



СДороги одружества



Независимых Государств

06'2019(77)

Журнал Межправительственного совета дорожников

«Реализация инфраструктурных коммуникационных проектов – важнейший фактор социально-экономического роста и мощный стимул внутреннего и регионального развития нашей страны».

*Эмомали Рахмон,
Президент Республики Таджикистан*





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).



РОСДОРТЕХ

КОМПЛЕКСНЫЕ РЕШЕНИЯ ДЛЯ ДИАГНОСТИКИ И ОЦЕНКИ СОСТОЯНИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ



РАЗРАБОТКА И ПРОИЗВОДСТВО

Передвижные лаборатории,
измерительные системы, приборы
и оборудование



ИНЖЕНЕРНЫЕ УСЛУГИ

Технический учёт, паспортизация,
диагностика и инвентаризация
автомобильных дорог



ПРОГРАММНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ

Разработка специализированного
программного обеспечения

АО «СНПЦ РДТ»
410044, Г. САРАТОВ, ПР. СТРОИТЕЛЕЙ 10А
ТЕЛ.: (8452) 62-07-50; 62-66-86

INFO@ROSDORTEH.RU
ROSDORTEH.RU



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

Редакционная коллегия

- Бури КАРИМОВ** — Заместитель Председателя Межправительственного совета дорожников, Руководитель Секретариата МСД, Главный редактор журнала, д.т.н., проф.
Камиль АЛИЕВ — Генеральный директор ООО «АзВирт», доктор транспорта, к.т.н.
Акоп АРШАКЯН — Министр транспорта, связи и информационных технологий Республики Армения
Гор АВЕТИСЯН — Врио Генерального директора ГНО «Директорат Армавтодор»
Алексей АВРАМЕНКО — Министр транспорта и коммуникаций Республики Беларусь
Роман СКЛЯР — Министр индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан
Жанат БЕЙШЕНОВ — Министр транспорта и дорог Кыргызской Республики
Анатолий УСАТЫЙ — Государственный секретарь Министерства экономики и инфраструктуры Республики Молдова
Георгий КУРМЕЙ — Генеральный директор ГП «Государственная администрация автомобильных дорог» Республики Молдова
Евгений ДИТРИХ — Министр транспорта Российской Федерации
Андрей КОСТЮК — Руководитель Федерального дорожного агентства Министерства транспорта Российской Федерации
Худоёр ХУДОЁРЗОДА — Министр транспорта Республики Таджикистан
Александр ДАВЫДЕНКО — Председатель Исполкома КТС СНГ
Александр ШУРИКОВ — Председатель Международного объединения профсоюзов работников транспорта и дорожного хозяйства
Петр СЕМИН — Начальник отдела приоритетных направлений Департамента экономического сотрудничества Исполкома СНГ, д.э.н.
Леонид ХВОИНСКИЙ — Генеральный директор СРО «Союз дорожно-транспортных строителей «СОЮЗДОРСТРОЙ»
Виктор ДОСЕНКО — Президент Международной академии транспорта

Экспертный совет

- Олег КРАСИКОВ** — Председатель экспертно-научного совета при МСД, заместитель генерального директора ФАУ «РОСДОРНИИ», д.т.н., проф.
Алексей БУСЕЛ — Председатель совета по образованию при МСД, декан факультета транспортных коммуникаций БНТУ, д.т.н., проф.
Юрий МАСЮК — Генеральный директор ООО «Управляющая компания холдинга «Белавтодор»
Багдат ТЕЛТАЕВ — Президент АО «КаздорНИИ», д.т.н., проф.
Николай ЧЕБАНУ — Начальник Управления планирования и технических нормативов ГП «Государственная администрация автомобильных дорог» Республики Молдова
Кахраман АХМЕДОВ — Заместитель генерального директора по научной работе ООО «АзВирт», д.т.н.
Кирилл ВИНОКУРОВ — Редактор журнала «Дороги Содружества Независимых Государств»

Содержание

От главного редактора	4
ВЫСШИЕ ОРГАНЫ СОДРУЖЕСТВА	
В Исполкоме СНГ	5
ЕВРАЗИЙСКИЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ СОЮЗ	
Заседание Совета	6
МЕЖДУНАРОДНЫЕ КОНФЕРЕНЦИИ	
Памяти великого дорожника А.М. Алиева	7
Памяти большого ученого И.И. Леоновича	10
НОВОСТИ НАШИХ ПАРТНЕРОВ	
МАДИ-ГТУ	13
СРО «СОЮЗДОРСТРОЙ»	14
Азербайджанские железные дороги	15
НОВОСТИ АССОЦИИРОВАННЫХ ЧЛЕНОВ МСД	
АО ДСК «АВТОБАН»	19
ДЕЛОВЫЕ НОВОСТИ СТРАН СНГ	
Азербайджанская Республика	20
Республика Армения	21
Республика Беларусь	22
Республика Казахстан	23
Кыргызская Республика	25
Республика Молдова	26
Российская Федерация	27
Республика Таджикистан	30
ЖУРНАЛ В ЖУРНАЛЕ	
Дороги и транспорт Республики Таджикистан	31-82
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ДОРОГИ	
Аналитика	83
НОВЫЕ ПРОГРАММНЫЕ ПРОДУКТЫ	
Компания «Кредо-Диалог»	88
НАУКА-ПРАКТИКЕ	
Межремонтные сроки службы дорог	92
Многокомпонентные добавки	98
Новые технологии и материалы	100
РЕФОРМА ОБРАЗОВАНИЯ	
Практика	102
БИБЛИОТЕКА ДОРОЖНИКА	
Новые книги	105
ЮБИЛЕЙ	
Личности	106

Уважаемые коллеги и друзья!

По согласованию с руководством Министерства транспорта, очередной номер нашего журнала посвящен транспортному комплексу Таджикистана.

«Дым отечества нам сладок и приятен», а в автодорожном хозяйстве дорогой моему сердцу горной республики происходит много позитивного. Улучшено состояние ряда дорог, и в министерстве обращают внимание на развитие международных автомобильных дорог. Отрадно отметить, что теперь в Таджикистане на разных уровнях хорошо понимают, что поступательное развитие республики, ведущее к прогрессу и процветанию, невозможно без создания современной сети автомобильных дорог и передовой дорожной инфраструктуры. Поэтому сегодня в стране внимание уделяется не только вопросам строительства республиканских и международных, но и местных дорог.

Развитие автодорожной сети позволит Таджикистану окончательно выйти из коммуникационного тупика, капитально поднять экономику, обеспечить значительный рост объема торговли с зарубежными странами, в первую очередь с соседними, и в итоге зримо повысит уровень благосостояния и жизни граждан. И граждане осознают, что дороги — наше национальное достояние, которое нужно беречь и приумножать.

За улучшением состояния и развития таджикских дорог



неустанно следит сам Президент республики, уважаемый Эмомали Рахмон. Он часто устраивает плановые инспекции строительства автомобильных дорог. В частности, недавно Президент затронул вопросы неудовлетворительного состояния отдельных участков автомобильной дороги Куляб — Калаихубм. Лидер страны отметил, что на эту и другие важные для народного хозяйства дороги, которые строятся и реконструируются за счет многомиллионных кредитов международных финансовых организаций и отчислений из госбюджета, по-прежнему пропускаются большегрузные автомашины — до 80 тонн. А это буквально «убивает» дороги, приводя к их быстрому изнашиванию. Согласно же действующему законодательству Таджикистана, по внутренним автомобильным дорогам страны разрешается движение грузового транспорта, вес кото-

рого не превышает 40 тонн.

Известно, что горные условия, сухой и жаркий климат Таджикистана предъявляет особые требования к проектированию, строительству и эксплуатации транспортных сооружений. К счастью, в последние годы главным институтом по проектированию дорог республики особое внимание обращается на учет специфики горных условий, в том числе геодинамических и других природных процессов, влияющих на функционирование автомобильных дорог страны.

Дорогие читатели! Как вы поняли, в этом номере журнала мы расскажем вам о сегодняшнем дне автодорожной, железнодорожной и транспортной отрасли Таджикистана в целом, стоящими перед ними проблемами и открывающимися перспективами в свете проводимых преобразований.

В первой части выпуска вы, как всегда, найдете актуальные новости Исполкома СНГ, дорожных администраций и Минтрансов стран Содружества, материалы от наших деловых партнеров и ассоциированных членов. А в третьей части вы найдете содержательные статьи на разные научно-исследовательские темы, касающиеся всего автодорожного комплекса, в т.ч. о межремонтных сроках автомобильных дорог, новых материалах.

Увлекательного чтения Вам, уважаемый читатель.

С уважением,
Ваш Бури Каримов

ЗАСЕДАНИЕ СОВЕТА ГЛАВ ПРАВИТЕЛЬСТВ СОДРУЖЕСТВА НЕЗАВИСИМЫХ ГОСУДАРСТВ

31 мая 2019 года в Ашхабаде под председательством Президента Туркменистана Гурбангулы Бердымухамедова прошло заседание Совета глав правительств СНГ (СПП СНГ).

Главы правительств рассмотрели более 10 проектов документов, нацеленных на дальнейшее расширение сотрудничества, совершенствование и развитие правовой базы Содружества.

В узком составе главы делегаций обменялись мнениями по актуальным вопросам экономического взаимодействия в Содружестве Независимых Государств, а также определили дату и место проведения очередного заседания СПП. По предложению Российской Федерации оно состоится 25 октября 2019 года в городе Москве.

В ходе заседания в широком формате, заслушав и обсудив информацию Председателя Межгосударственного совета по сотрудничеству в научно-технической и инновационной сферах, Председателя Государственного комитета по науке и технологиям Республики Беларусь Александра Шумилина, главы правительств приняли Решение о подготовке проекта Межгосударственной программы инновационного сотрудничества государств — участников СНГ на период до 2030 года.

Также в широком формате было одобрено Соглашение о взаимодействии таможенных органов государств — участни-



ков Содружества Независимых Государств в сфере защиты прав на объекты интеллектуальной собственности, принятие которого должно обеспечить дальнейшее укрепление и развитие таможенного сотрудничества на пространстве Содружества, а также создать правовые основания для обмена между таможенными органами важной информацией, использование которой в системах управления рисками обеспечит надлежащий уровень защиты таможенными органами прав на объекты интеллектуальной собственности во взаимной торговле стран СНГ. С информацией по этому вопросу выступил руководитель Федеральной таможенной службы России Владимир Булавин.

Без обсуждения подписаны ряд документов, прошедших внутригосударственное согласование.

