместитель директора департамента гуманитарного сотрудничества, общеполитических и социальных проблем – начальник отдела по сотрудничеству в социальной сфере Хумарян Р.М.;

заместитель руководителя аппарата Председателя Исполнительного комитета – Исполнительного секретаря СНГ Шевченко А.В.;

06.11.2018 13:58:00 18110606

управляющий делами Сидорович И.М.;  
 начальник отдела по обеспечению деятельности Совета постпредов и проведению заседаний экспертных групп организационного департамента Барковский И.А.;  
 начальник отдела кадров аппарата Председателя Исполнительного комитета – Исполнительного секретаря СНГ Власова С.Ю.;  
 начальник экспертно-правового отдела правового департамента Тышкевич М.М.;  
 заместитель начальника отдела приоритетных направлений экономического сотрудничества департамента экономического сотрудничества Муравкина Е.В.;  
 заместитель начальника отдела торговой политики и зоны свободной торговли департамента экономического сотрудничества Нефедова Л.Н.;  
 заместитель начальника аналитического отдела информационно-аналитического департамента Чеботарев А.Ю.;  
 заместитель руководителя пресс-службы аппарата Председателя Исполнительного комитета – Исполнительного секретаря СНГ Якубовская В.Н.;  
 от Межправительственного совета дорожников:  
 заместитель Председателя, руководитель Секретариата Межправительственного совета дорожников Каримов Б.Б.;  
 Председатель Совета по образованию Межправительственного совета дорожников, главный научный сотрудник государственного предприятия «БелдорНИИ» (г. Минск) Бусел А.В.;  
 ассоциированный член Межправительственного совета дорожников, директор ООО «Прогрессивные технологии бетона» (г. Минск) Кротов Р.Г.

Председательствовал Хаклод М.М. – Постоянный полномочный представитель Республики Таджикистан при уставных и других органах Содружества Независимых Государств, Чрезвычайный и Полномочный Посол Республики Таджикистан в Республике Беларусь.

Члены Совета утвердили повестку дня заседания Совета постоянных полномочных представителей государств – участников Содружества при уставных и других органах Содружества:

1. О деятельности Межправительственного совета дорожников.
2. О ходе реализации положений Договора о зоне свободной торговли от 18 октября 2011 года.
3. О проекте повестки дня очередного заседания Совета постоянных полномочных представителей государств – участников Содружества при уставных и других органах Содружества.
4. Разное.

В ходе заседания рассмотрен вопрос повестки дня:

### 1. О деятельности Межправительственного совета дорожников

(Каримов Б.Б., Демчук Н.Н., Сорочан В.В., Грозов А.Ю., Абдуллин Т.Ф., Лебедев С.Н., Хаклод М.М.)

#### **Решили:**

- 1.1. Принять к сведению Отчет о деятельности Межправительственного совета дорожников за 2010–2017 годы.
- 1.2. Отметить вклад Межправительственного совета дорожников в расширение сотрудничества дорожных администраций государств – участников Совета.
- 1.3. Межправительственному совету дорожников продолжить работу по реализации решений высших органов Содружества, в том числе в части выполнения в рамках своей компетенции Приоритетных направлений сотрудничества государств – участников СНГ в сфере транспорта на период до 2020 года, а также содействовать выполнению Протокола о международных автомобильных дорогах Содружества Независимых Государств от 11 сентября 1998 года.

**Председательствующий**

**М.Хаклод**

Верно  
 Начальник отдела  
 делопроизводства и контроля  
 аппарата Председателя  
 Исполнительного комитета –  
 Исполнительного секретаря СНГ



**Т.В.Филиппова**



## ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ОРГАН СОВЕТА ВЧЕРА И СЕГОДНЯ

Бури КАРИМОВ,  
Руководитель Секретариата  
Межправительственного совета дорожников

*Пользуясь тем, что в этом номере говорится о МСД, хотелось бы рассказать подробнее о работе Секретариата Межправительственного совета дорожников – его исполнительного органа. За период работы МСД его Секретариат провел немало масштабных и значимых мероприятий: 4 съезда дорожников СНГ, 40 заседаний Совета, более 50 конференций, форумов, семинаров, совещаний рабочих групп, «круглых столов», выставок и международных автопробегов.*

**К**ак известно, предшественником Межправительственного совета дорожников (МСД) был Координационный совет, созданный в 1980 г. по распоряжению Председателя Совета Министров СССР А.Н. Косыгина. Более 27 лет назад (в 1992 г.) создание Межгосударственного совета дорожников было обусловлено объективной необходимостью развития дорожной отрасли, как генератора экономического развития государств СНГ.

За хорошую работу и проведение ряда мероприятий

– 12 заседаний Совета, 16 научно-практических конференций и выставок – и в связи с необходимостью координации автодорожных дел в рамках Содружества в 1998 году Совет глав правительств СНГ своим принял Решение о придании Совету дорожников статуса межправительственного органа СНГ.

В настоящее время МСД является органом отраслевого сотрудничества СНГ и подотчетен Экономическому совету и Совету глав правительств СНГ.

В сфере автодорожной отрасли были приняты два

десять документов, утвержденных на уровне глав правительств, руководителей министерств транспорта и коммуникаций, дорожных администраций стран Содружества, выполнен большой объем научно-исследовательских работ по 60 темам автодорожной отрасли, созданы стандарты и другие нормативно-методические документы, которые активно применяются на практике.

В 2013 году Совет глав правительств СНГ принял решение о новой редакции Устава Межправительственного совета дорожников,







в соответствии с которым было подписано Соглашение об Уставе Межправительственного совета дорожников. Секретариат МСД стал более активно заниматься вопросами развития и совершенствования сети автомобильных

Согласно Уставу МСД, председательство осуществляется поочередно каждым государством — членом МСД в лице его представителя в порядке русского алфавита названий государств — участников СНГ в течение одного года. До настоящего времени Российская Федерация председательствовала 4 раза, Беларусь 3 раза, Казахстан и Кыргызстан по 2 раза, Азербайджан и Армения по одному разу.



дорог общего пользования, в первую очередь международными автомобильными дорогами, оказал поддержку правительствам стран СНГ в проведении согласованной дорожной политики, укреплении сотрудничества, повышении уровня подготовки и переподготовки кадров.

Стараниями исполнительного органа в некоторых заседаниях Совета и мероприятиях МСД принимали участие первые лица государств и главы правительств СНГ (Таджикистан, Молдова, Казахстан).

За время существования Совет, благодаря хорошей работе исполнительного органа, приобрел статус важнейшей площадки для об-

мена опытом по широкому кругу вопросов работы автомобильной отрасли стран СНГ и дальнего зарубежья. Очень важно, что в работе МСД принимают участие дорожные компании из стран дальнего зарубежья.

Деятельность Совета неоднократно положительно оценивалась Экономическим Советом СНГ (в 2006 и 2016 гг.), Постоянными полномочными представителями государств — участников Содружества при уставных и иных органах Содружества (в 2018 г.), министерствами и ведомствами, а также международными и отраслевыми организациями.

В своей деятельности Совет руководствуется Уставом, основополагающими решениями Совета глав го-





сударств и глав правительств и работает в тесном взаимодействии с Исполнительным комитетом СНГ, министерствами и ведомствами автодорожного профиля. Известно, что членами МСД являются министры транспорта и коммуникаций и руководители дорожных администраций стран Содружества. На начальной стадии членами Совета были 12 стран, в настоящее время 9 стран. Эффективность работы Исполнительного органа Совета в большой степени зависит от нормального взаимодействия с членами Совета.

Межправительственный совет дорожников, как правило, проводит свои заседания и другие мероприятия в раз-

ных странах СНГ, а иногда и в странах дальнего зарубежья (Словакия, Турция, Израиль и т.д.), что одновременно помогает специалистам на месте ознакомиться со строительством новых объектов, применением новых технологий, материалов, машин, механизмов и оборудования, обмениваться опытом и т.д. В этом отношении очень помогают ассоциированные члены Совета. Их помощь, равно как и помощь основных членов МСД, зависит от первых руководителей. Если во главе ведомства или организации государственники и профессионалы, то их помощь исполнительному органу ощутима.

Исполнительный орган МСД – Секретариат Меж-

правительственного совета дорожников, действующий на постоянной основе, был создан 5 июля 1995 г. в г. Кишиневе (Молдова). И уже более 25 лет сотрудники исполнительного органа верой и правдой служат дорожникам СНГ и не только СНГ...

Целью деятельности Секретариата МСД является содействие развитию сотрудничества между Учредителями (Министерствами транспорта и коммуникаций, дорожными администрациями) в области проектирования, строительства, реконструкции, ремонта и содержания автомобильных дорог и дорожных сооружений. Выполняя свои основные функции, Секретариат осуществляет организационное и информационное обеспечение деятельности Совета, занимается организацией и проведением заседаний Совета совместно с Министерствами транспорта и коммуникаций, дорожными администрациями стран СНГ, иногда с помощью ассоциированных членов Совета. Разрабатывает предложения по вопросам сотрудничества в области дорожной деятельности и внесением их на рассмотрение членами Совета, а также получением





и обобщением предложений от членов Совета для подготовки материалов к заседаниям МСД, что является одним из основных направлений работы Секретариата. Кроме того, исполнительный орган занимается организацией совещаний рабочих групп экспертов и специалистов в соответствии с решениями Совета, обсуждением вопросов подготовки проектов, документов, выносимых на заседаниях МСД, организациях совещаний ЭНС и Совета по образованию при МСД.

В последние годы установление положительных деловых контактов с министерствами транспорта и коммуникаций и дорожными администрациями стран СНГ из-за частой смены руководства занимает большое количество времени. К сожалению, на местах не всегда придерживаются «закона преемственности».

Секретариат Совета активно взаимодействует с Исполнительным комитетом СНГ, министерствами транспорта и коммуникаций, дорожными администрациями стран СНГ, Советом по автомобильному транспорту КТС СНГ, Международной академией транспорта, Международным объединением профсоюзов работников транспорта и дорожного хозяйства и другими отраслевыми советами Содружества Независимых Государств, а также рядом международных организаций.

С целью укрепления и совершенствования процесса интеграции на основе гармонизации национальных законодательств государств-участников Содружества Независимых Государств в области дорожного хозяйства Секретариатом Межправительственного совета дорожников подписано со-

глашение с Секретариатом Совета Межпарламентской Ассамблеи государств-участников Содружества Независимых Государств. В рамках этого Соглашения стороны регулярно обмениваются информацией о проводимых мероприятиях и обеспечивают участие в них своих представителей. Со своей стороны, сотрудники Секретариата МСД также принимают активное участие в мероприятиях, проводимых Межпарламентской Ассамблеей, в частности, в ежегодно проводимом конгрессе «Безопасность на дорогах — ради безопасности жизни» и конференция по экологии. Секретариат МСД регулярно обменивается информацией о проводимой работе и по тематикам проводимых конференций. В свою очередь, Секретариат МСД получает бюллетени Межпарламентской Ассамблеи государств—





участников Содружества Независимых Государств.

В целях разработки предложений и рекомендаций по направлениям фундаментальных отраслевых научных исследований и совместных научно-технических разработок в области дорожного хозяйства при Совете образован Экспертно-научный совет (ЭНС). Также в целях гармонизации деятельности на международном, межгосударственном и национальном уровнях, для содействия повышению качества дорожного строительства и безопасности дорожного движения по согласованию с Межгосударственным советом по стандартизации, метрологии и сертификации государств-участников Содружества, был создан Межгосударственный технический коми-

тет № 418 «Дорожное хозяйство» (МТК).

Как уже сообщалось, при МСД функционирует Экспертно-научный совет (ЭНС) — совещательный орган, осуществляющий научное обеспечение деятельности Совета. В его состав входит 51 ученый из стран СНГ и около 20 из Российской Федерации.

Основными задачами ЭНС при МСД являются выработка рекомендаций по направлениям фундаментальных отраслевых научных исследований и совместных научно-технических разработок, рассмотрение результатов наиболее крупных научно-исследовательских работ и методических документов, выполняемых по плану НИР МСД.

ЭНС готовит предложения по формированию единой

научно-технической политики государств-участников СНГ в области дорожного хозяйства, а также рекомендаций по оптимальным путям и средствам реализации этой политики.

ЭНС также проводит анализ состояния и разрабатывает перспективы развития дорожных систем и технических средств, новых технологий. Кроме того, выдаёт заключения по проектам ежегодных планов научно-исследовательских работ и готовит информационно-аналитические материалы по вопросам, отнесенным к его компетенции, в т.ч. по просьбе МСД и Секретариата Совета.

**Совет по образованию при МСД.** В 2013 г. с целью повышения профессионального уровня специалистов-дорож-





ников, в т.ч. для подготовки и переподготовки кадров, был создан Совет по образованию при МСД. Об этом было принято решение на XXXIV заседании МСД (12 сентября 2013 г., г. Дилижан, Республика Армения).

В состав Совета по образованию входят более 20 известных и наиболее авторитетных ученых стран Содружества в т.ч. 8 ученых из России, непосредственно ведущие активную научно-педагогическую деятельность. В состав МСД вошли около 10 ВУЗов из стран Содружества, в т.ч. 3 из Российской Федерации (МИИТ, СибаДИ и МАДИ).