В частности, подписано Соглашение о координации межгосударственных отношений в области фундаменталь-

ных исследований государств — участников СНГ, которое будет способствовать формированию общего научного пространства и эффективного механизма сотрудничества в области научной деятельности стран Содружества, развитию научно-технического потенциала организаций, работающих в области фундаментальной науки, взаимодействию научно-исследовательских структур и отдельных ученых (в том числе молодых кадров) в рамках осуществления перспективных исследовательских программ и проектов фундаментальных исследований, совершенствованию механизмов финансирования межгосударственных (многосторонних) научных проектов, а следовательно, повышению уровня конкурентоспособности научной сферы и в целом государств — участников СНГ на мировом рынке.

Кроме того, главами правительств подписан ряд протоколов о внесении изменений в ранее принятые документы, что позволит расширить и углубить взаимодействие стран Содружества в области торговли, таможенного оформления и контроля товаров, а также их транзита через территории стран СНГ.



Пресс-служба Исполнительного комитета СНГ

СТРАНЫ ЕАЭС: ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ В ТРАНСПОРТНОЙ СФЕРЕ

Первое заседание Совета руководителей уполномоченных органов государств-членов Евразийского экономического союза по вопросам транспорта прошло 1 июня в Сочи. Представители государств ЕАЭС обсудили перспективы взаимодействия в этой важной сфере экономики.

В заседании приняли участие министр транспорта РФ Евгений Дитрих, член коллегии (министр) по энергетике и инфраструктуре Евразийской экономической комиссии Эмиль Кайкиев, министр территориального управления и развития Республики Армения Сурен Папикян, министр транспорта и коммуникаций Республики Беларусь Алексей Авраменко, министр индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан Роман Скляр и министр транспорта и дорог Кыргызской Республики Жанат Бейшенев.

Ключевыми темами обсуждения стали вопросы, касающиеся дальнейшей работы Совета руководителей, исполнения планов мероприятий — «дорожных карт» — Основных направлений и этапов реализации скоординированной транспортной политики государств-членов Евразийского экономического союза на 2018-2020 годы.



Также речь шла о совершенствовании положений Договора о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года, углублении интеграционных процессов в Евразийском экономическом союзе до 2025 года и определении направлений интеграции в сфере транспорта на очередной период реализации Основных направлений.

Кроме того, стороны обсудили вопросы вступления

в силу соглашения о Международном бюро по расследованию авиационных происшествий и серьезных инцидентов. Участники встречи обменялись информацией о планах присоединения их стран к соглашению и дальнейшей работе по формированию общего рынка в сфере воздушного транспорта.

По информации
пресс-службы ЕАЭС



ЗА БЕЗОПАСНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ

17 мая 2019 г. в Бишкекском автомобильно-дорожном колледже прошла Международная научно-практическая конференция на тему «Безопасные автомобильные дороги», посвящённая памяти Алиева Али Мусаевича, бывшего генерального директора компании «АзВирт» (ассоциированного члена Межправительственного совета дорожников), доктора технических наук, профессора, академика ряда международных академий и Почетного дорожника СНГ (1933-2016 гг.).

В работе научно-практической конференции приняли участие руководители министерств и ведомств, члены комитетов парламента Кыргызской Республики, посол Азербайджана в Кыргызстане, руководители соответствующих департаментов и комитетов Министерства транспорта и дорог Кыргызской Республики, а также города Бишкека. Кроме того, в конференции приняли участие представители разных дорожных организаций, занимающихся



ся проектированием, строительством и эксплуатацией автомобильных дорог Кыргызстана.

На конференции были представлены два десятка докладов на разные темы, посвященные новым материалам и технологиям, как по проектированию, так и по дорожному строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог. Докладчиками выступили ученые и специалисты-дорожники из России, Казахстана, США, Франции, Японии, Таджикистана и других стран СНГ, ближнего и дальнего зарубежья.

Необходимо отметить, что в последние годы специалисты Министерства транспорта и дорог Кыргызской Республики активно внедряют новые технологии и матери-

алы в автодорожное строительство.

Участники конференции с интересом заслушали доклады: Каримова Бури Бачабековича, д.т.н, профессора, академика Международной и Российской академий





транспорта, руководителя Секретариата Межправительственного совета дорожников на тему «Безопасные автомобильные дороги», Холикова Наджота Музафаровича, директора ТОО «ЮнидАс Групп» (Казахстан) на тему «ПМА — новый вид асфальтобетона: преимущества и перспективы его применения в условиях Кыргызской Республики», Измалиевой Галии Габдулбаровны, директора департамента дорожных конструкций и материалов АО «КаздорНИИ» (Казахстан) на тему «Полимерщепеночно-мастичный асфальтобетон в условиях Кыргызской Республики: перспективы применения», Ашимбекова Таалая, ведущего специалиста «Кыргыздортранспортпроект» на тему «Оповещение безопасности на дорогах Кыргызстана (на примере проектирования альтернативной дороги Север-Юг)».

Кроме того, специалист из Японии Мизота Юзо высту-

пил с содержательным докладом на тему «Технология окатанного уплотнённого бетонного покрытия», Асматулаев Борис Айсаевич, директор по науке ТОО «КазНИИПИ Дорстран» (Казахстан) — на тему «Новые требования к дорожным конструкциям в соответствии с мировыми концепциями долговечных автомобильных дорог», Томас Фальфо, главный специалист компании «Ingevity» (США) — на тему «Устройство покрытий и оснований местных и сельских дорог методом «холодного ресайклинга». Выступили с интересными докладами: «Стабилизация грунтов» — Холиков Наджот Музафарович, директор ТОО «ЮнидАс Групп» (Казахстан); «Особенности проектирования автомобильных дорог в горных условиях» — Талантбек Солтобаев, главный инженер Проектно-изыскательского института «Кыргыздортранспортпроект»; «Тонкие защитные слои износа на основе битумных эмульсий для местных и сельских дорог» — Джамбаев Артем, специалист ТОО «Индортех» (Казахстан). Гость из России Жилин Николай Сергеевич, к.т.н., заместитель председателя совета директоров ГК «Современные Дорожные Технологии» остановился на теме «Программные продукты последнего поколения для паспортизации и содержания автомобильных дорог» («Дорожная техника и оборудование для ремон-

та и содержания автомобильных дорог»), а Стефан Уден, главный специалист компании «Sectair-Breining» (Франция-Германия) — на тему «Оборудование для устройства поверхностной обработки и литых эмульсионно-минеральных смесей».

Живое обсуждение среди участников вызвали выступления Юлдашева Юрия Азизовича, заместителя директора департамента инновационных технологий ТОО «ЮнидАс Групп» и Челябинова Дмитрия Валентиновича,



ча, генерального директора ООО НПФ «БАСТИОН» (Россия) на тему «Современное оборудование для строительства дорог методом стабилизации и укрепления грунта».

Не остались в стороне и местные специалисты.



Алымкулов Асылбек Шамурзаевич, к.т.н., директор Бишкекского автомобильно-дорожного колледжа рассказал об истории становления Бишкекского автомобильно-дорожного колледжа как отражения истории всей страны. Его коллега, Аубакирова Динара Кыдыркуловна, заведующая кафедрой «Транспортное строительство» Бишкекского автомобильно-дорожного колледжа, к.т.н. раскрыла тему «Традиции профессионального обучения в Бишкекском автомобильно-дорожном колледже как основа для формирования современного специалиста-дорожника».

Конференция была посвящена Алиеву А. М., заслуги которого в дорожной отрасли хорошо известны всем не только в Азербайджане и Кыргызстане, но и других странах Содружества. Академик Алиев всю жизнь посвятил любимому дорожному делу, начинал карьеру инженером-проектировщиком в Кыргызстане, затем работал в Азербайджане, занимал многие высокие должности в дорожной отрасли этой республики, был управляющим дорожного треста в Баку.

Примечательно, что великий дорожник параллельно вел научные изыскания, защитил кандидатскую, а затем и докторскую диссертацию. Кроме того, успешно сочетая производственную и научную деятельность, Алиев плодотворно занимался и педагогической работой. В своей жизни Али Мусаевич

построил очень много дорог и мостов, особенно в Азербайджане и Кыргызстане.

Необходимо отметить его особый вклад в строительство аэропортов, особенно взлетно-посадочных полос. Также в научной среде хорошо известны его работы по известняковым породам, регенерации асфальтобетона в условиях жаркого климата.

Он обладатель многих государственных, отраслевых, ведомственных и общественных наград. По совокупности работ, как практических, так и научных, он был выдвинут на соискание Международной Нобелевской Премии.

В Кыргызстане А.М. Алиева отлично помнят, его именем назван мост на реке Нарын. Перед началом конференции в актовом зале Бишкекского автомобильно-дорожного колледжа, студентом которого в свое время был Али Мусаевич, была торжественно открыта памятная доска в его честь. Кроме того, была оборудована аудитория его имени с мини-экспозицией книг ученого и стендами, рассказывающими о его славном трудовом и научном пути.

Руководитель Секретариата МСД Бури Каримов в своем выступлении кратко остановился на жизнедеятельности Али Мусаевича, отметив, что посвятил две свои книги замечательному ученому и дорожнику и они переданы в библиотеку колледжа. Все студенты могут теперь, прочитав их, узнать о трудной судьбе и дости-



жения академика Алиева, который отдавал все свои знания и мудрость своим ученикам и любимому делу. В конференции участвовало 250 человек, в числе которых было немало молодых ученых и специалистов, для которых жизнь Алиева — яркий пример беззаветного служения любимому дорожному делу. Добрая и светлая память о нем надолго сохранится в сердцах нового поколения дорожников.

Конференция прошла при поддержке Межправительственного совета дорожников, Министерства транспорта и дорог Кыргызской Республики, Министерства образования и науки Кыргызской Республики, Кыргызского государственного университета строительства, транспорта и архитектуры им. Н. Исанова, Бишкекского автомобильно-дорожного колледжа им. К. Кольбаева, ПИИ «Кыргыздортранспроект».

Хокирхо



ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ СНГ

В Минске (Республика Беларусь) состоялась Международная научно-практическая конференция «Проблемы и перспективы развития автомобильных дорог СНГ», посвященная 90-летию доктора технических наук, профессора, заслуженного деятеля науки и техники Белоруссии, академика Ивана Иосифовича Леоновича (1929 – 2018 гг.).

Заслуги Ивана Иосифовича общеизвестны. Он внес большой личный вклад в развитие национальной науки Беларуси в сфере транспорта и дорожного строительства, подготовку высококлассных инженерных и научных кадров для успешного развития экономики страны.

Профессором И.И. Леоновичем подготовлены тысячи инженеров по автодорожной специальности, три десятка докторов и кандидатов наук.

Ему принадлежат свыше 1200 научных и методических публикаций, среди которых монографии, учебники, учебные пособия, патенты, статьи... За достижения в научно-педагогической работе и активную общественную деятельность И.И. Леонович был награжден многими орденами и медалями СССР, Беларуси и МСД.

Организаторами конференции выступили Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, Межправительственный совет дорожников СНГ, Министерство образования Республики Беларусь, Государственное предприятие



«БелдорНИИ», Белорусский национальный технический университет, а также Управ-



«БелдорНИИ», Белорусский национальный технический университет, а также Управ-

ляющая компания холдинга «БЕЛАВТОДОР», в стенах которой и собрались ученые и практики дорожного дела из Беларуси, России, Казахстана, Кыргызстана, Узбекистана, Таджикистана и представители ассоциированного члена МСД – компании DELTABLOC из Австрии.

Открыл конференцию Бури Бачабекович Каримов – д.т.н., проф., акад. Международной и Российской академии транспорта, руководитель Секретариата Межправительственного совета дорожников. От имени Межправительственного совета дорожников, его исполнительного органа – Секретариата МСД он приветствовал участников и гостей





конференции и пожелал им плодотворной работы, новых деловых контактов и проектов для реализации всех намеченных планов.

С приветственными словами к участникам конференции обратились Министр транспорта и коммуникаций Республики Беларусь Авраменко Алексей Николаевич и Председатель Международного объединения профсоюзов работников транспорта и дорожного хозяйства Шуриков Александр Леонидович.

Работа проводилась по двум секциям: «Инновации в дорожном строительстве» и «Студент и инновации – дороги 21 века».

Научные доклады участников конференции были посвящены актуальным на-

правлениям и вопросам дорожной отрасли. Д.т.н., проф. Каримов Б.Б. проанализировал особенности, проблемы и перспективы развития автомобильных дорог СНГ. Тема доклада д.т.н., проф., главного научного сотрудника ГП «БелдорНИИ» (Беларусь) Яромко В. Н. – повышение качества уплотнения грунтов земляного полотна. К.т.н., зам. директора по научной работе «БелдорНИИ» Богданович С. В. дал оценку управлению безопасностью дорожной инфраструктуры в Беларуси. Исмоилзода Лутфулло, директор ГУП «Институт проектирования транспортных сооружений» (Таджикистан), рассказал об особенностях проектирования дорог в сложных горных условиях. Жилин Н. С.,

заместитель Председателя совета директоров Группы компании «Современные дорожные технологии» (Саратов), познакомил с возможностями передвижной дорожной лаборатории пятого поколения «Трасса». Академик НАН МТ РК, Проректор по научной работе КазАДИ им. Л.Б.Гончарова (Казахстан) Рабат О. Ж. свой доклад посвятил строительно-дорожным машинам с циклоидальным движением рабочих органов. Австрийские специалисты Ляйтгеб Хельмут и Ганстер Вольфганг затронули вопрос повышения безопасности дорожного движения благодаря удерживающим системам. Опыт применения асфальтобетонов с модификатором РБВ-Г поделились д.т.н.,



проф., главный научный сотрудник ГП «БелдорНИИ» Бусел А.В. и к.т.н., первый замдиректора ГП «БелдорНИИ» Смыковский А.И. Д.т.н. проф. БНТУ Вавилов А.В. доказал необходимость создания системы дорожных машин для реализации инновационных технологий по развитию автомобильных дорог Беларуси и России...

Всего участники конференции заслушали и обсудили около 20 докладов. Состоялся заинтересованный





разговор на высоком профессиональном уровне по темам, представляющим научный и практический интерес.

Возможность обсудить проблемы, различные оценки, подходы и приоритеты в решении задач развития автомобильных дорог СНГ чрезвычайно актуальна и полезна.

Регулярное проведение совместных научных совещаний, конференций, выставок и семинаров по вопросам

обеспечения эффективного функционирования дорожной отрасли, обсуждение предлагаемых путей активизации экономической интеграции в рамках Содружества способствует обмену опытом, распространению передовых технологий в дорожном хозяйстве стран СНГ.

На конференции в Минске от имени Межправительственного совета дорожников были вручены награды ученым из Беларуси: Памятная медаль МСД им. Казарновского В.Д. — д.т.н., профессору кафедры «Строительство и эксплуатация дорог» БНТУ Ковалеву Я.Н.; Памятная медаль МСД им. Алиева А.М. — д.т.н., профессору, Главному научному сотруднику Государственного предприятия «Белорусский дорожный научно-исследовательский институт» (БЕЛДОРНИИ) Яромко В.Н.

После окончания пленарных заседаний участники



конференции отдали дань памяти И.И. Леоновичу и возложили цветы на его могилу. Затем состоялся вечер, посвященный видному ученому-дорожнику.

*По информации
нашего спецкора*



ОБСУЖДЕНИЕ НАЦИОНАЛЬНОГО ПРОЕКТА «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ»

21 мая в Московском государственном техническом университете (МАДИ) состоялась Всероссийский круглый стол на тему: «Некоторые проблемы и пути эффективной реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», а также перехода в регионах России на технологический уровень, обеспечивающий 12-летний межремонтный период». Мероприятие организовали и провели Общероссийский народный фронт (ОНФ) и Союз транспортников России.



В заседании приняли участие представители Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации, Федерального дорожного агентства, Государственной компании «Российские автомобильные дороги», Торгово-промышленной Палаты Российской Федерации, ведущих предприятий дорожного хозяйства страны, саморегулируемой организации «СОЮЗДОРСТРОЙ», других союзов и ассоциаций дорожного комплекса, а также отраслевых научных и учебных учреждений.

Среди поднятых тем:

-Ресурсное обеспечение выполнения Национального

проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» - динамика ценообразования на строительные материалы.

-Оценка состояния автомобильных дорог и повышения эффективности исполь-

зования средств дорожных фондов.

-Внедрение цифровых технологий в жизненный цикл автомобильных дорог и инженерных сооружений.

-Совершенствование нормативной базы в области транспортного строительства и дорожного хозяйства.

По результатам работы подготовлена резолюция, в которой определены пути и перечислены необходимые условия для выполнения в субъектах Российской Федерации задач Национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» по развитию региональной дорожной сети.



НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКИЙ СЕМИНАР

15 мая в Москве состоялся научно-практический семинар «Технология холодной регенерации асфальтобетонных покрытий и применение асфальтогранулята». Он был организован и проведен Саморегулируемой организацией «Союз дорожно-транспортных строителей «СОЮЗДОРСТРОЙ» при участии Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ) и Ассоциации дорожников Москвы.



Открыл семинар директор по научной работе МАДИ, доктор технических наук профессор В.В. Ушаков. Он проинформировал собравшихся о работе университета, который в этом году планирует выпустить 1840 специалистов.

С приветственным словом, поясняющим важность рассматриваемой темы, к участникам обратился генеральный директор СРО «СОЮЗДОРСТРОЙ» Л.А. Хвоинский.

Подробно, на основе реальных примеров из практики работы, о вариантах повторного использования асфальтобетона (асфальто-



гранулята) на асфальтобетонных заводах АО «АБЗ Капотня» рассказал доктор технических наук, профессор А.П. Лупанов. Одним из главных препятствий для широкого внедрения рассматриваемой технологии

он назвал недостаточность нормативной документации, регламентирующей применение асфальтогранулята при устройстве покрытий автомобильных дорог.

Выступления других участников развили и дополнили рассматриваемую тему.

После ответов на вопросы и обсуждения тематических докладов вниманию собравшихся были представлены видеоприложения к стандартам на процессы выполнения работ, разрабатываемые специалистами СРО «СОЮЗДОРСТРОЙ» совместно с сотрудниками МАДИ.

Николай ПРОКАЗОВ



УЧАСТИЕ В 70-М ЗАСЕДАНИИ СОВЕТА ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ТРАНСПОРТУ СТРАН СНГ И БАЛТИИ

14-15 мая в столице Финляндии Хельсинки прошло 70-е заседание Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества. В мероприятии приняла участие делегация во главе с председателем ЗАО «Азербайджанские железные дороги» Джавидом Гурбановым.

В ходе заседания обсуждены выполнение решений 69-го заседания Совета и итоги эксплуатационной работы сети железных дорог за 2018 год и первый квартал 2019 года, итоги работы пассажирского комплекса в международном сообщении за 2018 год и первый квартал 2019 года, нормативы графика движения поездов на 2019/2020 год, итоги номерной переписи контейнеров в 2018 году и подготовка к номерной переписи грузовых вагонов в 2019 году. Участники мероприятия также рассмотрели состояние взаиморасчетов между железнодорожными администрациями за 2018 год и первый квартал 2019 года, ход выполнения решения Совета глав правительств СНГ от 18 октября 1996 года о Концепции



установления согласованной тарифной политики на железнодорожном транспорте государств-участников СНГ за 2018 год, смету на возмещение расходов ЦСС — филиала ОАО «РЖД» за услуги связи для обеспечения координационной деятельности Дирекции Совета и железнодорожных администраций на 2019 год и другие вопросы.

По завершении заседания подписан итоговый протокол.

В рамках мероприятия были проведены двусторонние встречи и ознакомление с железнодорожным вокзалом Хельсинки.

Отметим, что ЗАО «Азербайджанские железные дороги» — член Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества с 1992 года.



АЗЕРБАЙДЖАН ВПЕРВЫЕ ПРЕДСТАВЛЕН НА КРУПНЕЙШЕЙ ТРАНСПОРТНОЙ ВЫСТАВКЕ ЕВРОПЫ

Мюнхенская выставка «Транспорт и логистика» считается крупнейшей экспозицией в Европе и пятой по величине в мире. На выставке, организуемой раз в два года, представлены ведущие мировые компании в области транспорта, логистики, грузоперевозок и высоких технологий. На проходившей 4-7 июня в мюнхенском центре Messe München выставке «Транспорт и логистика» был впервые установлен национальный стенд Азербайджана и развернута национальная экспозиция. Стенд организован совместными усилиями ЗАО «Азербайджанские железные дороги», ЗАО «Азербайджанское Каспийское морское пароходство» и Бакинского международного морского торгового порта.



На азербайджанской информационной площадке с национальным стендом представители всех трех компаний рассказывали гостям выставки о транзитном потенциале Азербайджана, железнодорожных и морских перевозках, возможностях портов страны, потенциале и преимуществах, проходящих по территории Азербайджана международных транспортных коридоров и крупных инфраструктурных проектов, в частности современной железной дороги Баку-Тбилиси-Карс. Сотрудники азербайджанских компаний также проводили встречи для налаживания сотрудничества, вели деловые переговоры. Возглавляемая председателем ЗАО «Азербайджанские железные дороги» Джавидом Гурбановым делегация железнодорожников Азербайд-

жана представила свои инновационные продукты, услуги и возможности.

Следует отметить, что экспозиция азербайджанских транспортников была размещена более чем в 10 павильонах и открытых площадках Мюнхенского выставочного центра.