Необходимо было изучить все вопросы, связанные с подготовкой и переподготовкой

кадров для дорожной отрасли по специальностям, связанным с изысканием, проектированием, строительством и эксплуатацией автомобильных дорог. В настоящее время подготовка кадров для дорожной отрасли осуществляется по следующим специальностям: автомобильные дороги, мосты, транспортные тоннели и метрополитены, геодезия, подъемно-транспортные, строительные, дорожные машины и оборудование, экономика и организация производства (автодорожное хозяйство) и другие.

Кроме того, происходит подготовка магистров, кандидатов и докторов наук для научно-исследовательских, проектных подразделений, ВУЗов.

Основной задачей Совета по образованию при МСД является разработка «Программы подготовки и переподготовки специалистов-дорожников для дорожных администраций стран СНГ».

Секретариат МСД и Совет по образованию при МСД в последние годы начал практиковать ежегодное проведение международных конкурсов на лучшие работы бакалавров, магистров, кандидатов и докторов наук в рамках ВУЗов стран СНГ. Таким образом, Советом было проведено пять международных конкурсов научных работ студентов, магистрантов и аспирантов высших учебных заведений государств-участников СНГ, победители, которых награжда-





лись дипломами и призами Совета.

В состав Совета входит 7 рабочих групп по направлению его деятельности.

**Ассоциированные члены МСД.** В 2005 г. по инициативе руководителя Секретариата МСД Б.Б. Каримова создан институт ассоциированных членов. В настоящее время ассоциированными членами Совета являются более 60 организации — крупные производственные объединения, акционерные общества, холдинги дорожного профиля стран СНГ и дальнего зарубежья. Ежегодно некоторые организации автодорожного профиля становятся ассоциированными членами Совета и к сожалению, другие покидают наш Совет.

Что же дает функционирование Института ассоциированных членов МСД? Эти институты способствуют практической деятельности по освоению передового опыта одних стран другими. Это могут быть как страны СНГ, так и дальнее зарубежье.

В соответствии с Уставом МСД ассоциированными членами Совета могут быть межгосударственные, межправительственные, региональные, общественные, учебные и научно-исследовательские организации, ассоциации, акционерные общества, холдинги и другие организации, признающие положения Устава МСД и принимающие активное участие в развитии и совершенствовании сети автомобильных дорог, создании бла-

гоприятных условий для более полного использования производственного и научно-технического потенциала дорожных организаций государств СНГ, оказании поддержки Правительствам в проведении согласованной дорожной политики и углублении интеграционных процессов, повышении уровня подготовки кадров. Статус и полномочия ассоциированных членов определяются соответствующим Положением.

Ассоциированные члены активно принимают участие в заседаниях МСД и совещаниях его рабочих групп, конференциях, заседаниях Экспертно-научного совета при МСД с правом совещательного голоса, участвуют в подготовке проектов документов по вопросам дорож-





ной отрасли и включаются в проекты и программы по развитию дорог, в том числе международных автомобильных дорог, расширяют свои международные связи.

Многие из них выступают на совещаниях и заседаниях МСД и его рабочих групп в прениях, вносят предложения и замечания по обсуждаемым вопросам и рассматриваемым материалам и предложениям.

Заинтересованные компании и организации автодорожного профиля распространяют среди участников МСД материалы, документы, наглядную рекламную и издаваемую печатную продукцию своих организаций, а также участвуют совместно с Секретариатом МСД в профессиональных выставках, международных автопробегах.

Основные виды деятельности действующих ассоциированных членов МСД связаны с изысканиями, проектированием, строительством и эксплуатацией автомобильных дорог, а также выпуском высококачественных материалов, внедрением ИТС, новых технологий, машин, механизмов, лабораторий, приборов и многим другим.

Одним из основных направлений работы Секретариата МСД является улучшение состояния и развития международных автомобильных дорог.

По этому вопросу активно ведется работа, в результате которой улучшено состояние международных автомобильных дорог на 100 маршрутах, протяженностью более 54 тысяч км автомобильных дорог, а по России на 33

маршрутах, протяженностью свыше 30 тыс. км дорог соответственно.

Работы по улучшению состояния дорог на подходах к границам сопредельных государств в странах СНГ проводятся на 95 пограничных пунктах, в т.ч. в России на 25 пунктах. Это тоже важное направление работы, и Секретариат регулярно проводит их мониторинг, в т.ч. и во время международных автопробегов.

Межправительственный совет дорожников с 2005 года является членом Международной дорожной федерации, налаживает тесные деловые контакты с ее рабочими группами. В рамках его деятельности и Всемирного дорожного конгресса много раз проводились двусторонние и многосторонние встре-





чи с руководством PIARC, Конференции европейских руководителей дорог (CEDR) и других международных дорожных ассоциаций. МСД, активно работает с Международным объединением профсоюзов, Международной академией транспорта, Международным союзом автомобильного транспорта, Союзом транспортников России, АСМАП и другими.

Другая важная сторона работы Секретариата Совета – это укрепление дружбы, сотрудничества и интеграции автодорожников стран СНГ, а в последние годы – и некоторых стран дальнего зарубежья. В этом вопросе одинаково заинтересованы все дорожные организации.

В течение последних 10-12 лет Межправительственный совет дорожников увеличил количество ежегодно проводимых мероприятий, их стало около 15 каждый год. В 2015 году проведено 12 мероприятий, а в 2016 году между заседаниями МСД – 16 мероприятий, в 2017 году – 14 мероприятий, в 2018 году – 11 мероприятий. В ближайшие годы тоже запланировано много важных мероприятий. Только на 2018 – 2019 годы запланировано 15 мероприятий, половина из которых уже проведена в разных странах СНГ. Многие ассоциированные члены Совета проводят свои «домашние» мероприятия. К примеру «СДТ», «ЮнидАсГрупп»

и др. В этом году проведено очередное мероприятие в г. Саратове. Планируется в Душанбе и Бишкеке. Кстати, из Группы Компаний «СДТ» (г. Саратов) ежегодно около 15 передвижных лабораторий и до 100 различных лабораторных оборудований и более 10 машин для содержания дорог, в т.ч. поверхностных обработок поставляется в страны СНГ.

Организация собственных профессиональных выставок и участие в выставках в странах СНГ, дальнего зарубежья является еще одним направлением деятельности Секретариата Межправительственного совета дорожников. Секретариат Межправительственного совета





дорожников в период своей деятельности неоднократно организовывал и проводил международные специализированные выставки, как в России, так и в странах СНГ. Секретариат МСД старается проводить выставки, как собственными силами, так и совместно с членами и ассоциированными членами Межправительственного совета дорожников. Секретариат Межправительственного совета дорожников принимает активное участие в профильных выставках в странах СНГ и дальнего зарубежья. Совет выступает соорганизатором ряда выставок, формируя на них коллективные стенды дорожников стран-членов МСД, ассоциированных членов МСД. Активное участие Совет принимает в специализированных выставках «Дорога», «Доркомэкспо», «АвтоДорЭкспо» — в Российской Федерации, «КазАвтоДор» — в Республике Казахстан и других выставках в г. Баку и г. Минске.

Кроме того, Секретариат МСД, члены и ассоциированные члены Совета активно принимают участие в специализированных дорожных выставках и форумах: «Ваума», «Сопехро», UzComak, «Traffic Expo ATSSA», СТТ и т.д.

В последние годы МСД провел три международных автопробега: в 2013 г. — международный автопробег по территориям стран Таможенного Союза — от Бреста до Хоргоса (граница Китая), в 2015 г. — от Хоргоса через страны Центральной Азии: Казахстан, Кыргызстан и Таджикистан до грани-



цы с Узбекистаном, в 2018 от Москвы до Бухары через территории России, Казахстана, Кыргызстана и Узбекистана.

Проведенные международные автопробеги показали свою эффективность. По итогам мероприятий был выработан комплекс мер по улучшению состояния международных дорог и их развитию. В них активно участвовали специалисты из дальнего зарубежья. Стали очевидные места, где следует улучшать инфраструктуру, повышать безопасность, уменьшать число барьеров на дорогах. В 2016 году МСД запланировал и провел мониторинг автомобильных дорог в зимнее время в Республике Молдова. Такие мониторинги с участием Секретариата МСД проводятся ежегодно. Принятые меры помогают повысить качество сотрудничества, поднять уровень дружбы и увеличить грузопоток между странами СНГ.

Секретариат МСД занимается изданием книг, журналов, ведомостей, которые

необходимы членам и ассоциированным членам Совета. Авторами этих работ являются ведущие специалисты, профессора автодорожного дела для стран Содружества, члены



и ассоциированные члены Совета. Выпускаемые книги используются ВУЗами и НИИ стран СНГ, а также широким кругом специалистов.

Журнал «Дороги Содружества Независимых Государств» является официаль-





ным печатным органом МСД и выполняет роль международного информационно-аналитического, научно-технического журнала, который зарегистрирован в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор) от 9 февраля 2011 г. Одновременно решением Совета Руководитель Секретариата МСД Каримов Б.Б. избран главным редактором журнала «Дороги Содружества Независимых Государств».

Журнал состоит из 3 частей, в 1-ой части даются новости Исполкома СНГ, стран Содружества, министерств и ведомств, во 2-й части — спецвыпуска информация о работе министерств и дорожных отраслей стран СНГ, а в 3-й части — не менее 5-6 научно-исследовательские и актуальные статьи.

Содержание журнала:

- компетентная информация о достижениях и проблемах развития дорожной отрасли стран СНГ и дальнего зарубежья;

- отраслевые и региональные спецвыпуски, в т.ч. «журнал в журнале»;

- деловая информация из первых рук от руководителей дорожных администраций и компаний России и стран СНГ;

- отраслевые и региональные обзоры, аналитические статьи отечественных и зарубежных ученых и специалистов по проблемам развития отрасли;

- новые законы и нормативные документы, регламентирующие деятельность до-



рожного хозяйства, комментарии к ним разработчиков;

- издание научных статей специалистов-дорожников, практиков и ученых из стран СНГ и дальнего зарубежья профильной тематики работы МСД;

- анализ опыта работы конкретных предприятий и организаций всех форм собственности в странах СНГ и дальнего зарубежья;

- информация о выставках, конкурсах, тендерах, услугах, новой технике и технологиях;

- история развития автодорожного хозяйства в странах



СНГ и дальнего зарубежья и многое другое.

Журнал направляется: в Исполком СНГ, админис-

трации президентов, правительства и посольств; министерства транспорта и коммуникаций, дорожные администрации стран СНГ; ассоциированным членам МСД, крупнейшим проектным и дорожно-строительным компаниям России и стран СНГ, а также торгово-промышленные палаты, выставочные комплексы, зарубежные торгпредства и посольства и др.

Некоторые мероприятия Секретариата МСД проводятся в странах дальнего зарубежья. Первое выездное совместное совещание рабочих групп и ассоцииро-





ванных членов Совета было проведено на базе ассоциированного члена Совета — дорожной администрации Израиля в августе 2007 г. Были организованы технические экскурсии на строящиеся дорожные объекты: дорог и мостов, а также компанию по производству электромобилей.

Второе выездное совещание было организовано в апреле 2012 г. по приглашению другого ассоциированного члена Совета — компании ВЕТАМОНТ (Словакия). Современное решение проблемы автоматизации весогабаритного контроля АТС в процессе движения в Словакии поставлено на хороший уровень. Участники совещания ознакомились с работой оборудования, предлагаемым компанией ВЕТАМОНТ, для взвешивания транспортных средств.

Следующими выездными мероприятиями стал научно-практический семинар в г. Бурса (Турция), организованный в сентябре 2013 г. по приглашению ассоциированного члена Совета — компании Е-Мак по внедрению новых материалов и технологий в автодорожную отрасль.

В марте 2014 г. в США состоялось совместное совещание представителей дорожных администраций и ассоциированных членов МСД. В рамках международной выставки Traffic Expo 2015 в г. Тампа (США) был проведен научно-практический семинар, посвященный проблемам повышения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах. В 2016 г. в Лас-Вегасе проведено очередное совместное совещание и международная конференция по дорожной тематике, где принимали участие представители стран СНГ и дальнего зарубежья. Несколько очередных мероприятий Совета в этом году будут проводиться в странах Европы, в т.ч. Словакии.

Участники мероприятий в странах СНГ и дальнего зарубежья отмечали важность проведения выездных мероприятий МСД в разных странах мира, что способствует обмену опытом по разным направлениям, в т.ч. деятельности специалистов дорожной отрасли стран Содружества и в первую очередь Российской Федерации.

Секретариат Совета способствует обеспечению условий для участия фирм и орга-

низаций в строительстве, реконструкции и эксплуатации автомобильных дорог в разных странах СНГ; устранению препятствий в работе перевозчиков на всей территории СНГ, уменьшая количество барьеров на автомобильных дорогах. Совместная работа в рамках МСД позволяет координировать нормативно-правовую деятельность стран СНГ в области дорожного хозяйства, обеспечивая соблюдение интересов российских фирм и организаций, занятых в строительстве и эксплуатации автомобильных дорог, производстве дорожно-строительных материалов, реализации новых технологий, конструкций и средств механизации. Кроме того, участие в работе Совета способствует сохранению традиционной атмосферы дружбы и сотрудничества дорожников и дорожных организаций всех стран СНГ, имеющих общую предысторию, общие научно-технические корни и т.д.