Выставка «Транспорт и логистика-2019» раскинулась на площади 115 000 кв. м, на ней было представлено приблизительно 2500 экспонентов из 62 стран. Выставка дала возможность ознакомиться со всеми современными процессами и тенденциями в секторе транспорта и логистики. Ее посетило более 60 000 человек из 123 стран. Участникам со всего мира была предложена обширная и интересная конференц-программа и эффективные площадки для обмена мнениями и информацией.

По информации Национального информационного агентства АзербТадж



АЗЕРБАЙДЖАН ПРЕДЛАГАЕТ ЕВРОПЕ БОЛЕЕ ВЫГОДНЫЕ МАРШРУТЫ

Делегация азербайджанских железнодорожников, принимавших участие в выставке «Транспорт и логистика» в Мюнхене, провела ряд двусторонних встреч.

На встрече председателя ЗАО «Азербайджанские железные дороги» Джавида Гурбанова с главой правления АО «Украинская железная дорога» Евгением Кравцовым были обсуждены связи между двумя этими структурами и вопросы сотрудничества в рамках Транскаспийского международного транспортного маршрута и международного транспортного коридора «Юг-Запад». Было отмечено, что деятельность двух стран в сфере развития транзитного потенциала еще больше расширяет перспективы сотрудничества между железными дорогами Азербайджана и Украины. Заострив внимание на расширении двустороннего сотрудничества между Азербайджаном и Украиной, а также использовании международных транспортных коридоров для увеличения торгового оборота обеих стран, стороны назвали заслуживающими одобрения проделанную работу по укреплению транзитных маршрутов.

А в ходе встречи председателя ЗАО «Азербайджанские железные дороги» Джавида Гурбанова с гендиректором австрийской ÖBB-Holding AG Андреасом Маттэ и членом правления ÖBB Rail Cargo Group Томасом Карглом в центре внимания оказались растущая роль Азербайджана в системе грузоперевозок в направлении Европа-Азия



и перспективы дальнейшего сотрудничества. Было отмечено, что расширение отношений между Азербайджаном и Австрией привело к интенсификации сотрудничества и между железными дорогами двух стран. Представители Австрийских железных дорог, играющих ведущую роль в европейской транспортной системе, подчеркнув построение после запуска железной дороги Баку-Тбилиси-Карс новой архитектуры в системе грузоперевозок между Европой и Азией, а также растущую роль Азербайджана, отметили и рост безопасности, скорости и конкурентоспособности перевозок.

В свою очередь, Джавид Гурбанов, назвав международные транспортные коридоры, проходящие через территорию Азербайджана, более выгодными по сравнению с традиционными маршрута-

ми доставки грузов из Азии в Европу, отметил, что их возможности намного шире традиционных маршрутов, и они имеют преимущества с точки зрения скорости, стоимости и эффективности. По его словам, существующая в Азербайджане система железнодорожного транспорта отвечает всем современным требованиям, а создание необходимых логистических условий обеспечивает быструю и качественную перевозку грузов.

Стороны подчеркнули важность пролегающих через Азербайджан транспортных коридоров с учетом растущего грузооборота между Европой и Азией, а также обсудили развитие сотрудничества между железными дорогами двух стран.

По информации пресслужбы Азербайджанских железных дорог (ADY)

ДВУСТОРОННЯЯ ВСТРЕЧА

В ЗАО «Азербайджанские железные дороги» состоялась встреча с гендиректором Международного союза железных дорог Жан-Пьером Лубину.

В ходе встречи председатель ЗАО «Азербайджанские железные дороги» Джавид Гурбанов отметил, что в последние годы, благодаря развитию транспортной системы и, в частности, железных дорог, Азербайджан превращается в крупный транзитный и логистический центр. В процессе претворения в жизнь международных и региональных транспортных проектов предпринимаются успешные шаги по увеличению транзитного потенциала страны, модернизируется современная железнодорожная инфраструктура. Усовершенствование деятельности железной дороги Баку-Тбилиси-Карс, транспортных коридоров «Север-Юг», «Юг-Запад», а также Транскаспийского международного транспортного маршрута нацелено на рост транзитного потенциала стран-участниц этих проектов.

В свою очередь, Жан-Пьер Лубину выразил удовлетворенность проделанной



в Азербайджане работой по расширению транспортно-логистических возможностей страны, а также подчеркнул важность наращивания двусторонних связей в дальнейшем.

Гость также ознакомился с работами, проделанными в Бакинском международном морском торговом порту и на Бакинской пассажирской станции.

Затем состоялось обсуждение вопросов расширения связей.

Отметим, что Международный союз железных дорог был создан 20 октября 1922 года с целью унификации процедур между желез-

ными дорогами европейских стран.

В Союз входят свыше 200 железнодорожных компаний из почти 100 стран мира. Главная задача Союза заключается в повышении конкурентоспособности железнодорожного транспорта как самого надежного и экологичного в мире.

Союзом также разработаны стандартные требования к контейнерным перевозкам и перевозкам других товаров железнодорожным транспортом.

По информации пресс-службы Азербайджанских железных дорог (ADY)



КОНТРАКТ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ЭТАПА ТРАССЫ А-113

Группа компаний АО ДСК «АВТОБАН» подписала контракт на строительство 7,9 километров ЦКАД между магистралями М-11 «Москва – Санкт-Петербург» и М-10 «Россия».

Участок не входит в пусковые комплексы №3 и №5, ввиду измененных проектных решений на транспортных развязках №18 и №31. Участок разбит на три отрезка различных технических категорий: магистральная городская дорога 2 класса, а также дороги категорий 1А и 1Б. Проект включает проезжую часть шириной 4 полосы движения, 1 транспортную развязку, 2 эстакады и 16 водопропускных труб.

Сдача объекта запланирована на октябрь 2020 г.

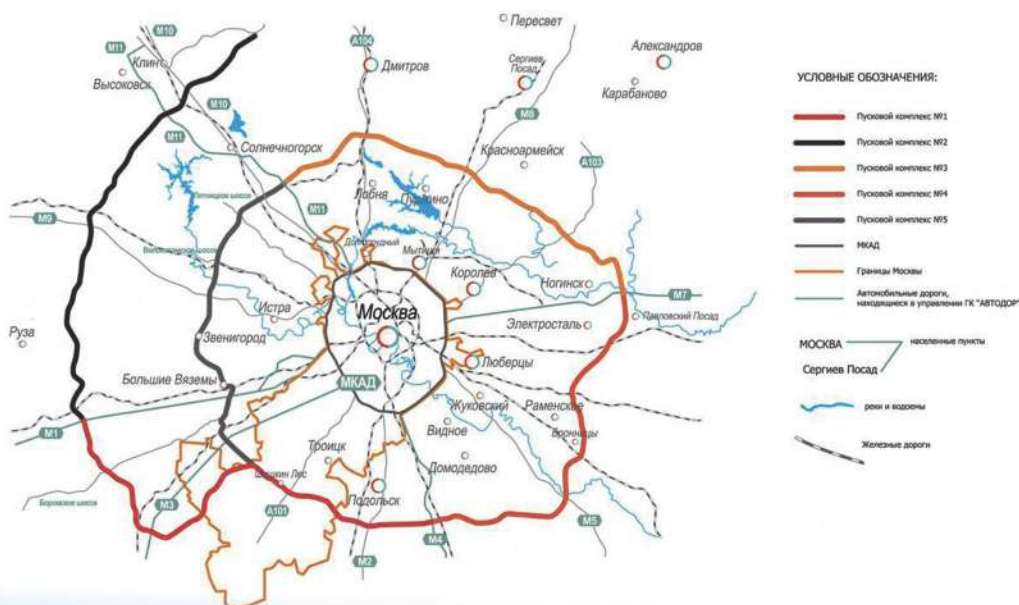
«ЦКАД — это настоящий спасательный круг Москвы,

комментирует Игорь Полянцев, генеральный директор проекта ЦКАД-4 Группы компаний «Автобан». — Сейчас в многострадальный МКАД упирается транзитный транспорт из Европы и со всех концов России. Результат печален: кольцевая круглосуточно забита транзитными фурами и больше стоит, чем едет. ЦКАД после запуска возьмет на себя весь транзитный поток. Представьте МКАД, на котором ежедневно на 50-80 тыс. автомобилей меньше! Эксперты расходятся во мнениях, насколько именно ЦКАД разгрузит вылетные магистрали и МКАД, — в раз-

ное время назывались цифры от 25% до 65%. Однако даже предполагаемая минимальная разгрузка на 25% позволит московским и подмосковным водителям вздохнуть с облегчением, активизирует и упростит логистику и деловые связи в пределах столицы и делает Москву гораздо более комфортным и приятным для проживания и работы городом. Водители транзитного транспорта, которые поедут по идеально ровной трассе со скоростью до 140 км/ч, тоже оценят эффект».

Пресс-центр
АО ДСК «АВТОБАН»

СТРОИТЕЛЬСТВО ЦЕНТРАЛЬНОЙ КОЛЬЦЕВОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГИ В МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ



МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ФОРУМ

Ежегодный саммит Международного транспортного форума (BNF) по транспортному сообщению для региональной интеграции состоялся в Лейпциге (Германия). В саммите приняли участие министры транспорта и дорожной инфраструктуры стран-членов БНФ, представители бизнеса, руководители международных организаций, ведущие специалисты и исследователи в области транспорта. Азербайджан представляла делегация во главе с заместителем министра транспорта, связи и высоких технологий Эльмиром Велизаде.



На мероприятии были обсуждены вопросы транспортной безопасности, экологически чистого транспорта, перехода к «умным» транспортным системам в городах и регионах, транспорта и изменения климата, устранения барьеров на пути эффективного автомобильного транспорта, зависимости транспорта от цифрового оборудования и другие темы.

Эльмир Велизаде также принял участие в неформальной встрече министров

транспорта государств-членов Черноморского экономического сотрудничества (ЧЭС) в рамках ежегодного саммита Международного транспортного форума под председательством Республики Болгария в ЧЭС.

На встрече обсуждались вопросы развития сотрудничества в области транспорта между государствами-членами, изучения взаимного опыта в области транспорта и координации инфраструктуры, межправительственного диалога

и создания новой платформы для расширения транспортных связей.

Участники мероприятия были проинформированы о проектах, реализуемых в Азербайджане, успешно выполненных работах в области транспортно-дорожной инфраструктуры, а также о применении информационно-коммуникационных технологий и инновационных систем в транспорте и логистике республики.

<http://www.aayda.gov.az/>

АРМЕНИЯ – ВЕЛИКОБРИТАНИЯ: ВОЗМОЖНОСТИ СОТРУДНИЧЕСТВА В СФЕРЕ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

Заместители министра транспорта, связи и информационных технологий Армении Баграт Бадалян и Гегам Варданян 24 мая приняли комиссара по вопросам торговли и инвестиций правительства Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, парламентария Марка Притчарда и Чрезвычайного и Полномочного Посла Соединенного Королевства в Республике Армения Джудит Фарнуорт.