По инициативе Руководителя Секретариат МСД Б.Б. Каримова в Межправительственном совете дорожников принято решение об учреждении следующих наград, которые согласно Решениям





Совета вручают наиболее отличившимся специалистам, профессионалам и ученым автодорожного дела, а грамоты дипломы — бакалаврам, магистрам и другим:

1. Медаль «Почетный дорожник Содружества Независимых Государств» — высшая награда МСД;
2. Медаль «им. Насонова А.П.»;
3. Медаль «им. Минина А.В.»;
4. Медаль «им. Алиева А.М.»;
5. Медаль им. «Казарновского В.Д.»
6. Почетный член МСД;
7. Почетная грамота МСД;
8. Дипломы I-III степени МСД.

Секретариат выпускает профессиональную литературу в виде книг. Среди них — научные монографии, обобщающие опыт стран СНГ в дорожной отрасли, брошюры с материалами научно-практических конференций, каталоги, буклеты, проспекты, даже энциклопедия по дорожной отрасли СНГ, а также уникальный, иллюстрированный фотографиями и рисунками, сборник поэтов мира всех времён и народов, посвящённый дороге и много других книг, посвященных нашей деятельности.

В рамках СНГ только за последние 10 лет во главе с проф. Каримовым Б.Б. издано более 50 книг разных авторов из стран СНГ, в т.ч. Российской Федерации, по автодорожной тематике экономике, финансированию, управлению, экологии и т.д., которые допущены в качестве учебных пособий для ВУЗов России и СНГ.

Сотрудничество дорожных администраций в рамках Секретариата МСД, совместно с членами и Секретариатом СНГ дает возможность защитить научно-технические интересы дорожной отрасли, сохранить научно-технический потенциал и его приоритет для

всех стран СНГ в условиях экспансии (часто неоправданной) зарубежных фирм, мало знакомых с условиями строительства и эксплуатации дорог на территории стран СНГ.

В 2016 г. по предложению руководства Исполкома СНГ (Лебедева С.Н.) Секретариат МСД провел масштабное мероприятие — очередное заседание Совета в г. Ашхабаде (Туркменистан). Специалисты высоко оценили высокий качественный уровень проведения данного мероприятия.

Кстати, мы на хорошем счету в Исполкоме СНГ и других уставных органах СНГ. Руководство Исполкома СНГ ставит в пример Совет за хорошую и налаженную работу благодаря активной позиции и работе его исполнительного органа — Секретариата МСД и ассоциированных членов Совета.

Секретариат МСД, как координирующий орган в рамках своей компетентности деятельности министерств транспорта дорожных администраций стран СНГ, состоялся и продолжает развиваться, а также играет важную роль в деле укрепления дружбы, сотрудничества дорожников и интеграции стран СНГ.



## Межправительственный совет дорожников

тел: +7 (499) 346-01-68, доб.2167, e-mail: [cmcd@mail.ru](mailto:cmcd@mail.ru)  
[www.msd-cis.org](http://www.msd-cis.org)

Адрес: 125319, Москва, Ленинградский пр-т, д. 64, стр.2,  
офис Секретариата МСД



## СТРОИТЕЛЬНАЯ МАРКА: «СОЮЗДОРСТРОЙ»

Леонид ХВОИНСКИЙ,  
генеральный директор СРО «СОЮЗДОРСТРОЙ»

*Идет десятый год работы саморегулирования в строительстве. Одна за другой первые российские СРО отмечают круглые даты. В феврале 2019 года приходит пора делового праздника для Союза дорожно-транспортных строителей «СОЮЗДОРСТРОЙ», вошедшего в Государственный реестр саморегулируемых организаций под номером 17.*

**Б**азой для создания СРО стала дорожная отрасль. Идея отраслевого объединения получила одобрение руководителей Министерства транспорта Российской Федерации и Федерального дорожного агентства Минтранса России (Росавтодор). В состав СОЮЗДОРСТРОЯ вошли известные на всю страну подрядные организации транспортного строительства, такие как: АО «ДСК «Автобан», ЗАО «ВАД», ОАО «АСДОР», ОАО «СИБМОСТ», ЗАО «Труд», ПАО «Мостотрест», АО «Волгомост», ОАО «Центродорстрой», ОАО «УСК МОСТ», ОАО «Бамтоннельстрой», АО «Мосинжпроект», АО «Мостотрест-сервис», ООО «МИП-Строй №1», АО



«Управление развития строительных технологий», Группа Компаний «Управление Строительства-620», ФГУП «Государственная корпорация по организа-

ции воздушного движения в Российской Федерации», ФГУП «Администрация гражданских аэропортов», ФГУП «Волго-Балтийское государственное бассейновое управление водных путей и судоходства», ФГУП «Единая группа заказчика Федерального агентства железнодорожного транспорта» и другие предприятия. В последние годы в состав СРО «СОЮЗДОРСТРОЙ» влились десятки подрядных строительных организаций.

За прошедшие годы члены саморегулируемой организации выполняли работы по строительству и реконструкции объектов автомобильного, железнодорожного,



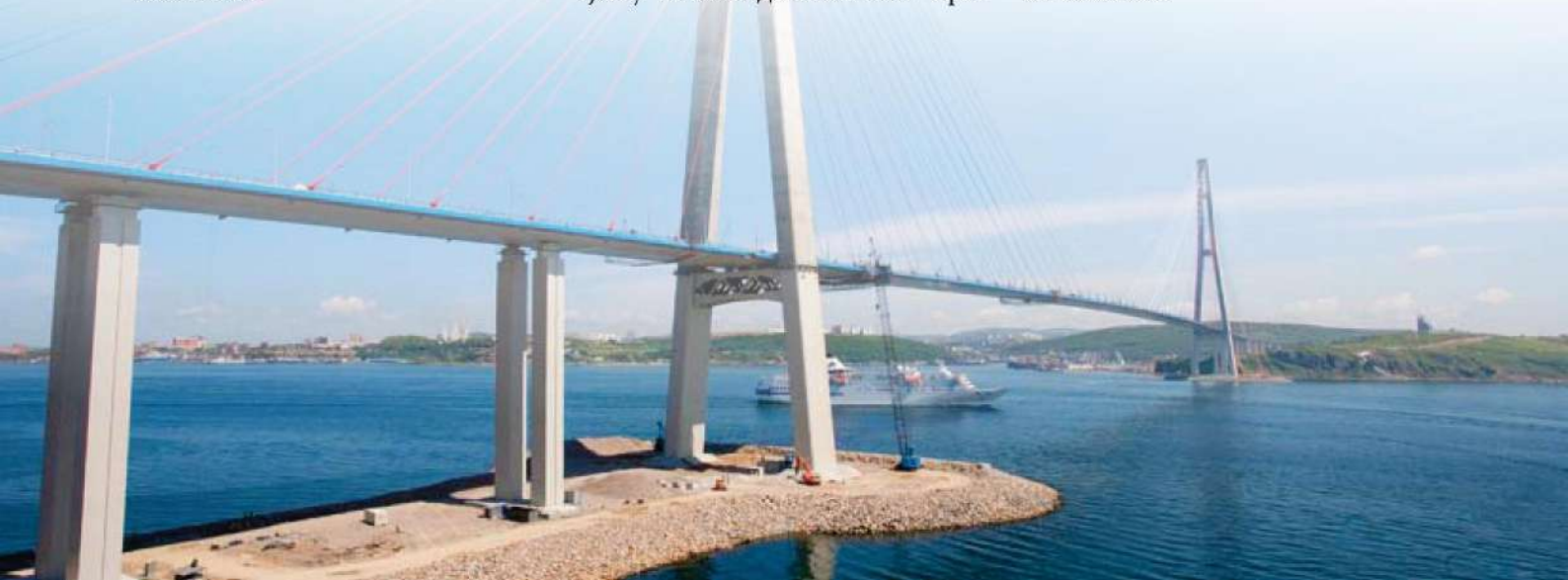


воздушного и водного транспорта во всех федеральных округах Российской Федерации. В числе наиболее значимых проектов: кольцевая автомобильная дорога вокруг г. Санкт-Петербурга, федеральная автодорога «Чита-Хабаровск», автомагистрали М-4 «Дон», М-3 «Украина», М-11 «Москва — Санкт-Петербург», вылетные магистрали и улично-дорожная сеть в г. Москве и других российских городах, мостовой переход на остров Русский через пролив Босфор Восточный и другие сооружения к Саммиту АТЭС 2012 года во Владивостоке, олимпийские объекты в г. Сочи, мостовой переход через Керченский пролив, Центральная кольцевая автодорога Москвы, метро в Москве и Нижнем Новгороде и многие другие объекты.

В задачу СОЮЗДОРСТРОЯ всегда входило осуществление контроля за возможностями членом саморегулируемой организации осуществлять строительные работы. Проверка на соответствие требованиям российского законодательства и правилам саморегулирования проводится при вступлении организации в члены СОЮЗДОРСТРОЯ, а затем с периодичностью один раз в три года контролируется применение стандартов саморегулируемой организации. Выполняя контрольные функции, инспекторы СОЮЗДОРСТРОЯ оказывают помощь по приведению в соответствие законодательным нормам действующих на предприятии регламентирующих документов.

Кроме контрольных функций, законодательство пре-

доставило саморегулируемым организациям целый ряд возможностей по совершенствованию деятельности строительной отрасли и предприятий — членом саморегулируемых организаций. Так, в СОЮЗДОРСТРОЕ была сформирована база данных по инженерно-техническим работникам, которая позволила обеспечить контроль своевременного обучения и повышения квалификации ИТР на предприятиях-членах Союза. Для реализации этой задачи были установлены договорные отношения с 39 профильными высшими учебными заведениями России, такими, как МАДИ, СибАДИ, МИИТ, МГСУ и другими во всех федеральных округах России. Повышение квалификации проводилось по специально разработанным программам, согласованным с саморегулируемой организацией. Для аттестации обучающихся было создано 39 центров по тестированию. В рамках взаимодействия с профильными институтами, СОЮЗДОРСТРОЙ участвует в подготовке молодых специалистов. Представители саморегулируемой организации привлекаются к чтению лекций студентам и работают в составе Государственных экзаменационных комиссий.





Стремясь повысить квалификацию специалистов всех уровней, Саморегулируемая организация занималась созданием системы обучения рабочих кадров для дорожно-транспортного строительства. По результатам Всероссийского обследования, проведенного силами СОЮЗДОРСТРОЯ, создана база данных из 46 учебных заведений, в которых ведется подготовка специалистов рабочих профессий.

Хорошее знание проблематики, связанной с обучением, позволило СОЮЗДОРСТРОЮ совместно с Федеральным дорожным агентством Минтранса России подключиться к формированию системы непрерывной профессиональной подготовки кадров, участвовать в разработке 17-ти профессиональных стандартов по дорожно-строительным специальностям, в создании Национального реестра специалистов в области строительства.

С первых дней работы СОЮЗДОРСТРОЯ одним из приоритетных направлений деятельности стало совершенствование нормативной базы саморегулирования, участие в техническом регулировании строительной отрасли, в работах по стандартизации строительства и гармонизации российских и международных технических норм.



В число достижений СОЮЗДОРСТРОЯ входит перевод 33 технических документов Германии, объемом 3400 страниц и 5 документов США, объемом 217 страниц. Все переводы прошли рецензирование ученых из Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ). Аутентичность перевода оригиналам была зафиксирована в ФГУП «СТАНДАРТИНФОРМ» при «РОССТАНДАРТЕ».

Для организации планомерной работы был создан Комитет по техническому регулированию при Совете СОЮЗДОРСТРОЯ. В состав Комитета вошли 70 экспертов по транспортному строительству из предприятий-членов саморегулируемой организа-

ции. Они помогли выбрать направления для разработки стандартов на выполнение строительных работ. Некоторые члены комитета вошли в группы разработчиков стандартов, собранные из ведущих специалистов и ученых России.

Всего за прошедшие годы при непосредственном участии СОЮЗДОРСТРОЯ разработаны и приняты 58 стандартов организации в области транспортного строительства, из которых 54 выполнены в рамках Программы стандартизации НОСТРОЙ. Стандарты разрабатывались на базе Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего профессионального образования «Московский автомобильно-





дорожный государственный технический университет (МАДИ)», совместно с Ассоциацией «Национальное объединение строителей» (НОСТРОЙ).

Особый интерес всего строительного сообщества вызвало создание стандарта «Структура системы нормативных документов НП МОД «СОЮЗДОРСТРОЙ». Часть 1. Дорожное хозяйство. Правила построения, изложения, оформления и обозначения стандарта организации». Документ предусматривает возможность разработчикам из других строительных отраслей и направлений деятельности органично дополнять созданную схему своими стандартами, исключая

дублирование. Его взяли за основу разработчики технических нормативов в области строительства железных дорог и в других сферах строительной деятельности.

Тем временем СОЮЗДОРСТРОЙ для облегчения восприятия технической информации, изложенной в документах, приступил к созданию видеоприложений к стандартам в области строительства автомобильных дорог. Благодаря визуализации, стандарты становятся удобным для применения практическим пособием, которое в доступной форме демонстрирует технологические процессы строительства и способы контроля их выполнения.

В целях всесторонней оценки разрабатываемых стандартов и других документов по техническому регулированию СРО «СОЮЗДОРСТРОЙ» ведет обширную работу по их согласованию, рецензированию и экспертизе со всеми заинтересованными структурами и организациями. К деятельности по техническому регулированию привлекаются члены саморегулируемой организации и, по возможности, все профессионалы транспортного строительства. Например, в рамках взаимодействия с Техническим комитетом по стандартизации ТК-418 «Дорожное хозяйство» при Росстандарте рассмотрено более 300 технических документов, по которым внесены соответствующие замечания и поправки.

В ходе разработки и актуализации стандартов осуществляется взаимодействие с Научно-техническими советами Минтранса России, Федерального дорожного агентства, Государственной компании «Автодор», с Советом по стандартизации при Федеральном агентстве по техническому регулированию и метрологии и со всеми другими заинтересованными организациями и ведомствами.

Работая над стандартами, специалисты СОЮЗДОР-





СТРОЯ изучают современные технологии, технику и передовой опыт организации строительства. Для ознакомления с практикой применения уникальных технологий и методов работы и последующей их фиксации в нормативных документах, осуществляются выезды сотрудников аппарата и членов Совета на строительные объекты предприятий, входящих в СОЮЗДОРСТРОЙ, на современные масштабные стройки.

Полученная информация о новинках техники, рекомендации по применению новых технологий, а также сведения об изменениях в техническом регулировании доводятся до широкого круга специалистов и руководителей на ежегодных ознакомительных семинарах, проводимых СОЮЗДОРСТРОЕМ. К участию в обсуждении и обмене опы-

том привлекаются ведущие российские и зарубежные эксперты.

Оперативные данные о деятельности СРО «СОЮЗДОРСТРОЙ» размещаются на сайте саморегулируемой организации [www.prmод.ru](http://www.prmод.ru). Кроме того, информация о работе и достижениях СОЮЗДОРСТРОЯ демонстрируется во время проведения

отраслевых совещаний, конференций, выставок и т.п. Для этой же цели налажено тесное взаимодействие с прессой. За 10 лет работы несколько сотен статей, репортажей, корреспонденций и заметок о СРО «СОЮЗДОРСТРОЙ» размещено в десятках средств массовой информации, в числе которых официальный печатный орган Минтранса России газета «Транспорт России» и старейший отраслевой журнал «Автомобильные дороги».

Благодаря активной работе саморегулируемая организация «Союз дорожно-транспортных строителей «СОЮЗДОРСТРОЙ» за относительно короткий десятилетний период стала одной из самых известных и авторитетных общественных организаций в сфере дорожно-транспортного строительства Российской Федерации.



# ИНФОРМАЦИОННОЕ МОДЕЛИРОВАНИЕ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ В ПРОЦЕССЕ ИХ ЖИЗНЕННОГО ЦИКЛА



Владимир БОЙКОВ,  
д.т.н., зав. кафедрой «Геодезия и геоинформатика» МАДИ,  
член Президиума НТС Государственной компании «Автодор»

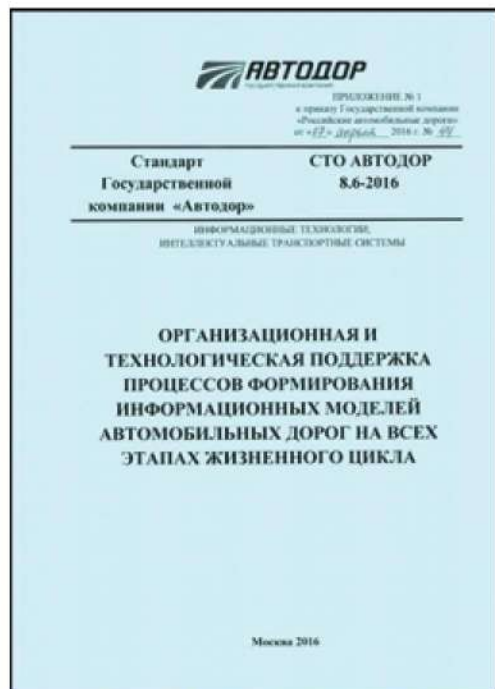
*Статья написана по материалам доклада, озвученного на Международной научно-практической конференции «Дороги СНГ: проектирование, строительство и эксплуатация», состоявшейся в МАДИ 5 октября 2018 года. В статье изложено текущее состояние технологии (BIM-технологии) информационного моделирования автомобильных дорог, которая становится одним из ведущих драйверов развития Цифровой экономики в дорожной отрасли.*

**П**ерспективы внедрения BIM-технологий в области архитектуры и строительства (в том числе транспортного строительства) обсуждаются

в профессиональном сообществе с середины 80-х годов прошлого века, в связи с появлением первых компьютерных программ (ArchiCAD, Revit), реализующих прин-

ципы и методологию информационного моделирования. Государственная поддержка процессов и технологий информационного моделирования реализуется в разных странах по-разному, при том, что BIM-технологии, по общепризнанному мнению, являются одним из ключевых элементов 4-й промышленной революции (цифровой экономики).

Достаточно успешно процессы внедрения BIM-технологий на государственном уровне реализуются в Англии, США, Китае, Южной Корее, Японии, Сингапуре, а также в Германии, где инициатором этих процессов является Министерство транспорта и цифровой инфраструктуры. Немецкий план внедрения (Road Map for BIM for the transport infrastructure) предполагает обязательное применение BIM-технологий во всех инфраструктурных проектах с 2020 года [1].



**4.5. Информационная модель дороги (полученная на каком-либо этапе жизненного цикла) является первичной и эталонной по отношению к чертежам, планам и иным формам производной инженерной документации.**

Рис. 1. Стандарт Организации Государственной компании «Автодор» по BIM-технологиям

Для России наиболее показателен и полезен в этом вопросе опыт Скандинавских стран (Финляндия, Норвегия, Швеция, Дания, Голландия), которые пошли по пути реализации инициативы OpenBIM - универсального подхода к совместному проектированию, строительству и эксплуатации зданий и сооружений, основанному на открытых рабочих процессах и стандартах. Базовые основы OpenBIM разрабатываются и продвигаются международным консорциумом BuildingSMART, членом которого является Российская Федерация и ряд юридических лиц РФ, которые успешно сотрудничают с этим консорциумом.

В России вопрос развития BIM-технологий на государственном уровне впервые был обсужден в февраля 2014 г. на заседании Консультативного совета по рациональному и безопасному недропользованию в ТЭК при Комитете по энергетике Государственной Думы РФ. Тема заседания — «Разработка национального плана мероприятий по внедрению инновационных технологий информационного моделирования на всех этапах жиз-

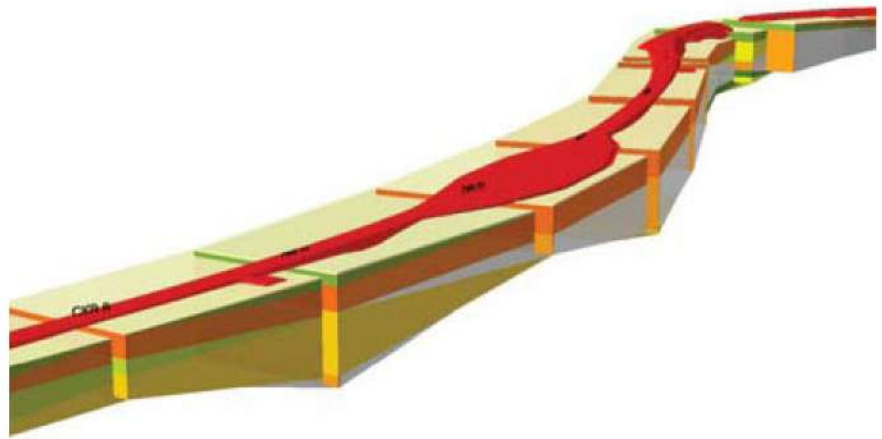


Рис 2.3. D-модель геологического строения местности в полосе отвода

ненного цикла объектов капитального строительства». На заседании, помимо организаций, связанных с энергетическим комплексом страны (Росатом, Газпром и др.), были также приглашены представители автомобильно-дорожной (ГК «Автодор») и железнодорожной (ОАО «РЖД») отраслей. А в марте 2014 г. состоялся Президиум Совета при Президенте РФ, где Минстрою было дано Поручение: Разработать и утвердить национальный план мероприятий поэтапного внедрения технологий информационного моделирования в области ОКС.

В декабре 2014 года Минстроем был разработан

и утвержден «ПЛАН поэтапного внедрения технологий информационного моделирования в области промышленного и гражданского строительства» со сроком завершения в 2017 году. В 2016 году были разработаны и введены в стадию реализации планы: ФДА «Росавтодор» — «ПЛАН поэтапного внедрения технологий информационного моделирования в области промышленного и гражданского строительства». Срок завершения — 2018 год. Государственная компания «Автодор» — «ПЛАН поэтапного внедрения процессов и технологий информационного моделирования при изысканиях, проектировании, строительстве и эксплуатации автомобильных дорог в ГК «Автодор». Срок завершения — 2020 год.

Двухлетняя деятельность в направлении поэтапного внедрения BIM-технологии в дорожной отрасли позволяет подвести предварительные итоги и сформировать вектор дальнейшего развития.

В декабре 2016 года был утвержден и введен в действие 1-й нормативный документ, регламентирующий процессы информационного моделирования автомобильных дорог: «СТО АВТОДОР 8.6-2016. Организационная

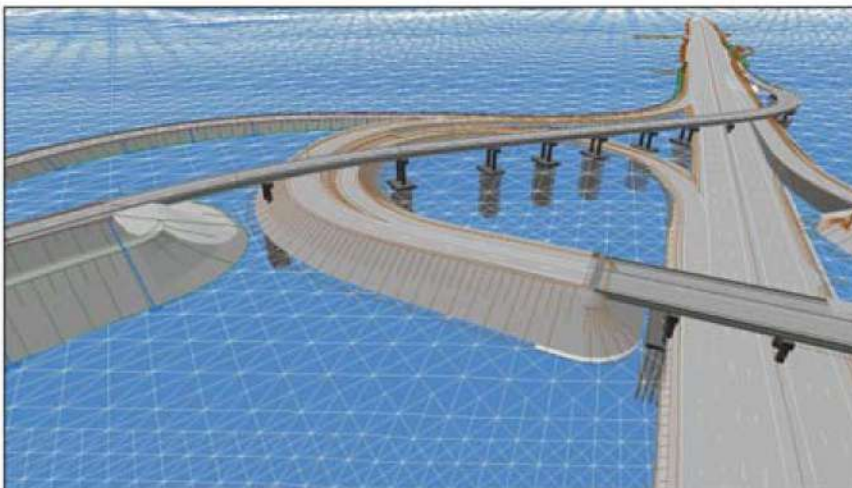


Рис. 3. 3D-отображение путепроводов и эстакад, включая подземную часть сооружений



Рис. 4. Транспортная развязка на М-4 «Дон», км 296+700

и технологическая поддержка процессов формирования информационных моделей автомобильных дорог на всех этапах жизненного цикла (см. рис. 1).

Стандарт организации был разработан ООО «Автодор-Инжиниринг» совместно с ООО «ИндорСофт». Одной из ключевых формулировок данного нормативного документа является пункт 4.5. «Информационная модель дороги (полученная на каком-либо этапе жизненного цикла) является первичной и эталонной по отношению к чертежам, планам и иным формам производной инженерной документации». Таким образом, закрепляется приоритет информационной модели дороги по отношению к любой другой инженерной документации, что исключает в будущем противоречие в данных об автомобильной дороге, полученных из разных информационных источников. А по сути, любая другая информация о дороге является вторичной и должна быть получена из самой

информационной модели (цифрового двойника).

На основе положений и требований СТО в последующие 2 года был выполнен ряд пилотных проектов по информационному моделированию автомобильных дорог в ФДА «Росавтодор» и Государственной компании «Автодор».

Одним из первых проектов, с позиции информационного моделирования, явился проект «ТЭО на соединительную дорогу от М-4 «Дон» к А-105, подъезд к аэропорту «Домодедово» (Проектировщик — ООО «ГорКапСтрой»). Целью данной работы было:

получить информационную модель дороги на стадии ТЭО для последующей передачи этой модели на стадию «П» и, как следствие, существенно сократить период времени на разработку проектной документации.

Впервые было апробировано отображение геологических данных в виде 3D-модели (рис. 2) и поперечных профилей в составе 3D-модели дороги, что существенно повысило наглядность отображения геологической информации в составе модели дороги.