Марк Притчард, поблагодарив за прием, отметил, что его страна заинтересована в дальнейшем экономическом развитии Армении и хотела бы расширить рамки сотрудничества по ряду направлений. В свою очередь, Баграт Бадалян представил Марку Притчарду дорожно-строительные и инфраструктурные программы, реализуемые сегодня в республике, особо выделив среди них строительство южного участка дорожного коридора альтернативной магистрали «Север—Юг» (транш-4). Заместитель министра подчеркнул важное региональное значение этой дороги, которая свяжет Армению с Ираном и Грузией, и раскрыл ряд деталей, касающихся особенностей строительства: сложности рельефа, прокладки предусмотренных проектом туннелей, путепроводов, возведения мостовых сооружений на трассе.

Была достигнута договоренность о предоставлении британской стороне более подробной информации, касающейся ряда дорожно-строительных программ для уточнения пози-



ций по сотрудничеству в этой сфере. Была обсуждена также возможность применения новейших технологий в дорожном строительстве и использования передового британского опыта.

Марку Притчарду также были представлены проекты по развитию сферы высоких технологий в Армении, изложена осуществляемая в этом направлении политика правительства РА, основной целью которой является превращение Армении в страну высокотехнологичной промышленности.

Гегам Варданян сообщил о планах формирования в республике особого управления (министерства) высо-

котехнологичной промышленности. Он отметил, что в Армении довольно успешно используются собственные программы технологического образования, в частности, рассказал о деятельности известного Центра креативных технологий Тумо в Ереване. Он подчеркнул, что в результате взаимовыгодного сотрудничества, разработанные в Армении интеллектуальные продукты и программы, могли бы продвигаться как в Соединенном Королевстве, так и в третьих странах.

Пресс-служба Министерства транспорта, связи и информационных технологий Республики Армения



СЕМИНАР ПО БЕЗОПАСНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ МОСТОВЫХ СООРУЖЕНИЙ

29-30 мая Министерство транспорта и коммуникаций РБ провело в Бресте республиканский семинар «Обеспечение безопасной эксплуатации мостовых сооружений». В его работе приняли участие руководители и специалисты Минтранса, областных и городских исполнительных комитетов, Минжилкомхоза, органов строительного надзора, а также организации дорожного хозяйства республики.

На семинаре рассматривался целый комплекс вопросов: состояние парка мостовых сооружений в Республике Беларусь, основные проблемы обеспечения долговечности и эксплуатационной безопасности мостов, надежность используемых материалов и технологий при строительстве и реконструкции мостовых сооружений, организация работы мостовой службы и др.

Однако основной задачей семинара стало ознакомление участников с характерными дефектами мостовых сооружений, методами их обнаружения и устранения, а также с особенностями содержания больших мостов, новыми конструктивными решениями как несущих кон-



струкций, так и элементов мостового полотна, эффективными материалами и технологиями для ремонта и защиты мостовых конструкций. Без сомнения, информация по созданию безопасных условий на мостовых объек-

тах, полученная на семинаре, будет способствовать принятию правильных управленческих и инженерных решений, обеспечивающих безопасный пропуск транспорта и пешеходов при эксплуатации мостового парка республики.

В ходе мероприятия участники семинара также посетили ряд мостовых объектов Брестского региона: мост через Западный Буг в пункте пропуска «Козловичи», путепроводы на автомобильной дороге М-1/Е30 Брест – Минск – граница Российской Федерации, мост через реку Лесную на автодороге Р-16 Тюхиничи – Высокое – граница Республики Польша и мост через реку Мухавец на автодороге М-1/Е30.



<http://www.mintrans.gov.by/ru/news-ru>

НА ДОРОГАХ ВПЕРВЫЕ УСТАНОВЯТ КАТАФОТЫ ЕВРОПЕЙСКОГО ОБРАЗЦА

Национальный оператор по управлению автомобильными дорогами АО НК «КазАвтоЖол» внедряет современные методы для обеспечения и повышения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах республиканского значения. Одним из них является установка в Жамбылской области сигнальных столбиков с логотипом оператора и светосигнальных приборов (катафотов), которые заряжаются солнечными лучами и освещают дороги в темное время суток. Стоит отметить, что подобные катафоты в Казахстане применяются впервые.



«мез» автодороги «Новый обход г. Тараз», 556-ом километре дороги «Новый обход перевала Куюк» и 567-ом километре вблизи населенного пункта Нурлыкент (место для разворота автомобилей). Дорожные знаки нового образца не только освещают осевую линию дороги, но и способствуют повышению внимания водителей к дорожной ситуации.

Специалисты отмечают, что принимаемые меры помогут водителям легче ориентироваться в дорожной обстановке и приведут к снижению риска аварийности на дорогах.

АО «НК «КазАвтоЖол» планирует установку дорожных элементов, обеспечиваю-



щих безопасность дорожного движения, на международных коридорах и дорогах республиканского значения.

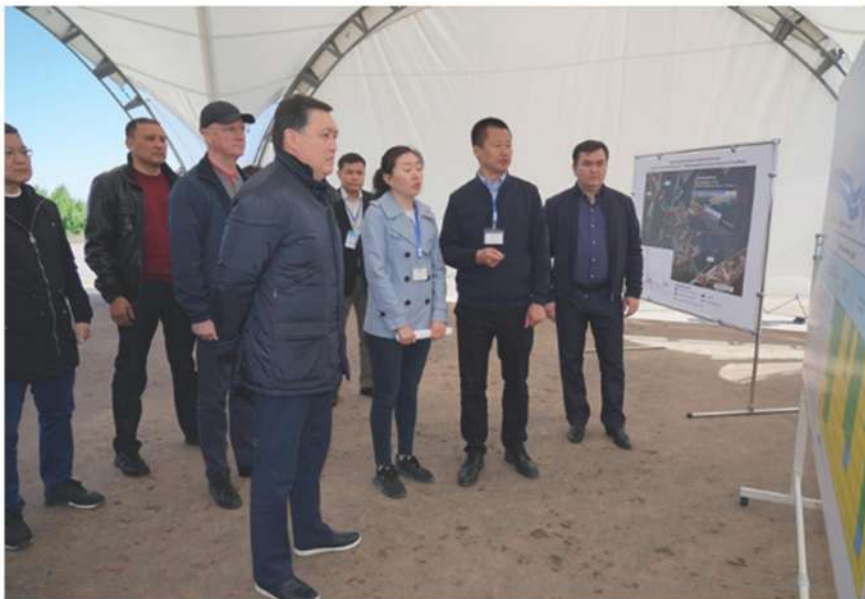
<http://roads.miid.gov.kz/ru/news/v>

В целях повышения уровня безопасности автодорожного движения новые знаки европейского образца установлены в Жамбылской области на 484-ом километре участка «Алматы — Ташкент — Тер-



В НУР-СУЛТАНЕ ПОЯВИТСЯ НОВАЯ ОБЪЕЗДНАЯ АВТОМАГИСТРАЛЬ

Премьер-министр Аскар Мамин и министр индустрии и инфраструктурного развития Казахстана Роман Скляр проверили ход строительства новой объездной автомагистрали в столице.



Общая протяженность новой объездной трассы Юго-западный обход г. Нур-Султан составляет 34 км. Она включает в себя 3 моста и 4 транспортных проекта,

что позволит направлять потоки автотранспортных средств, следующих транзитом через город, в объезд столицы, а также выведет грузовой автотранспорт за пределы города и позволит

разгрузить транспортный поток в городе. Новая автомагистраль станет частью кольцевой дороги К-1, предусмотренной Генеральным планом развития столицы.

Глава Правительства Республики Казахстан и министр индустрии и инфраструктурного развития также ознакомились с планами по реконструкции проспекта Кабанбай батыра на участке от кольцевой развязки до Международного аэропорта Нурсултан Назарбаев. Данный участок автодороги протяженностью 6,4 км планируется сделать шестиполосным. Работы начнутся в 2020 году. В настоящее время разрабатывается технико-экономическое обоснование и проектно-сметная документация.

<http://roads.mid.gov.kz/ru>

В КЫРГЫЗСТАНЕ ВРЕМЕННО ЗАПРЕТИЛИ ЕЗДУ НА БОЛЬШЕГРУЗАХ

В Кыргызстане введено временное ограничение на движение транспортных средств, перевозящих большие грузы по дорогам общего пользования, сообщила пресс-служба Министерства транспорта и дорог республики.



Ограничение касается транспорта массой свыше 25 тонн и на грузкой на одну ось более 7 тонн.

«Запрет будет действовать с 1 июня по 1 сентября 2019 года с 9:00 до 20:00 при достижении дневной температуры воздуха 28 градусов и выше. Ограничение введено в целях обеспечения сохранности автомобильных дорог общего пользования», — говорится в сообщении Министерства транспорта и дорог республики.

Приказ не распространяется на следующие виды транспорта:

- осуществляющие перевозку пассажиров;
- выполняющие перевозки по доставке гуманитарной помощи;
- осуществляющие перевозку крупногабаритных и специальных грузов на основании специальных разрешений, выдаваемых уполномоченным госорганом;
- осуществляющие перевозку опасных грузов;
- дорожных органов Министерства транспорта и дорог КР;
- подрядные организации, задействованные в строительстве, реконструкции,

реабилитации и содержания автомобильных дорог общего пользования, исключительно на участках, переданных им по ордеру на производство дорожных работ и подъездных путей к данным участкам. Предварительно нужно согласовывать с Минтрансом.

Контроль за соблюдением приказа возложен на Министерство транспорта и дорог, а также на Главное управление обеспечения безопасности дорожного движения МВД.

[https://ru.sputnik.kg/
Kyrgyzstan/](https://ru.sputnik.kg/Kyrgyzstan/)

ПРЕМЬЕР ПОТРЕБОВАЛ ЗАВЕРШИТЬ РЕМОНТ ТРАССЫ КИШИНЭУ – УНГЕНЬ

И.о. Премьер-министра Молдовы Павел Филип потребовал от Министерства экономики и инфраструктуры и Государственной администрации дорог добиться, чтобы фирма, выполняющая работы на трассе Кишинэу-Унгень, в краткие сроки их завершила, передает МОЛДПРЕС со ссылкой на Управление правительства по связям с прессой.

Дорогу длиной 106 км должны были сдать в эксплуатацию еще в июле 2016 года, но работы затягивались по вине подрядных организаций.

Ремонт проводят азербайджанская компания «Evrascop» и чешская компания ОНЛ. Общий объем инвестиций достигает 80 млн. евро, которые выделяет Европейский инвестиционный банк. Компания Evrascop отвечает за реконструкцию дороги на двух участках: 6-24 км и 74-96 км. Компания ОНЛ восстанавливает участок между 24 км и 68 км трассы, ремонтирует десять мостов и строит переход по железной дороге, а также 8-километровую объездную дорогу в Унгень.