Также впервые была апробирована, на стадии ТЭО, технология детальной 3D-проработки путепроводов и эстакад, включая пролёты, опоры и фундаменты (свайные ростверки) (рис. 3). При разработке информационной модели дороги были использованы библиотеки типовых элементов: КЖ — конструкции железобетонные; КМ — конструкции металлические; модели дорожных знаков (включая стойки и фундаменты); ограждения; освещение и др.

Подготовленная документация ТЭО в составе чертежей, пояснительной записки и информационной модели дороги передана Заказчику для последующей её детализации на стадии «П» (проектная документация).

В 2016 году было выполнен проект стадии «П» 2-х транс-



Рис. 5. BIM-модель Дальнего западного обхода г. Краснодар



**5.1 В рамках технологии информационного моделирования (ВМ-технологии) процесс проектирования выражается в создании информационной модели объекта строительства, выступающей в качестве общего ресурса, содержащего весь необходимый объем данных об объекте, используемого и наполняемого на всех этапах жизненного цикла объекта.**

Рис. 6. ОДМ 218.3105-2018, разработанный по заданию ФДА «Росавтодор»

портных развязок на М-4 «Дон» с элементами информационного моделирования (Рис. 4)

Информационное моделирование транспортных развязок было выполнено на отечественной САПР IndorCAD (ООО «ИндорСофт»). В процессе выполнения проекта была создана Среда общих данных (СОД) посредством IndorВМ-сервера, позволившая Заказчику иметь on-line доступ к текущему состоянию выполняемого проекта. По завершению проекта ВМ-модели транспортных развязок были конвертированы в ГИС IndorRoad, которая является информационной системой Государственной компанией «Автодор», поддерживающей инженерные процессы на этапе содержания дорог [2, 3].

Наиболее полно и глубоко процессы информационного моделирования автомобильных дорог были реализованы на проекте «Дальний западный обход г. Краснодар

(Рис. 5).

Уникальным в этом проекте, выполненным Инженерной группой «Стройпроект», является то, что, во-первых, последовательно были разработаны информационные модели: Территориального планирования, Инженерных изысканий, Предпроектная модель, Проектная модель. Во-вторых, апробирован программный комплекс для управления жизненным циклом объектов транспортной инфраструктуры S-Info. Это первый отечественный программный комплекс, который позволяет выполнять сборку сводной информационной модели автомобильной дороги из элементов, разработанных в различных программных модулях. S-Info может применяться для организации запросов, передачи, координации, синхронизации и просмотра данных сводной модели, выполняя функции среды общих данных (СОД), а также для решения прикладных инженерных и управленческих задач

при проектировании, строительстве и эксплуатации автомобильных дорог.

В 2018 году также был введен в действие первый Отраслевой дорожный методический документ ОДМ 218.3105-2018 «Методические рекомендации по организации взаимодействия участников разработки проектной и рабочей документации на пилотных проектах строительства, капитального ремонта и реконструкции автомобильных дорог с применением ВМ-технологий», который позволяет упорядочить ВМ-процессы разработки информационных моделей автомобильных дорог (Рис. 6). Документ был подготовлен по заданию ФДА «Росавтодор» консорциумом известных в отрасли фирм: АО «Стройпроект», ООО «Стройпроект-Инфо» и ООО «ИндорСофт».

На основе Положений ОДМ стало возможным формировать требования к информационным моделям автомобильных дорог в рамках Технических заданий на выполнение Проектной и Рабочей документации.

В организационном аспекте важным событием в 2018-м году стало совещание 28 сентября по вопросам развития технологий информационного моделирования при проектировании объектов транспортной инфраструктуры – ВМ-технологий, которое прошло под председательством 1-го зам. министра транспорта И. С. Алафинова в рамках III Международного форума «Интеллектуальные транспортные системы России» (Рис. 7). На совещании было принято решение о создании Рабочей группы по ВМ при Минтрансе РФ. В настоящее время формируется состав и План работы этой Рабочей группы.



Рис. 7. Совещание по BIM-технологиям 22 сентября 2018 года

Эпоха автоматизированного проектирования (САПР, CAD) длилась свыше 30 лет и важно понимать, что информационное моделирование (BIM-технологии) приходит на смену САПР и приходит надолго. При этом круг задач организационного, нормативного, методического и технологического характера, которые необходимо решить для успешной реализации методологии информационного моделирования, очень широк, поскольку BIM является не только методологией инновационного проектирования, но и, в целом, поддержки жизненного цикла (проектирование, строительство, эксплуатация) объектов капитального строительства и, в частности, объектов транспортной инфраструктуры.

Подход к реализации этих задач носит как международный характер, который обеспечивается деятельностью международных организаций, таких, как BuildingSmart, Open Geospatial Consortium (OGC) и другие, так и национальные черты, учитывающие специфику нормативной базы и особенности технологического развития конкретных стран. Так, например, в Финляндии, успешно реализуется проект InfraFinBIM, основанный на принципах OpenBIM и в рамках которого формируется нормативная

база, разрабатывается программное обеспечение (ПО) и даже создаются открытые обменные форматы данных.

Учитывая, что в России имеются существенные наработки в части нормативной базы и программного обеспечения, а также опыт пилотного информационного моделирования, имеет смысл говорить о реализации национального научно-технического плана (InfraRusBIM) внедрения технологии информационного моделирования автомобильных дорог в процессе

их жизненного цикла. Такой план позволит также решать и вопросы кадровой (инженерной) подготовки специалистов в сфере BIM-технологий.

В настоящее время МАДИ, как головной ВУЗ стран СНГ в сфере подготовки специалистов дорожно-транспортного комплекса, приступил к разработке курсов повышения квалификации для инженеров дорожных проектных организаций и преподавателей ВУЗов (Рис. 8).

Литература

1. Бойков В.Н., Скворцов А.В., Сарычев Д.С. Цифровая автомобильная дорога как отраслевой сегмент цифровой экономики // Транспорт Российской Федерации. – 2018. -№2. – с. 96-100.
2. Бойков В.Н., Неретин А.А., Скворцов А.В. Апробирование информационных моделей дорог на стадии реализации проектов // САПР и ГИС автомобильных дорог. 2015. №2(5). С. 30-36
3. Скворцов А.В., Сарычев Д.С. Жизненный цикл проектов автомобильных дорог в контексте информационного моделирования // САПР и ГИС автомобильных дорог. 2015. №1(4). С. 4-14

**Программа (проект)  
повышение квалификации специалистов проектных  
организаций, Заказчиков и преподавателей ВУЗов  
в сфере BIM-технологий  
(в рамках реализации НТП InfraRusBIM)**

1. BIM – InfraBIM – InfraRusBIM. История вопроса
2. Теоретические основы
3. Нормативно-техническое обеспечение
4. Практические основы
  - 4.1. Изыскания: пакет Кредо-Диалог, ToroCAD (Adtollo AB)
  - 4.2. Проектирование дорог: IndorCAD/Road (ИндорСофт)
  - 4.3. Проектирование ИССО: Renqa (Ренга, РФ)+Revit (AutoDesk)
  - 4.4. Расчет дорожных одежд: IndorPavement, (ИндорСофт)
  - 4.5. Сметные расчеты: ABC-4 (НПП ABC-Н),
  - 4.6. Сборка единой BIM-модели: S-Info (Стройпроект-Инфо),
  - 4.7. Среда общих данных (СОД) BIM-модели: S-Info (С-Инфо)
  - 4.8. Календарное планирование (ПОС, ППР): S-Info (С-Инфо)
5. InfraRusBIM на стадиях строительства и эксплуатации дорог
6. Перспективы дальнейшего развития НТП InfraRusBIM

Рис. 8. Проект Программы повышения квалификации в сфере BIM-технологий



# ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРЕДПОСЫЛКИ ВЫБОРА ВАРИАНТА ВОССТАНОВЛЕНИЯ ИЛИ УСИЛЕНИЯ КОНСТРУКЦИИ НЕЖЕСТКОЙ ДОРОЖНОЙ ОДЕЖДЫ

Владислав ШТАБИНСКИЙ,  
канд. техн. наук, ведущий научный сотрудник «БелдорНИИ», г Минск, Беларусь

*В статье рассмотрены подходы к выбору варианта ремонта жесткой дорожной одежды на основе технического рассмотрения возможных вариантов с последующим экономическим анализом проектных решений, учитывающим первоначальные строительные расходы, затраты, которые необходимо производить в течение расчетного срока службы на поддержание состояния дорожной одежды на приемлемом уровне, а также расходы на восстановление (усиление) дорожной одежды в конце расчетного срока службы.*

## Введение

После завершения строительства дорожная одежда подвергается воздействию разрушающих факторов, главными из которых являются окружающая среда (воздействие солнечных лучей, осадков, переменного температурного воздействия и иных природных явлений) и транспорт. В результате создаваемого ими воздействия за длительный срок службы нарушается первоначальная структура дорожной одежды и снижается комфорт езды по дороге.

Работы по содержанию дорожных одежд обычно огра-

ниваются мерами по предотвращению проникания воды в дорожную одежду, то есть к заделке дефектов в асфальтобетонном покрытии, и проведению мер по предотвращению застаивания воды на его поверхности (очистка обочин и их выравнивание для облегчения стекания воды).

При раннем выявлении трещин, связанных с явлениями старения битума, с ними можно эффективно бороться путем нанесения по поверхности асфальтобетонного покрытия тонкого слоя разбавленной битумной эмульсии. Более серьезные повреждения требуют заделки трещин

битумом с мелкой фракцией щебня или устройства поверхностной обработки, если транспортный поток по дороге не велик, или же, как обычно делается, нанесения сверху нового тонкого слоя из горячей асфальтобетонной смеси.

Такие мероприятия будут эффективны только в том случае, если ухудшение состояния дорожной одежды вызвано воздействием окружающей среды. Деформации и усталостные растрескивания, вызванные нагрузкой на дорогу транспортных средств, не могут быть эффективно устранены только обработкой покрытия битумом или устройством тонкого слоя асфальтобетона, а требуют выполнения более серьезных ремонтных мероприятий.

Мероприятия по содержанию должны быть направлены на поддержание состояния дорожной одежды на приемлемом уровне до тех пор, пока не станет очевидно, что с экономической точки зрения более целесообразно полностью восстановить или



усилить дорожную одежду, чем отремонтировать отдельные места разрушений. Например, в зарубежной практике эксплуатации дорог принято, что при ямочном ремонте асфальтобетонного покрытия, площадь которого занимает более 15 % от общей площади проезжей части, дешевле восстановить все покрытие, чем продолжать проводить его ямочный ремонт.

Восстановить первоначальное или близкое к нему состояние дорожной одежды можно только после проведения определенных ремонтных мероприятий, требующих определенных финансовых вложений. По мере снижения качества дорожной одежды объем ремонтных работ увеличивается, что удорожает затраты на них.

### **Восстановление и усиление нежестких дорожных одежд**

Под восстановлением дорожной одежды понимают комплекс работ, проводимый по ремонту конструкции дорожной одежды с целью восстановления ее несущей способности и требуемого транспортно-эксплуатационного состояния покрытия [1]. Обычно рассматривается целый ряд вариантов восстановления поврежденной дорожной одежды, и зачастую трудно определить, какой из них является наилучшим. К тому же, восстановление иногда требует ремонта дорожной

одежды с целью ее усиления и/или улучшения геометрии проезжей части с учетом возросшей интенсивности дорожного движения.

Под усилением дорожной одежды понимают повышение несущей способности конструкции дорожной одежды с исправлением продольных и поперечных неровностей, ликвидацией существующих разрушений и повреждений и устройством дополнительных слоев основания и (или) покрытия [1].

Выбор подходящего метода восстановления или усиления дорожной одежды должен быть произведен на основе технического рассмотрения возможных вариантов с последующим экономическим анализом проектных решений, чтобы определить, какой из них обеспечит максимальную экономическую эффективность. Обычно это должно делаться сравнением затрат для рассматриваемых альтернативных вариантов в расчете на срок эксплуатации дорожной одежды до капитального ремонта.

Выбор оптимального варианта восстановления или усиления должен основываться на достоверной информации о существующей конструкции дорожной одежды, а также об интенсивности и составе дорожного движения по автомобильной дороге как на момент проектирования ремонтных работ, так и ожидаемой интенсивности движения на расчетный период службы дорожной одежды после ремонта.

Работы по восстановлению асфальтобетонного покрытия ограничиваются, как правило, верхней частью дорожной одежды, обычно на глубину 50-100 мм. Повреждения здесь обычно связаны со старением битума и его растрескиванием, которое начинается с поверхности покрытия под воздействием сил термического происхождения.

Однако асфальтобетонное покрытие подвергается и усталостным разрушениям, когда под действием циклических нагрузок трещинообразование происходит и в нижней части асфальтобетонного покрытия (усталостные трещины). В этом случае работы по восстановлению должны проектироваться на всю глубину расположения дефектных асфальтобетонных слоев.

Устранение проблем с дорожной одеждой путем восстановления ее нижних слоев должно рассматриваться как долгосрочное решение, связанное с заменой отдельных слоев из некачественных материалов или трещиноватых слоев. При распространении повреждений в нижние слои дорожной одежды речь может идти об ее усилении.

Чаще всего восстановление или усиление дорожной одежды может заключаться в проведении следующих видов работ:

- нанесение дополнительных слоев (слоя) покрытия из горячего асфальтобетона;
- фрезерование и замена верхнего слоя (слоев) покрытия (способ переукладки);



- горячая регенерация верхних слоев асфальтобетона (метод терморегенерации);

- холодная регенерация верхних слоев асфальтобетона (холодный ресайклинг).

Долгое время наиболее распространенным способом восстановления и повышения прочностных и эксплуатационных показателей дефектных и изношенных дорожных одежд было устройство дополнительного слоя (слоев) асфальтобетона поверх подготовленного ямочным ремонтом старого асфальтобетонного покрытия.

Укладка тонкого (толщиной 4-5 см) слоя горячего асфальтобетона поверх поврежденного покрытия — это самый простой способ восстановления покрытия, если необходимо закончить работы как можно быстрее и до минимума свести неудобства пользователям дороги. Для приготовления асфальтобетона может использоваться модифицированное вяжущее, чтобы увеличить срок службы нового покрытия.

Укладываемые сверху толстые слои асфальтобетона часто являются самым простым решением проблем с усилением дорожной одежды дорог с большой интенсивностью движения. Однако увеличение отметки поверхности покрытия дороги часто создает проблемы с отводом воды и примыканиями к ней граничащих дорог, а также потребует выполнения комплекса работ по подсыпке и укреплению обочин.

Порочность данного метода ремонта, несмотря на быстроту и простоту его осуществления, состоит в том, что через сравнительно небольшое время во вновь уложенном слое (слоях) асфальтобетона копируются дефекты старого покрытия,



особенно так называемые «отраженные трещины». Предварительная укладка над трещинами полос специальных геосинтетических сеток значительно отодвигает срок появления отраженных трещин, но не исключает появление некоторых из них вовсе. Более оправданным является способ ремонта, который предусматривает устройство по трещиноватоблочному асфальтобетонному покрытию сплошной прослойки из базальтовой или стеклянной геосетки с последующей укладкой по ней ремонтных слоев асфальтобетона [1, 2].

Способ «переукладки», предусматривающий удаление холодным фрезерованием дефектного асфальтобетонного слоя (слоев) и замену его слоем из новой горячей смеси, зачастую с модифицированным вяжущим, несмотря на значительные затраты преобладает сегодня при ремонте асфальтобетонных покрытий большинства дорог.

Благодаря высокой производительности современных дорожных фрез этот способ требует относительно малого времени на выполнение работ. Отметка поверхности покрытия после ремонта остается неизменной. Однако если покрытие фрезеруется не на

полную толщину асфальтобетонных слоев, то проблема отраженных трещин в новых слоях через определенный промежуток времени все равно возникает.

Полная же замена дефектных слоев на новые слои требует больших объемов работ, связанных с фрезерованием, транспортировкой и укладкой новых материалов, доставляемых на объект. Так, в частности, на устройство 1 км дорожного асфальтобетонного покрытия требуется 1500-2000 т асфальтобетонной смеси (при расчетной ширине покрытия 7 м и толщине слоев покрытия 10 см). При этом для приготовления асфальтобетонной смеси необходимо 700-1200 т высокопрочного щебня, 600-800 т песка, 75-120 т минерального порошка и 80-100 т нефтяного битума [3].

Кроме того, производство, транспортирование и переработка применяемых материалов требуют значительных энергетических затрат. Установлено, что на производство дорожно-строительных материалов, используемых для приготовления асфальтобетонной смеси, расходуется порядка 15%-20% от общего объема затрат энергии на устройство асфальтобетонного покрытия (в среднем 130-



195 ГДж на 1 км покрытия), на транспортирование материалов, включая погрузочно-разгрузочные работы, — около 12%-25% (в среднем 120-300 ГДж на 1 км покрытия), на приготовление асфальтобетонных смесей — около 40%-50% (в среднем 425-530 ГДж на 1 км покрытия), на транспортирование смеси к месту производства работ, укладку и уплотнение — около 15%-20% (в среднем 145-195 ГДж на 1 км покрытия) [4].

Что касается горячей регенерации верхних слоев асфальтобетонного покрытия (горячего ресайклинга «на месте»), то данная технология широко применялась в различных технологических вариациях (remix, remix plus, gerave и др.) в 70-80 годы прошлого столетия. Она начала терять свою актуальность после появления современных дорожных холодных фрез.

Экономическая привлекательность этой технологии состояла в том, что имеющийся в дороге материал использовался повторно. Поэтому отпадала необходимость вывозить с дороги удаляемый старый и привозить новый асфальтобетон. Однако этот горячий метод себя не оправдал из-за быстрого старения битума и низкой долговечности восстанавливаемых покрытий (разрушения начи-

нались через 2–3 года).

В конце прошлого столетия появилась перспективная технология холодного ресайклинга дорожных одежд, которая получила мировое признание за свой возврат к главным идеям технологии терморегенерации, но на более высоком качественном уровне конечного результата, и, в первую очередь, относительно долговечности или сроков службы восстанавливаемых по этой технологии дорожных одежд с асфальтобетонными покрытиями.

При холодном ресайклинге материал старого асфальтобетонного покрытия снимается, дробится до необходимых размеров, смешивается без нагрева с вяжущим, например, с битумной эмульсией, вспененным битумом или комплексным вяжущим в виде битумного вяжущего и цемента, и затем укладывается повторно. Дополнительные слои из горячего асфальтобетона могут укладываться поверх ресайклированного слоя там, где дорожная одежда должна быть существенно усилена. Для защиты ресайклированного слоя от разрушения может быть уложен только тонкий слой из горячего асфальтобетона толщиной до 40 мм или устроена двойная поверхностная обработка [5].

### **Выбор проектируемого варианта восстановления или усиления**

На этапе проектирования капитального ремонта дорожной одежды после достижения последней расчетного срока службы задачей проектировщиков является выбор альтернативных вариантов восстановления или усиления разрушенной дорожной одежды. Зачастую этот выбор не идет дальше простого сравнения затрат, обычно относительно стоимости строительных работ на начальном этапе. В результате, разные рассматриваемые варианты могут иметь различные сроки службы (различную пропускную способность), делая любое сравнение совершенно бесполезным и субъективным.

В соответствии с ТКП 45-3.03-112 [6] основанием для выбора расчетного срока службы дорожной одежды является задание заказчика или технико-экономическое обоснование, выполненное проектировщиком. Расчетный срок службы принимается в зависимости от категории автомобильной дороги, типа дорожной одежды, вида покрытия и коэффициента надежности, величина которого может изменяться от 0,98 для дорог I категории до 0,70 — для дорог V категории. При этом данный ТНПА допускает, что срок службы верхнего слоя асфальтобетонного покрытия может быть меньше расчетного срока службы дорожной одежды. Допускается несколько полных замен верхнего слоя асфальтобетонного покрытия между капитальными ремонтами дорожной одежды.

Поэтому при выборе варианта восстановления или усиления разрушенной дорож-

ной одежды, на наш взгляд, необходимо учитывать три основных аспекта:

- различные варианты дорожных одежд должны сравниваться при одном и том же сроке их службы. Первоначально дорожная одежда может быть рассчитана на определенную пропускную способность и определенный срок ее эксплуатации, в течение которого будут своевременно производиться работы, требуемые для сохранения ее в нормальном рабочем состоянии. Альтернативно может быть принят поэтапный подход с промежуточными работами по содержанию и текущему ремонту дорожной одежды, позволяющими достичь требуемого срока ее службы (вариант менее затратный);

- должны учитываться все затраты: первоначальные строительные расходы, затраты, которые необходимо производить в течение расчетного срока службы дорожной одежды, а также расходы на восстановление (усиление) дорожной одежды в конце данного срока;

- необходимо также оценивать влияние каждого из вариантов дорожной одежды на окружающую среду, а также учитывать энергозатраты на выполнение работ по каждому варианту для достижения требуемого срока службы.

Только учет затрат на все строительные работы и энергию, необходимые для первоначального восстановления (усиления) дорожной одежды, а также на различные работы, которые необходимо проводить в течение ее срока службы и на восстановление (усиление) по его окончании, позволит сравнить различные варианты дорожных одежд и выбрать из них оптимальный.

### Заключение

Таким образом, при выборе варианта восстановления или усиления нежесткой дорожной одежды недостаточно учитывать затраты только на начальное строительство. В таком случае возможен выбор варианта, который приведет к неоправданной трате ресурсов в процессе эксплуатации дорожной одежды в течение расчетного срока службы и при последующем восстановлении.

Анализ затрат за расчетный срок службы дорожной одежды с учетом стоимости работ на ее восстановление в течение этого срока и в его конце (на последующий период эксплуатации) даст более правдоподобный результат относительно финансовых расходов за весь анализируемый период.

При выборе варианта восстановления или усиления дорожной одежды возможен также прогноз затрат энергии и оценка его воздействия на окружающую среду. Результаты такого прогноза могут повлиять на приоритет того или иного варианта и принятие окончательного решения по восстановлению или усилению существующей дорожной одежды.

Список использованной литературы

1. Автомобильные дороги. Восстановление и усиление нежестких дорожных одежд с применением геосинтетических материалов и повторным использованием материалов конструктивных слоев: ТКП 620-2018 (33200).
2. Рекомендации по применению геосинтетических материалов при ремонте покрытий автомобильных дорог: ДМД 33200.2.078-2015.
3. Руденский А. В. Актуальные проблемы ресурсосбережения при строительстве и ремонте дорожных асфальтобетонных покрытий. // Дороги и мосты. – М., 2016. – Выпуск 35/1. – С. 20-30.
4. Руденский А. В. Возможности энергосбережения при производстве и применении дорожно-строительных материалов. // Строительные материалы. – 2010. – № 10. – С. 16-18.
5. Штабинский В. В., Шумчик В. К. К вопросу о применении технологии холодного ресайклинга покрытий и оснований нежестких дорожных одежд. // Автомобильные дороги и мосты. – Минск. – 2016. – № 1 (17). – С. 6-13.
6. Автомобильные дороги. Нежесткие дорожные одежды. Правила проектирования: ТКП 45-3.03-112-2008 (02250).



# О ПОВЫШЕНИИ КАЧЕСТВА УПЛОТНЕНИЯ ГРУНТОВ ЗЕМЛЯНОГО ПОЛОТНА

Вячеслав ЯРОМКО,  
доктор технических наук, профессор, главный научный сотрудник республиканского дочернего унитарного предприятия «Белорусский дорожный научно-исследовательский институт «БелдорНИИ», г. Минск, Беларусь

*В статье рассмотрены вопросы соответствия действующих норм плотности грунтов земляного полотна современным требованиям к ровности покрытия и прочности дорожной конструкции. Показана необходимость оперативного контроля влажности глинистых грунтов при возведении земляного полотна. Даны рекомендации по ускоренным методам определения оптимальной и допустимой влажности глинистых грунтов, установленные на основе проведенных лабораторных и натурных исследований.*

## Введение

Действующие в СССР, и впоследствии принятые в Республике Беларусь, нормы плотности грунтов земляного полотна дифференцированы в зависимости от расположения грунта по высоте насыпи и условий воздействия на него различных природно-климатических факторов. Нормы впервые были разработаны в СССР в 1960 г. (ВСН 55-61) и в последующем уточнялись и развивались (ВСН 55-69, СНиП II-Д.5-62, СН 449-72, СНиП 2.05.02-85, ТКП 45-3.03.-19-2006). В нормах заложены минимально допустимые требования к плотности грунтов, обеспечивающие стабильность земляного полотна и необходимую работоспособность дорожной одежды.

В связи с ростом грузонапряженности перевозок, существенным увеличением в составе движения количества тяжелых транспортных средств, повышением требований к ровности покрытия и прочности дорожной конструкции возникла необходимость заново рассмотреть проблему стабильности земляного полотна в целях обоб-

щения результатов теоретических исследований, данных применения норм плотности и результатов обследования существующей сети дорог.

Исследования, проведенные в СоюздорНИИ, БелдорНИИ и других организациях, подтвердили современный уровень действующих норм и показали, что основой нормирования плотности грунтов может и должна служить ранее разработанная и в дальнейшем развитая физическая теория стабильности земляного полотна, которая базируется на представлениях о грунте как энергетической системе, способной сопротивляться внешним воздействиям.

## Теоретические предпосылки метода оценки степени уплотнения грунтов

Физическим пределом уплотнения грунта кратковременно действующей нагрузкой теоретически является полное удаление газообразной фазы и превращение грунта из трехфазной системы в двухфазную («грунтовую массу»). Плотность грунта оценивается по массе единицы объема сухого грунта  $\rho_d$ , т.е. по массе в еди-

нице объема грунта, приходящейся на долю твердой фазы. Чем выше исходная влажность грунта, тем больше объем жидкой фазы в единице объема грунта и тем меньшая предельная плотность сухого грунта может быть достигнута.

Эта взаимосвязь плотности и влажности для двухфазного грунта отображается зависимостью:

$$\rho_d^{\text{пред}} = \frac{1}{\frac{1}{\rho_s} + \frac{W}{\rho_w}} \text{, г/см}^3 \quad (1)$$

где  $\rho_s$  - плотность частиц твердой фазы, г/см<sup>3</sup>;

$\rho_w$  - плотность воды, г/см<sup>3</sup>;

$W$  - влажность грунта, доли единицы.