«Людам не интересны причины, по которым работы затягиваются, их не интересует, что подрядчики с 2016 года выплатили штрафы в размере 360 тыс. евро из начисленных более чем 5 млн. евро, люди хотят ездить по качественной дороге. И мы несем ответственность перед гражданами», - сказал Павел Филип.

Премьер-министр подчеркнул, что больше не будет принимать отсрочку работ, и дорога будет построена — с этими или другими подрядчиками. «Мы должны не ждать, а оценивать ситуацию так, как она есть. И должны поставить точку на «і». Или мы продолжаем, но тогда подрядчики должны доказать, что могут за-

вершить работу, погасить все свои долги и показать, что могут. Если нет, то они должны открыто признать, что не в состоянии это сделать. Но мы не должны издеваться над людьми. С ними или без них — эта дорога будет завершена», - отметил премьер.

Скорее всего, придется продолжить работу с фирмами, с которыми изначально были заключены контракты, потому что процесс повторных тендеров займет слишком много времени.

Назначен даже новый срок сдачи — ноябрь 2019 года.

По информации
национального
информационного агентства
МОЛДПРЕС



ДЕВЯТАЯ СЕССИЯ ОТРАСЛЕВЫХ СОВЕТОВ КООРДИНАЦИОННОГО ТРАНСПОРТНОГО СОВЕЩАНИЯ ГОСУДАРСТВ-УЧАСТНИКОВ СНГ

30 мая в Ростове-на-Дону состоялось заседание девятой сессии отраслевых советов Координационного транспортного совещания государств-участников Содружества Независимых Государств.

В мероприятии приняли участие заместитель Министра транспорта Российской Федерации Цветков Юрий Александрович, Председатель исполнительного комитета КТС СНГ Давыденко Александр Александрович, заместитель руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта Тарасенко Андрей Владимирович, Руководитель Секретариата МСД Каримов Бури Бачабекович, руководители министерств и ведомств стран СНГ: России и регионов, Азербайджана, Армении, Белоруссии, Казахстана, Киргизии, Узбекистана, Туркменистана, Молдавии, ассоциированные члены КТС СНГ, представители бизнес-сообщества, международных и общественных организаций в сфере транспорта.

В рамках Сессии состоялись заседания шести отраслевых Советов КТС СНГ: по автомобильному и городскому пассажирскому транспорту, по морскому и внутреннему водному транспорту, по информатизации на транспорте, по международным транспортным коридорам, по безопасности на транспорте и по образова-



нию и науке. На заседаниях были рассмотрены вопросы дальнейшего укрепления и развития сотрудничества в транспортной сфере между государствами Содружества.

На пленарном заседании были заслушаны доклады по результатам работы отраслевых советов, подведены итоги работы Сессии и вручены отраслевые награды.

Кроме того, обсуждались вопросы повышения безопасности и эффективности функционирования транспортных комплексов стран Содружества.

Участники мероприятия также рассмотрели возможность расширения взаимосвязи советов по вопросам развития интеллектуальных транспортных систем, образования и подготовки спе-

циалистов по перспективным специальностям и направлениям, в том числе в области цифровых технологий.

В рамках работы отраслевого совета по образованию и науке (СОиН) при КТС СНГ «Приоритеты сотрудничества вузов и НИИ транспорта стран СНГ в современных условиях» выступили ректоры и представители администрации транспортных ВУЗов стран СНГ. По результатам работы СОиН при КТС СНГ обсужден и дополнен проект резолюции, в котором, в том числе, предложено создание международного центра подготовки кадров высшей квалификации для транспортной отрасли.

<https://www.mintrans.ru/press-center/news/>



VIII МЕЖДУНАРОДНЫЙ СИБИРСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ФОРУМ

23- 25 мая в новосибирском «Экспоцентре» прошел VIII Международный Сибирский транспортный форум. Его участников ждала насыщенная деловая программа, включающая секции по вопросам развития воздушного, железнодорожного, водного, автомобильного транспорта, а также специализированная выставка индустрии транспорта, складской логистики и инфраструктуры TransSiberia 2019. Ключевыми темами обсуждения стали национальные проекты, прежде всего нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД). Также участники обсудили перспективы строительства четвертого моста через реку Обь, Восточного обхода, развитие Юго-Западного транзита.



вания технологий и проблемы ценообразования в дорожном строительстве, вопросы обеспечения транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры. Заместитель руководителя Росавтодора Евгений Носов провел выездное совещание на объекте реконструкции федеральной трассы Р-254 «Иртыш» в Новосибирской области.

Международный Сибирский транспортный форум — одно из крупнейших отраслевых мероприятий в России. Его цель — взаимодействие органов государственной власти, общественности и бизнес-сообщества для решения актуальных проблем транспортного и дорожно-строительного комплексов, повышения инвестиционной привлекательности Сибири. Организаторы Форума — Правительство Новосибирской области, Министерство транспорта России, Государственная Дума Российской Федерации, Законодательное Собрание Новосибирской области.

роги» и вопросам технического регулирования и стандартизации. В частности, было доложено о методах контроля и результатах оценки качества работ на объектах национального проекта в Новосибирской, Омской, Кемеровской и Томской областях, а также представлена программа по выработке новых стандартов в рамках реализации технического регламента Таможенного Союза «Безопасность автомобильных дорог».

Кроме того, специалисты дорожной отрасли на тематических конференциях обсудили направления совершенство-

В рамках Форума прошли круглые столы и конференции с участием представителей Министерства транспорта Российской Федерации, Государственной Думы, органов законодательной и исполнительной власти регионов Сибири, руководителей профильных федеральных ведомств, отраслевых ассоциаций, организаций транспортной и дорожной отраслей.

Площадку форума посетило, по подсчетам организаторов, не менее 9000 человек.

Пресс-служба
ФДА Росавтодор

В рамках VIII Международного Сибирского транспортного форума работало более 20 дискуссионных площадок: темы обсуждения касались вопросов развития различных видов транспорта и транспортной инфраструктуры. Особое внимание уделялось реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные до-



В ФОКУСЕ СОТРУДНИЧЕСТВО РОССИИ И АЗЕРБАЙДЖАНА В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА

24 мая в Минтрансе России состоялась встреча министра транспорта Российской Федерации Евгения Дитриха и министра транспорта, связи и высоких технологий Азербайджанской Республики Рамина Гулузаде, на которой были обсуждены вопросы двустороннего и многостороннего взаимодействия двух стран в области транспорта и дорожной инфраструктуры.



На встрече состоялся обмен мнениями о текущем состоянии и перспективах сотрудничества в сфере транспорта и логистики между Азербайджаном и Россией, а также мерах по увеличению объема транзитных грузоперевозок посредством международного транспортного коридора «Север — Юг».

Обсуждалось сотрудничество в области воздушного транспорта и дорожного хозяйства, пути совершенствования системы пунктов пропуска на российско-азербайджанской государственной границе.

Кроме того, речь шла о подготовке к подписанию двусторонних соглашений в области транспорта и внедрении интеллектуальных транспортных систем, а также взаимодействию при осу-

ществлении транзитных перевозок грузов.

Состоялись переговоры между делегациями двух стран по использованию после сдачи в эксплуатацию моста, строящегося через реку Самур в районе про-

пускных пунктов «Самур» (Азербайджанская Республика) — «Яраг-Казмаляр» (Российская Федерация) на азербайджано-российской границе, и системе «Платон».

Также было обсуждено расширение сотрудничества в сфере организации совместных спасательных работ в Каспийском море, воздушных перевозок и диджитализации транспорта.

Стороны также договорились о проведении переговоров рабочей группы по регулированию грузоперевозок между Ираном, Азербайджаном и Россией и подготовке соответствующих документов.

По информации Официального Интернет-ресурса Министерства транспорта Российской Федерации



КИТАЙСКИЕ КОМПАНИИ РЕАБИЛИТИРУЮТ ДВА УЧАСТКА ДОРОГИ КУЛЯБ – КАЛАИХУМБ

Министерство транспорта Таджикистана заключило с китайскими компаниями договоренность по реабилитации участков автодороги Куляб – Калаихумб. На реализацию проекта будет потрачено \$115,5 млн.



В частности, подписано соглашение с компанией JV of CSCEC Xingiang Construction & Engineering Co., которая займется реабилитацией 33-километрового участка,

соединяющего город Куляб с районом Шамсиддин Шохин (бывший Шуроабат).

На этом участке, кроме выполнения прочих работ, будут возведены три моста общей протяженностью 108 метров.

Также заключено соглашение с компанией China Road Bridge Corporation, которая будет реабилитировать 26-километровый участок дороги от селения Шкев до городка Калаихумб.

На этом участке дороги тоже планируется строительство трех мостов общей протяженностью 74 метра.

Совокупный объем этих двух проектов составляет \$115,5 млн. Финансирование проектов производится за счет привлеченных средств Исламского банка развития, Саудовского фонда развития, Кувейтского фонда развития, Фонда Абу-Даби, ОПЕК, а также за счет бюджетных вложений правительства Таджикистана.

По информации портала ASIA-plus





Дороги и транспорт Таджикистана



Журнал в журнале МСД



«Автомобильные дороги и транспорт – основные средства перевозки грузов и пассажиров в условиях горного Таджикистана. Именно дороги позволяют сократить транспортные пути и, соответственно, расходы на пассажирские и грузовые перевозки. Дороги одновременно являются лицом страны».

Худоёр ХУДОЁРЗОДА,
Министр транспорта Республики Таджикистан



Министр транспорта Таджикистана Х.З. Худоёрзода:

«ДОРОГИ – КРОВЕНОСНЫЕ АРТЕРИИ СТРАНЫ»



Пристальное внимание Основоположника Мира и Национального Единства, Лидера Нации, Президента Таджикистана Эмомали Рахмона к вопросам развития дорожной инфраструктуры подтверждает особую важность автомобильных дорог для нашей республики. Страна поставила перед собой задачу устойчивого развития и процветания, поэтому необходимо, в первую очередь, наращивать дорожные строительно-восстановительные работы и приводить внутренние объекты транспортной коммуникации в соответствие с мировыми стандартами.

В подтверждение вышесказанного, в годы независимости Таджикистана с целью выполнения поставленных задач в дорожно-транспортной сфере было реализовано более 45 государственных инвестиционных проектов.

Автомобильные дороги сравнивают с основными кровеносными венами в живом организме страны, и устранение недостатков и проблем в дорожно-транспортном секторе — задача не только Министерства транспорта республики, но и всех соответствующих органов и структур. Даже потребители дорог должны быть заинтересованы в их качественном, бесперебойном и безопасном функционировании.