Этой зависимости при  $\rho_s = 2,70$  г/см<sup>3</sup> соответствует кривая 1 на рисунке 1.

Теоретический анализ, проведенный проф. В.Д. Казарновским показал, что достижение плотности  $\rho_d^{\text{пред}}$  возможно лишь при высокой влажности грунта, когда его использование в насыпях практически невозможно уже по технологическим причинам (липкость, проходимость и т.п.).

Вместе с тем, реальная плотность грунта при уплотнении при заданной влажности практически никогда не достигает

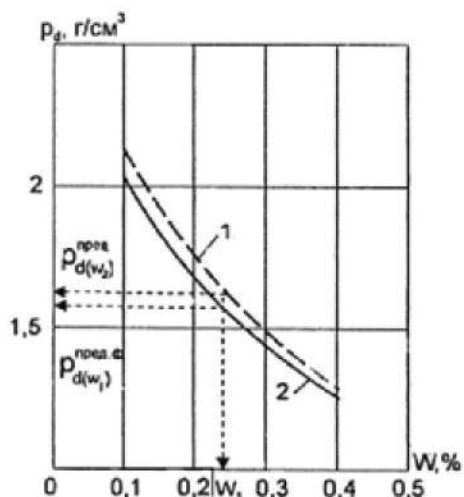


Рисунок 1 - Теоретическая (1) и фактическая (2) предельные кривые «влажность-плотность» для суглинка с  $\rho_s = 2,7 \text{ г/см}^3$

величины  $\rho_d^{\text{пред}}$ , вследствие образования воздушных остаточных пор (защемленный воздух), в результате чего грунт никогда полностью не лишается газообразной фазы (т.е. остается трехфазным) и из-за недостаточного уплотняющего воздействия (недостаточные величина напряжений и суммарная длительность их приложения, и т.п.).

### Ускоренный метод определения допустимой влажности грунтов при уплотнении

Нормы предусматривают ограничение по наименьшему значению коэффициента уплотнения (таблица 1). Нормы России и Беларуси по минимальным коэффициентам уплотнения (таблица 1), отвечающие фактическим коэффициентам уплотнения насыпей, проработавших не менее 20 лет, являются одними из самых жестких среди норм для глинистых грунтов в насыпях автомобильных дорог. Нет ни одного примера, объективно свидетельствующего о недостаточности этих норм, действующих в настоящее время.

Таблица 1

Вид земляного полотна	Часть земляного полотна	Глубина расположения слоя от поверхности покрытия, м	Минимальный коэффициент уплотнения грунта при типах дорожных одежд			
			Россия (II ДКЗ)		Беларусь	
			капитальном	облегченном и переходном	капитальном	облегченном и переходном
Насыпи	Верхняя (рабочий слой)	До 1,5	1,0-0,98	0,98-0,95	1-0,99	1-0,98

Нормы плотности (особенно ниже 1,0) могут быть обеспечены при так называемой допустимой влажности, которая несколько превышает оптимальную по методу стандартного уплотнения и зависит от требуемой плотности. При влажности грунта больше допустимой нормы плотности не обеспечиваются никакими уплотняющими средствами.

Следует иметь ввиду, что обеспечение норм плотности всегда рассматривается в комплексе с влажностью грунтов при уплотнении, поэтому действующие нормы содержат определенные требования к степени увлажнения грунта.

При уплотнении грунтов допустимая влажность не должна существенно отличаться от оптимальной влажности. Она определяется методом стандартного уплотнения по ГОСТ 22733-2016. Основным недостатком данного способа заключается в том, что для целей операционного контроля при оценке качества уплотнения земляных сооружений, он является трудоемким и снижает оперативность контроля.

В ГП «БелдорНИИ» на основе многочисленных исследований установлены корреляционные зависимости для определения оптимальной влажности глинистых грунтов в зависимости от их состава и состояния и разработано 3 ускоренных метода определения оптимальной влажности глинистых грунтов, из которых с учетом точности

рекомендованы два: метод А, который предусматривает проведение одного измерения плотности-влажности образца грунта, приготовленного в приборе стандартного уплотнения грунтов по ГОСТ 22733. Для дорог IV – VI категорий допускается применение метода Б с использованием в качестве аргумента значений влажности на границе текучести  $W_t$  по ГОСТ 5180.

Для выбора практического метода оценки оптимальной влажности грунтов проведен рейтинг полученных корреляционных зависимостей по четырем показателям: коэффициент корреляции  $r$ , средняя относительная ошибка  $\Delta/W_o$ ; процент значений ошибки, превышающих  $0,2 W_o$ ; среднее квадратическое отклонение (СКО) средней относительной ошибки и сумма рангов. Чем меньше сумма рангов, тем предпочтительнее метод оценки по точности. Формулы (4), (5), (6) соответственно соответствуют методам А, Б, В. Результаты сравнения показателей приведены на рисунке 2.

Из рисунка 2 видно, что минимальное значение суммы рангов равно 4, т.е. по точности определения оптимальной влажности предпочтение следует отдать методу А.

Среднее значение относительной ошибки определения оптимальной влажности по методу А равно  $\Delta/W_o = 0,06$ , коэффициент корреляции  $r = 0,98$ , для метода Б - соот-

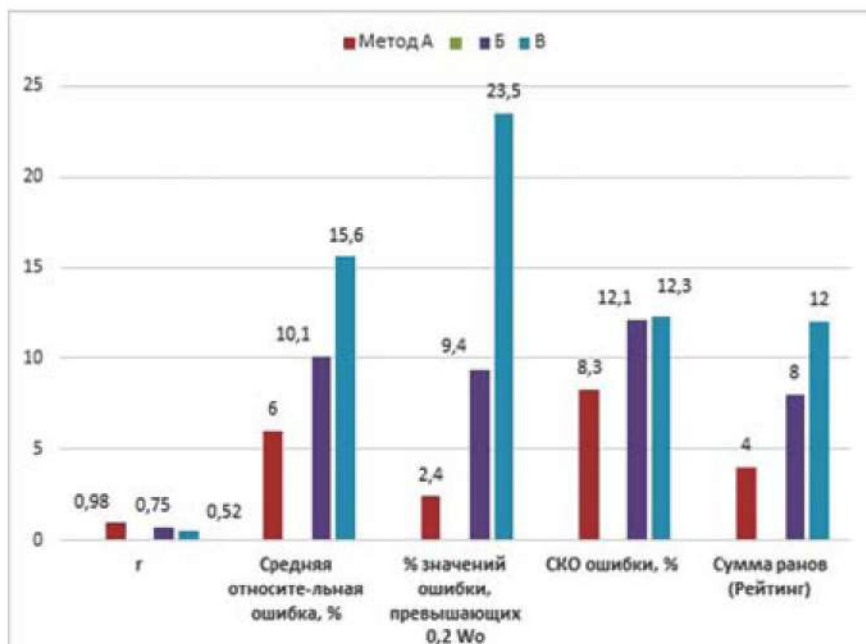


Рисунок 2 – Рейтинг методов оценки оптимальной влажности глинистых грунтов

ответственно  $\Delta/W_o=0,12$ , коэффициент корреляции  $r=0,75$ .

Оптимальную влажность глинистого грунта  $W_o$  по методу А определяют по формуле:

$$W_o = 268,13 \exp(-1.609 \rho_d) \quad (2)$$

где  $W_o$  – оптимальная влажность грунта, %

$\rho_d$  – плотность сухого образца грунта, приготовленного в приборе стандартного уплотнения при влажности  $W_i$ , (например, при естественной влажности грунта),  $г/см^3$ ;  $\rho_d$  вычисляют по формуле:

$$\rho_d = \rho / (1 + W_i/100) \quad (3)$$

где  $\rho$  – плотность влажного грунта,  $г/см^3$ ,  $W_i$  – в %.

Оптимальную влажность глинистого грунта  $W_o$  по методу Б определяют по формуле:

$$W_o = 0,38W_t + 4,9 \quad (4)$$

где  $W_t$  – влажность грунта на границе текучести, %, определяемая по ГОСТ 5180-84.

Допустимую влажность грунта  $W_{доп}$  при уплотнении в производственных условиях определяют по формуле:

$$W_{доп} = (1 \pm K)W_o \quad (5)$$

где  $K$  – допустимые коэффициенты отклонения влаж-

ности уплотняемого грунта от оптимальной влажности (таблица 2), которые установлены с учетом таблицы 11 из [3].

### Заключение

1. Действующие нормы плотности земляного полотна увязаны со свойствами грунтов, конструкциями земляного полотна и дорожных одежд, их напряженным состоянием, воздействием водно-теплового режима, с условиями увлажнения основной массы грунтов в их природном залегании, возможностями уплотняющей техники, т.е. нормы всесто-

ронне учитывают, как природные факторы и особенности работы земляного полотна, так и технологические и экономические аспекты.

2. В настоящее время нет объективных доказательств недостаточности этих норм, поэтому постановка этого вопроса, особенно в части глинистых грунтов, не имеет оснований.

3. Для ускоренного определения оптимальной и допустимой влажности глинистых грунтов в зависимости от их состава и состояния рекомендованы: метод А, который предусматривает проведение одного измерения плотности-влажности образца грунта, приготовленного в приборе стандартного уплотнения грунтов по ГОСТ 22733 и метод Б с использованием в качестве аргумента значений влажности на границе текучести  $W_t$  по ГОСТ 5180.

Список использованных источников

1. Иванов Н.Н., Телегин М.Я. Уплотнение дорожных насыпей. - Новости: дорожной техники, №18. Изд. Дорнии. 1938.
2. Методические рекомендации по ускоренному определению оптимальной влажности и максимальной плотности глинистых грунтов при сооружении земляного полотна автомобильных дорог. - Союздорнии. М., 1990.
3. СНиП 2.05.02-85. Автомобильные дороги. - М.: ЦИТП Госстроя СССР, 1986.
4. Казарновский В.Д., Мирошкин А.К. Без соблюдения норм плотности не будет качества. - Автомобильные дороги, №5. М., 1993.

Таблица 2

Вид грунта	Допустимые коэффициенты отклонения влажности $K$ (в долях от оптимальной $W_o$ ) при требуемом коэффициенте уплотнения	
	0,95	0,30
	1-0,98	0,95
Супеси легкие, крупные	0,30	0,30
Супеси легкие пылеватые	0,25	0,30
Супеси тяжелые пылеватые и суглинки легкие и легкие пылеватые	0,15	0,20
Суглинки тяжелые и тяжелые пылеватые, глины	0,05	0,10



## ОСОБЕННОСТИ ИЗЫСКАНИЯ И ПРОЕКТИРОВАНИЯ ДОРОГ В ГОРНЫХ УСЛОВИЯХ

А.Н. ИСАКОВ,  
главный специалист ПИИ «Кыргыздортранспроект»

Бури КАРИМОВ,  
д.т.н, проф.

*В статье рассказывается о некоторых особенностях строительства автомобильных дорог в горных странах и причинах, приводящих в дальнейшем к трудностям при их строительстве и эксплуатации на примере Кыргызстана и Таджикистана. В этих республиках сообщение между регионами главным образом осуществляется автотранспортом, поэтому для развития экономики этих стран основным направлением является развитие дорожных сетей в сложных природных условиях.*



Коллектив изыскательской партии на правом борту р. Марын в районе реки Кармантуз.

Ранее построенные в горных странах бывшего Советского Союза дороги в основном проложены в более благоприятных природных условиях. Строительство немногих дорог на сложных перевальных и других горных участках в период существования республик в Советском Союзе производилось по конкретному плану своевременно.

Специфика видна уже из соотношения затрат на различные элементы дороги в горной местности по сравнению с равнинной. Еще в 70-80 гг. прошлого века проф. В.Н. Бабковым были приведены следующие данные: если затраты в равнинной местности на земполотно — 15-18%, дорожная одежда — 45-50 %, искусственные сооружения — 10 %, то соответственно в горных условиях — 45-50, 10-15 и 34%.

Изыскания и проектирование дорог в Кыргызстане и Таджикистане проводились соответственно институтом «Кыргыздортранспроект» и «Таджикдорстройпроект». Проектные и изыскательские работы выполнялись по заранее запланированному и уточненному графику по имеющимся нормативным нормам и правилам.

С началом перестройки в 1989-1991 годах и далее до

1995 года, в связи распадом Советского Союза и образованием отдельных суверенных государств, дорожные отрасли сильно ослабли из-за отсутствия ранее финансируемых источников, и, соответственно, сократились объемы проектно-изыскательских работ. В то время многие организации и проектные институты расформировались, перейдя в частные акционерные общества, сохранив основной состав специалистов.

В последние годы в Таджикистане и Кыргызстане начали использовать кредиты, гранты, займы мировых финансовых институтов и зарубежных государств.

С 1995 г. Кыргызская Республика начала получать инвестиции от международных банков для реабилитации автомобильных дорог, являющихся международными коридорами. С этого времени начались изыскания, технико-экономические обоснования и проектные работы совместно со специалистами других государств.