Автомобильные дороги и транспорт — основные средства перевозки грузов и пассажиров в условиях горного Таджикистана. Именно дороги позволяют сократить транспортные пути и, соответственно, расходы на пассажирские и грузовые пере-

возки. Дороги одновременно являются лицом страны. Особую роль при проектировании, строительстве и эксплуатации автомобильных дорог играют объективные факторы, а именно, горный рельеф, поскольку 93 процента территории находится на разных высотных отметках. Сложное структурно-тектоническое строение рельефа, резко отличающийся климат в разных регионах республи-

ки заметно усложняют работу дорожников.

Географическая удаленность Таджикистана от основных морских коммуникаций создает объективные трудности в развитии государства, и в этой связи роль автомобильных дорог выходит на первый план.

Надо отметить, что техническое состояние автомобильных дорог в Таджикистане оставляет желать луч-





шего. В среднем около 30% дорог общего пользования находятся в неудовлетворительном состоянии. Несмотря на то, что немало делается в дорожном строительстве в стране, на сегодняшний день мы имеем изношенную дорожную сеть и высокую потребность в значительных инвестициях для приведения автомобильных дорог и дорожных сооружений в нормативное состояние.

Предпосылками такой неутешительной ситуации являются многие факторы.

В первую очередь, это ежегодный дефицит бюджетного финансирования работ по ремонту и содержанию автомобильных дорог. Дорожная отрасль финансируется всего в пределах 50% от общей потребности.

Дорожная отрасль нуждается в развитии современных систем мониторинга автомобильных дорог, контроле качества дорожных работ и системе планирования работ по строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог, основанных на передовых информационных технологиях.

Необходимо улучшать нормативную правовую основу функционирования дорожной отрасли, разрабатывать

новые стандарты и более четкие правила для регулирования различных аспектов дорожной деятельности, а также использовать инновационные технологии, материалы, машины, механизмы и оборудование.

Несовершенство нормативной базы, пробелы в дорожном законодательстве также снижают возможности контроля и мониторинга работ в дорожной отрасли. В этом отношении необходимо использовать и современные передвижные лаборатории для диагностики и оценки состояния существующих автомобильных дорог. В Таджикистане имеются две такие лаборатории — в проектно-институте и дирекции платных дорог. Необходимо их укомплектовать и использовать.

В Министерстве разработан долгосрочный стратегический документ — «Основные направления развития транспорта». Этот документ является основой для проведения структурной реформы, в том числе в автодорожной отрасли. В нем установлены поэтапные шаги для достижения устойчивого функционирования дорожной отрасли в направлении реализации следующих основных приоритетных задач:

— совершенствования нормативной правовой базы автодорожной отрасли;

— внедрения современных технических средств для управления и мониторинга работы дорожной отрасли, в т.ч. эксплуатации автомобильных дорог;

— внедрения системы контроля качества ремонта и содержания автомобильных дорог;

— повышения безопасности дорожного движения на всех автомобильных дорогах Республики;

— развития придорожного сервиса для удовлетворения повышенного спроса и потребности пользователей автомобильных дорог.

Необходимо использовать на практике самые передовые методы решения инженерных задач в области дорожного строительства, учитывающие изменяющиеся потребности экономики и накопленный международный опыт применения новых вариантов строительства, управления и финансирования, повышения безопасности дорожного движения и снижения экологических рисков. Совершенствование информационных технологий выводит на новый уровень развитие интеллектуальных транспортных систем (ИТС) и открывает





Из первых уст



возможности комплексного решения задач проектирования, строительства и эксплуатации автомобильных дорог в едином информационном пространстве. Все это и многое другое позволяет увязать в единое целое весь жизненный цикл автомобильной дороги и оценить её эффективность для конкретного направления грузо- и пассажиропотоков.

Международные автомобильные дороги республики в составе международных транспортных коридоров входят в Европейскую или Азиатскую сеть основных, промежуточных, соединительных автомобильных дорог и ответвлений, имеют соответствующую международную индексацию. К автомобильным дорогам международного значения относятся автомобильные дороги, соединяющие столицы соседних государств, а также входящие в соответствии с межгосударственными соглашениями в международную сеть автомобильных дорог.

Одна из основных задач, стоящих перед дорожниками республики, — обеспечение нормативного уровня содержания автомобильных дорог. Каждая функционирующая автомобильная дорога должна обеспечивать комфортность проезда и всесезонную эксплуатационную надежность.



Именно по эксплуатационному состоянию дороги пользователи дорог на собственном опыте оценивают результаты работы министерства транспорта и дорожного хозяйства в целом. Это и есть наиболее объективная оценка нашей деятельности. Развитие автодорожной сети, увеличение потоков автотранспорта, повышение технического уровня автомобилей определяют повышенные требования к транспортно-эксплуатационному состоянию автомобильных дорог. Это обуславливает необходимость рассмотрения и решения вопросов содержания дорог общего пользования в приоритетном порядке — как вопросов, имеющих государственное значение.

Именно при поддержке государства можно системно и комплексно решить задачу повышения технической и экономической эффективности содержания автомобильных дорог и повышать уровень социально-экономического развития страны.

В связи с тем, что территория Таджикистана находится преимущественно в горной местности, автомобильный транспорт является одним из важнейших для экономики республики. В 2018 году перемещение 93,2% всех грузов и 98% пассажиров пришлось на автомобильный транспорт. На сегодняшний день на рынке транспортных услуг услуги населению предоставляют 1440 хозяйственных субъектов и официально действуют





845 транспортных маршрутов. В 2018 году посредством автомобильного транспорта было перевезено 23 млн. тонн грузов с оборотом 3 млрд. 576 млн. тонн/км и 538 млн. пассажиров с оборотом в 5 млрд. 421 млн. пассажир/км.

Объём международных грузоперевозок за этот период составил 1570,5 тыс. тонн с оборотом 2372 млн. тонн/км и 332 млн. пассажиров с оборотом 232 млн. пассажир/км. По сравнению с 2017 годом объём грузоперевозок вырос на 16,3%, грузооборот — на 8,4%, а объём пассажироперевозок — в 2 раза. Благодаря перевозкам международного автомобильного транспорта, экспорт сельскохозяйственных товаров в 2018 году достиг 134,9 тыс. тонн и по отношению к 2017 году вырос на 25,5%.

Вследствие улучшения отношений Таджикистана с Республикой Узбекистан восстановлены 8 пограничных переходов. В настоящее время функционирует 16 погранпереходов через Узбекистан и на этой основе официально регулярно начали функционировать маршруты в города Ташкент, Термез, Денау, Самарканд, Самару и Новосибирск.

Посредством железной дороги перевезено 5 348 тыс. тонн грузов, что на 15% больше, чем в 2017 году.



Благодаря улучшению двусторонних отношений, восстановлена железная дорога Хушоди — Амузанг, что привело к увеличению объёма грузовых и пассажирских перевозок. Налаживание взаимовыгодного сотрудничества между Таджикистаном и Узбекистаном привело также к увеличению перевозки алюминия, нефтепродуктов, стройматериалов и многого другого.

В 2018 году по железной дороге перевезено 547,7 тыс. пассажиров, что на 3,2% больше по отношению к 2017 году. В настоящее время действует 6 направлений перевозки пассажиров, в том числе три из них международных (Душанбе — Москва, Куляб — Москва и Худжанд

— Москва) и три внутренних (Душанбе — Пахтабад, Душанбе — Бохтар — Куляб и Душанбе — Бохтар — Шахритус).

В свете соглашений между железными дорогами России, Казахстана и Таджикистана Управлением железных дорог Таджикистана для пассажиров, которые заранее покупают билеты, предусмотрены скидки от 35 до 45%. Такие же льготы предусмотрены для пассажиров, которые покупают билеты в пунктах железной дороги Термез, Карши, Самарканд. Им полагаются скидки до 25%.

В республике полным ходом идет реализация проектов, которые осуществляются за счет внешних займов. В транспортном строитель-





стве реализуется 12 проектов на сумму 638 млн. 770,7 тыс. долларов США на основании соглашения по кредитам и грантам и 521 млн. 456,0 тыс. долларов согласно подписанным соглашениям, в том числе безвозвратному кредиту на сумму 220 млн. 480 тыс. долларов США. 11 проектов из всех относятся к строительству и реабилитации автомобильных дорог, они составляют 88,7% (566 млн, 778 тыс. долларов США) от общей суммы инвестиций.

Последнее время полным ходом идут реконструкции автомобильных дорог Худжанд – Исфара, Гулистан – Исфара, Исфара – Ким, Ким – Кучкак, Канибадам – Патар, Дехмои – Пролетар и Пролетар – Маданият. Кроме того, идет ремонт автомобильных дорог Кани-

бадам – Патар, Худжанд – Исфара, Гулистан – Куляб и мост «Сельхозтехника» в городе Хорог.

Для эксплуатации автомобильных дорог Сугдской области и Куляба закуплено 215 единиц техники и оборудования, два АБЗ, дробильная установка на общую сумму 15,8 млн. долларов США. Из республиканского бюджета в 2018 году на строительство 28 объектов было выделено 14 млн. сомони, которые освоены в полном объеме и по отношению 2017 года составили 100,1%. В 2018 году научным проектно-изыскательским институтом министерства транспорта выполнены работы на сумму 7761 тыс. сомони на 53 объектах. Объем выполненных работ составил 100,1%. Кроме того, в прошлом году реализовано 6 проектов строительства

дорог и мостов, а также 13 инвестиционных благотворительных проектов.

По улучшению эксплуатации автомобильных дорог в прошлом году на средства республиканского бюджета выполнено работ на сумму 60,8 млн. сомони. По ремонту и содержанию автомобильных дорог республики, согласно отчетам, кроме того, выполнена работа на средства республиканского бюджета – в объеме 60 млн. 492 тыс. сомони, местного бюджета – 8 млн. 963 тыс. сомони и за счет предпринимателей – 75 млн. 352 тыс. сомони.



В целом за счет всех источников финансирования отремонтировано 874,7 км дорог, в том числе 211 км асфальтированных дорог и 664 км щебеночных. Также отремонтировано 132 моста и 173 трубы. В прошлом году после стихийных бедствий отре-





монтировано 267 км дорог, 15 мостов и 8 труб.

Для зимнего содержания автомобильных дорог министерство подготовило 46087 метров кубических материалов, 183 тыс. литров дизтоплива, а также другие материалы. Для зимнего содержания дорог использовано 471 единица техники.

Что касается международных отношений, то в прошлом году состоялось 6 двухсторонних встреч международного и регионального масштаба и подписано 8 документов нормативно-юридического характера. Руководство министерства транспорта провело 36 двухсторонних встреч с послами и представителями международных организаций, которые были посвящены вопросам развития транспорта и привлечения инвестиций в дорожную сферу.

Идея о реабилитации автомобильных дорог возникла еще в советское время, а в новом тысячелетии её значение ещё более возросло в связи с резкой активизацией торгово-экономического сотрудничества с Китаем и другими соседними государствами, а также странами СНГ и дальнего зарубежья.