До настоящего времени полностью реабилитированы следующие автомобильные дороги: Бишкек-Нарын-Торугарт (граница КНР); Ош-Гулчо-Сары-Таш-Иркештам (граница КНР); Сары-Таш-Доорат-Курган-Карамык (граница Таджикистана).

На остальных участках строительство дороги полностью не закончено, а на отдельных участках только начинается: Бишкек-Ош км 0-60; Бишкек-Ош км 498-572; Ош-Баткен-Исфана км 28-125; Суусамыр-Отмок-Талас-Тараз км 105-196; Балыкчы-Боконбаева-Каракол км 0-220; Балыкчы-Ананьева-Каракол км 104-216; Тюп-Кеген км 35-76.

Выданные инвестиционные кредиты используются для улучшения качественно-



го состояния существующей дороги без изменения местоположения трассы дороги. Вышеперечисленные построенные дороги расположены в более благоприятных природных условиях.

В Южном Кыргызстане в геологическом отношении особенно резко проявляются неблагоприятные физико-геологические процессы, где распространены относительно более молодые палеоген-неогеновые, меловые системы, сложенные глинами мергелями, песчаниками, содержащие прослой гипса, легкорастворимых солей. Особенности этих грунтов — в постоянной деформируемости с добавлением нагрузки за счет увлажнения и атмосферных осадков, подземных вод, сейсмоявлений и последующем проявлении неблагоприятных физико-геологических деформаций.

Такие процессы проявляются на участках существующих дорог Бишкек-Нарын-Торугарт км 355-356, Ош-Гулчо-Сары-Таш на перевальных участках Чыйырчык, Талдык (на западном склоне), Гулчо-Будалык, Бишкек-Ош км-450.

На многих построенных и строящихся дорогах отмечается сход снежных лавин, требующий строительства галерей и других сооружений.

Значительные эксплуатационные затраты происходят на перевальных участках дороги «Чапчама», «Долон», Чон-Ашуу», «Кара-Буура», «Талдык», «Карагоо» и других.

Подобные явления с народнохозяйственными потерями встречаются и на горных дорогах Таджикистана. Примером может служить автомобильная дорога Душанбе — Худжанд, дорога на перевале Хабарабад и другие.

Развитие строительства дороги по новой технологии, увеличение интенсивности движения автотранспорта, особенно большегрузного, повышение нагрузки на ось и категории строительства дороги, соответственно, приводят к повышению затрат на строительство дороги. Стоимость дороги в горных условиях возрастает из-за большего объема земляных работ.

На ранее построенных дорогах основные затраты приходились на устройство дорожной одежды и искусственных сооружений. Большие затраты подтверждаются на новой строящейся дороге «Север — Юг» и других дорогах в горных условиях Кыргызстана и Таджикистана.

В сложных природных условиях основную трудность составляет проведение инженерно-геологических из-



ысканий, она связана с проведением глубоких горно-проходческих и буровых работ, требующих больших затрат и продолжительного времени.

В начале изысканий автомобильной дороги «Север-Юг» в подходах перед началом и в конце проектированного тоннеля через Ферганский хребет км 338–150–341–850 и на участке вдоль реки Кокмерена и Нарына км 235–289 отсутствовали подъездные пути.

Топогеодезические и геологические изыскания проводились, организовав полевую изыскательскую партию. Передвигались на гужевом транспорте. Основным видом инженерно-геологических работ было составление инженерно-геологической съемки в масштабе 1:5000. На съемке продольные поперечные профили привязывались навигаторами к ранее построенным топографами реперам. Кроме этого, на съемках отражались встречающиеся неблагоприятные физико-геологические процессы и явления — осыпи, камнепады, сели, обвалы и др.

На этих труднопроходимых участках при проектировании дороги использованы ранее проведенные обследования (ТЭО) для составления гидроэлектри-

ческих станций на реках Нарын и Кокмерена и материалы геологического фонда съемки масштаба 1:100000 и 1:200000. Вышеприведенные виды и объемы работ были недостаточны для проектирования автомобильной дороги.

Скальные грунты, встречающиеся по трассе проектируемой дороги, по степени выветриваемости и трещиноватости применительно к дорожному строительству (СН.449-72) делятся на 3 группы пород: слабовыветривающие и трещиноватые, легковыветривающие не разметаемые, легковыветривающие разметаемые.

При строительстве дороги «Север-Юг» в I-фазе 30% скальных грунтов на участке км 330–363 относится к 1-группе, 70% — ко 2-группе, на участке км 363–387 к 3 категории, во II фазе на участке км 225–287 50% скальных грунтов относится к 1-группе, 50% — ко 2-группе.

Последние 2–4 года при строительстве дорог в скальных грунтах, относящихся ко 2-группе, отмечается обрушение откосов выемки, особенно поверхностных, более выветрившихся слоев.

Скальные грунты, относящиеся ко 2-группе, распространены на левобережных крутых склонах (км 238–287) реки Нарын, Кокмерен, что составляет трудности при проведении инженерно-геологических изысканий, где человеческая нога редко ступала.

Необходимость проложения дороги на крутых косогорах связана с последующим заполнением русловой, террасовой части долины водохранилищем со строительством Камбаратинской и Тогузтороуской гидроэлектростанций. По сложности природных условий и затрат-



ности строительство автомобильной дороги «Север-Юг» км 433 для Кыргызской Республики можно сравнить со строительством Байкало-Амурской магистрали, 3145 км, начатым в период существования Советского Союза в середине семидесятых годов двадцатого века. На этих участках до сих пор идет корректировка ранее построенных участков дороги, сооружений, там тоже вначале трудно было проводить инженерные изыскания, как и на нашей дороге «Север-Юг». Из-за недостаточности инженерно-геологических обоснований для проектирования дороги при изменении грунтовых условий и его физических свойств появляется необходимость корректировки откосов выемки, особенно поверхностных частей скальных грунтов, сложенных более выветрившимися грунтами и чехлом делювиально-элювиальных образований.

В настоящее время на участках строительства дороги «Север-Юг» на скальных

грунтах, относящихся ко 2 и 3 группе по выветриваемости и трещиноватости, проявляется явление обрушения поверхностной части откоса.

Например, на участке км 240–420–240–500 произошел обвал объемом 10–12 тыс.м<sup>2</sup>. При подрезке склона с крутыми откосами выемки сполз чехол галечникового грунта, сложенный над глиной палеогеновой системы (Pg).

Такие явления как обвалы происходят в весенний период года, когда часто выпадают атмосферные осадки и происходит таяние мерзлых грунтов.

На участке км 313–316 основание насыпного грунта представлено суглинком тугопластичной, полутвердой консистенции. После устройства дорожной одежды на поверхности покрытия появляются трещины, местами провалы, связанные с суглинком, сложенным основанием насыпного галечникового грунта. Поверхностная вода от осадков и таяния снегов, просачиваясь через насып-

ной грунт суглинка и увлажнив, дает деформацию. Район относится к III дорожно-климатической зоне, осадки более 500 мм в год, толщина снежного покрова до 2,0 м.

Построенные дренажные устройства по обеим сторонам дороги в данное время слабо обеспечивают водоотвод над суглинком, особенно на участке км 313–220–313–880, где дорога проложена в выемках, с двух сторон стоки воды, где поверхностная вода полностью заливает суглинок под насыпью. В таких местах необходимо предусмотреть дополнительные мероприятия по отводу поверхностных вод, устройв бетонные лотки над ранее устроенной дренажной канавой и не допускать просачивание поверхностных вод с поверхности полотна дороги, возможно, полностью оперативно покрыв асфальтобетоном хотя бы нижние слои покрытия.

На участке автомобильной дороги «Север-Юг» км 364–387 по обоим берегам



реки Кугарт в юго-западной части Ферганского хребта развиты меловые и палеоген-неогеновые системы, представленные петроцветными, чередующимися конгломератами, мергелями, глинами, алевролитами с прослоями гипсов и легко растворимых солей, относящимися к 3 группе, легко выветривающимися размягчаемыми грунтами.

В связи с этим на обоих склонах реки Кугарт отмечаются проявления древних оползневых процессов, стабилизировавшихся местами при размыве нижней части склона рекой и постоянным увлажнением склонов атмосферными осадками более 500 мм в году, проявляются сползания оползневой массы.

Оползший материал уносится водой из реки, при сползании большой массы сужает русло реки, отлагаясь на пойменной террасе. На участке км 364–700–365–840 проявляется опасность оплывания осыпанием на полотно построенной дороги и разрушения подпорной стенки, защищающей построенный мост.

Основными причинами новопроявления сползания оползневой массы являются слагающие склон полускальные грунты глины, мергелистые алевролиты с содержанием гипса и легко растворимых солей, легко размокаемые. Особенности этих грунтов заключаются в деформируемости, создающие при увлажнении от атмосферных осадков, подземных вод, дополнительные нагрузки, соответственно ухудшающие прочностные характеристики грунтов. Сползанию оползневой массы способствовала при строительстве подрезка склона глубокими выемками. Проектировщики в проектировании более высокой категории до-



роги идут на риск. Построенные дренажные устройства не дают гарантированного отвода поверхностных и подземных вод, что привело к оползневому массам, доходившим до дороги и мостов, разрушению части подпорной стенки. Началу оползневого процесса способствовала родниковая вода, находящаяся севернее 90–100 м, которая, скапливаясь в 1-дренажной канаве и, протекая через нее, привела грунты крутого склона в текуче-пластичное состояние.

В связи с этим, в первую очередь, необходимо каптировать родниковую воду, исключив попадание воды на оползневый склон и в дренажную канаву. Сползание от увлажнения атмосферными осадками, возможно, не дает сползанию больших объемов, она будет уноситься речной водой, как раньше до строительства дороги.

В соответствии с вышеприведенными фактами о ранее построенных и новых строящихся дорогах, проложенных в сложных природных условиях, и появляющимися старыми и новыми неблагоприятными физико-геологическими процессами и явлениями, как — оползни, обвалы, сели, камнепады, сейсмичность районов, снежные лавины, II и III

дорожно-климатическая зоны — в проектах размер предусмотренных непредвиденных расходов будет значительно завышен.

Необходимо отметить, что на примере автомобильной дороги «Север — Юг» в Кыргызстане можно увидеть, что пионерная дорога в два-три раза длиннее на некоторых горных участках, нежели сама трасса.

К примеру, на строительстве галереи в Таджикистане были случаи сноса завершенных участков галереи из-за снежных лавин. На северном портале тоннеля «Истиклол» (ранее «Уштур») на автомобильной дороге лавина снесла галерею, из-за того, что вовремя не была выполнена ее обратная засыпка.

Проектировать в таких сложных природных условиях создание гарантированной устойчивости при проектировании по объективным и субъективным причинам невозможно, и значительные затраты потребуются в период эксплуатации объектов.

В последующие годы, когда государство станет экономически развитым, на дорогах, проложенных в сложных природных условиях, применением в строительстве дорогостоящих сооружений — тоннелей на перевальных



участках, высоких эстакадных мостов над глубокими логами; галерей на лавиноопасных участках — при неблагоприятных физико-геологических процессах гарантируется устойчивость и безопасность строящихся дорог.

Проведенный анализ и исследование состояния автомобильных дорог в горных условиях Республик Кыргызстан и Таджикистан показывает, что:

— автомобильные дороги, в том числе конструкции дорожных одежд, на протяжении длительного времени используются с перегрузкой, что может тормозить экономическое развитие в условиях рыночной экономики. В этой ситуации без улуч-

шения состояния сети автомобильных дорог и развития международных автомобильных дорог нельзя рассчиты-

вать на высокие темпы развития экономики страны;

— по мере рыночных преобразований проявляется устойчивая тенденция улучшения функционирования автомобильных дорог и автомобильной инфраструктуры страны и это очевидно на примере Кыргызстана и Таджикистана;

На современном этапе главной задачей для Кыргызстана и Таджикистана является приведение сети автомобильных дорог и их уровня в соответствие с потребностями экономики и населения страны с учетом роста интенсивности дорожного движения и возрастающих нагрузок, особенно в горных регионах.



### Дороги Содружества Независимых Государств № 2 (73) 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», СПО 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

Верстка 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»	
10	Международная научно-практическая конференция «Безопасные автомобильные дороги»	2-я половина мая 2019 г., г. Бишкек (Кыргызстан)	МСД, Министерство транспорта и дорог Кыргызской Республики	
11	41 заседание Межправительственного совета дорожников	18 июня 2019 г., г. Кишинев (Молдова)	МСД, Государственная Администрация автомобильных дорог Молдовы	
12	Международный автопробег по дорогам Молдовы и Европы	19-29 июня 2019 г.	МСД, Государственная Администрация автомобильных дорог Молдовы, «BETAMONT»	
13	Международная выставка «Казавтодор Kaztraffic-2019»	28-29 ноября 2019 г., г. Астана (Казахстан)	МСД, Министерство по инвестициям и развитию Республики Казахстан, «VS-ExpoCom» и др.	
14	Международная научно-практическая конференция	29 ноября 2019 г., г. Астана (Казахстан)	МСД, Министерство по инвестициям и развитию 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.





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