Наиболее важным среди проектов советского времени был проект реабилитации одной из жизненно необходимых артерий республики — автомобильной дороги, соединяющей центр страны с севером республики и ГБАО.

В прошлом, особенно в зимнее время, эти дороги на перевальных участках постоянно закрывались на период свыше 6-7 месяцев в году из-за схода лавин и других природных катаклизмов. По причине отсутствия альтернативной дороги в этом направлении пользователи дороги ежедневно сталкива-

лись со многими трудностями и, случалось, даже погибали в пути. Только сегодня эта проблема смогла найти позитивное решение.

Следует отметить, что забота о хорошем состоянии дорог — одна из древнейших традиций таджикского народа, а сегодня — предмет неустанной заботы Лидера Нации, Президента страны Эмомали Рахмона. Ведь именно дороги всегда соединяли народы и страны, культуры и цивилизации, становились фактором развития человеческого общества и международной торговли.





Сухроб Мирзозода:

«ОДНА ИЗ КЛЮЧЕВЫХ ЗАДАЧ МИНИСТЕРСТВА — РЕАЛИЗАЦИЯ КРУПНОМАСШТАБНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОЕКТОВ»

В Таджикистане идет процесс реализации проектов, которые можно назвать ключевыми для развития транспортного комплекса республики. О том, как идет работа по развитию отрасли и что ждет её в ближайшие годы, — интервью Первого заместителя министра транспорта Республики Таджикистан Сухроба Мирзозода.



— Уважаемый Сухроб Бегматович! Расскажите, пожалуйста, о роли и значении крупных транспортно-дорожных проектов, призванных вывести Таджикистан на новый этап развития.

— Реализация транспортных и коммуникационных проектов, сооружение автомобильных магистралей, железных дорог, тоннелей и мостов является важным для достижения одной из главных стратегических целей Правительства Республики Таджикистан — превращения нашего высокогорного края в современное транзитное государство. И в первую очередь — это проекты реконструкции и сооружения автомобильных путей сообщения республиканского

и регионального значения. За годы своего независимого развития наша страна проделала огромный путь. Чувство гордости вызывают достигнутые успехи в формировании национальной государственности, устойчивые темпы роста экономики, последовательное повышение уровня жизни населения, возрастающий авторитет страны на международной арене. Поэтапно реализуются грандиозные планы выхода Таджикистана из коммуникационной изоляции и превращения республики в транзитное государство. Как подчеркнул Лидер нации, Президент Эмомали Рахмон: «Реализация инфраструктурных коммуникационных проектов является важнейшим фактором

социально-экономического роста и мощным стимулом внутреннего и регионального развития».

Транспортные пути сообщения поддерживают развитие городов, торговли и туризма, они жизненно важны для государства, имеющего колоссальные природные ресурсы. И, конечно, в настоящее время в работе Министерства транспорта Республики Таджикистан одно из главных направлений — это реализация в соответствии с международными стандартами одиннадцати крупномасштабных транспортно-коммуникационных проектов, призванных вывести нашу страну на современный этап экономического развития.





С целью содержания дорог в хорошем состоянии Правительство Республики Таджикистан год за годом увеличивает финансирование дорожного сектора, направив на его развитие 647 миллионов 149 тысяч долларов США. Среди крупномасштабных проектов следует выделить реабилитацию автомобильной дороги «Душанбе — Турсунзаде — граница Узбекистана» (она проводится в рамках проекта «Улучшение состояния региональной дороги «Душанбе — Турсунзаде», участок дороги от пересечения улицы Сино и проспекта Исмоила Сомони до западных ворот города Душанбе»). В сентябре 2018 года с участием Лидера нации Эмомали Рахмона в 82-м микрорайоне столицы состоялось открытие первой трехуровневой эстакады в Таджикистане. Новый перекрёсток расположен на пересечении проспектов Нусратулло Махсума и Бободжона Гафурова. В свою очередь, вышеупомянутая автотрасса «Душанбе — Турсунзаде» через район Рудаки связана с автомобильными дорогами «Душанбе — Бохтар» и «Душанбе — Нижний Пяндж» и выходит на Афганистан, благодаря чему призвана способствовать экономическому развитию и улучшению благосостояния населения.

Реабилитация и сооружение дорог, разрешение транспортных проблем ускорили процесс преобразования Тад-

жикистана в транзитное государство. Меры по улучшению дорожной сети вносят свой вклад в развитие села, торговли, туризма, повышение объемов экспорта и межрегиональную интеграцию.

В списке перспективных — проекты улучшения коридоров CAREC (Central Asia Regional Economic Cooperation Program) №3 и №5, реабилитация автомобильных дорог «Восе — Ховалинг» (88 км) и асфальтирование автомобильной дороги «Сайрон (Таджикистан) — Карамык (Кыргызстан)» (89 км). Их реализация предусматривает возведение цементных, гравийных и асфальтовых заводов, восстановление мостов, прокладку километров новых дорог и их обслуживание после реконструкции в период эксплуатации объекта, а также проектирование автотрассы. Строительство данных объектов позволит снизить логистические расходы зарубежных компаний и повысить количество оказываемого сервиса.

Наряду с этим, Таджикистан рассматривает транзит в качестве главного критерия конкурентоспособности в транспортном секторе и индикатора развития и повышения объемов экспорта. Примечательно, что в этом плане проекты по реабилитации и строительству дорог создали деловые возможности для предпринимателей, активизи-

ровали работу транспортно-экспедиторских компаний, использующих Таджикистан в качестве страны транзита. В более широком контексте, транспортный маршрут «Сайрон — Карамык» приобретает значимость в регионе по транзиту народнохозяйственных товаров и обеспечивает транспортную связь Таджикистана с государствами Центральной Азии и Китайской Народной Республики.

— Как Вы оцениваете реализацию транспортных проектов для развития Кулябского региона Хатлонской области?

— В настоящее время продолжается принятие необходимых мер, связанных с осуществлением проекта строительства автомобильной дороги «Восе — Ховалинг». Также идет полным ходом реабилитация автомобильной дороги «Кангурт — Бальджуван — Ховалинг» протяженностью 43 км. Общая стоимость проекта — 13,9 млн. долларов США. Он, в свою очередь, обеспечит тесную связь таджикской столицы с Хатлонской областью. Работы по проекту включают реабилитацию и реконструкцию шести участков дорог. Кроме того, реализация проекта позволит повысить безопасность дорожного движения путём установки солнечной системы дорожного освещения.



Немаловажным является то, что после ремонта и реконструкции автомобильная трасса «Восе – Ховалинг» в качестве соединяющего участка Шёлкового пути расширит грани регионального сотрудничества и будет способствовать росту товарооборота, а также развитию социально-экономических сфер городов и районов нашей горной республики.

Помимо этого, строительство и реконструкция автомобильных дорог «Восе – Ховалинг» и «Сайрон – Карымык» улучшат трафик региональной и международной сети автомобильных путей сообщения и качество обслуживания, снизят транспортные издержки и время в пути, положительно воздействуют на социально-экономическое развитие в Хатлонской области. Кроме того, реализация проекта создаст благоприятную возможность для устойчивого транспортного сообщения с соседними странами и в целом позволит улучшить транзитный потенциал данного участка в южном регионе (увеличение скорости и снижение стоимости грузоперевозок).

Целенаправленность политики Министерства транспорта Республики Таджикистан также иллюстрирует факт реабилитации автомобильной дороги «Душанбе – Бохтар», фаза I, включая строительство моста на реке Кафернеган и солнечной системы дорожного освещения. Первый этап проекта по строительству и реконструкции автомагистрали «Душанбе – Бохтар» охватывает 33,2 км. После полного осуществления этого этапа проекта дорога третьей категории будет переведена в категорию «1-Б». Ширина дороги составит от 16 до 25 метров.

Второй этап строительства и реабилитации автомобильной магистрали «Душанбе – Бохтар» (фаза II) охватывает 39,6 км, включая строительство моста на реке Вахш. Согласно проекту, на данном участке помимо моста будет построено 46 трубопроводов, экодук для перехода скота, 18 остановок и 3 пропускных пункта. По завершении проекта дорога будет соответствовать первой категории дорожного строительства. Окончание сроков проекта намечено на 2021 год.

Следует отметить, что автодорога «Душанбе – Бохтар», по которой ежедневно проезжают порядка 10 тысяч машин, является частью стратегического связующего звена между севером и югом страны и частью коридоров 2, 5 и 6 CAREC. Сейчас это одна из наиболее загруженных дорог в Таджикистане. В результате реконструкции она будет расширена с двух до четырех полос, также будет положено новое дорожное покрытие. Одновременно со строительством трассы в районах Бохтарского региона с участием населения продолжаются берегоукрепительные работы.

Еще один значимый проект – строительство мостов и тоннелей на авто- и железнодорожной магистрали «Ду-





шанбе – Бохтар – Куляб” (участок “Вахдат – Яван”). Стоимость проекта 71,993 млн. долларов США. Предусматривается сооружение пяти мостов длиной 581,6 метров, трех тоннелей протяженностью 3643 метров – на общую сумму 68,992 тысяч долларов США.

Наряду с этим продолжается реализация проекта “По закупке оборудования и дорожно-строительной техники для предприятий по обслуживанию автомобильных дорог Министерства транспорта Республики Таджикистан”. В настоящее время из 81 предусмотренной для приобретения единицы техники и оборудования закуплено 23. Такая ситуация потребовала от Правительства республики материально-технического оснащения дорожно-строительных организаций, а также привлечения частного капитала в транспортную отрасль. Поэтому в дорожном хозяйстве произошли заметные перемены. Прежде всего, улучшилась техническая оснащенность дорожно-строительных организаций, стала активнее приобретаться современная дорожно-строительная техника известных компаний из

России, Германии, Швеции, Республики Корея, Японии, Китая и др.

— Какие еще масштабные работы по реконструкции и восстановлению дорог ведутся в республике?

— Отмечу реконструкцию автомобильной дороги «Худжанд – Исфара». Этот проект включает также приобретение дорожной техники и автомашин для Группы реализации, а также закупку отраслевого оборудования для подсчета интенсивности движения и классификаторов на общую сумму 54 млн. долларов США. На сегодняшний день освоено 68%.

В рамках проекта реконструировано 67,7 км автодороги “Канибадам – Патар”

Важную роль для ускорения процесса выхода Таджикистана из коммуникационного тупика занимает реконструкция автодороги «Айни – Пенджикент – граница с Узбекистаном», имеющая региональное значение. Говоря о необходимости реконструкции этого участка, необходимо отметить, что она содействует созданию благоприятных условий для развития торгово-экономических связей, создает хорошие предпосылки для дальнейшего развития промышленности, сельского хозяйства и обеспечения занятости населения. Строительство объекта входит в проект улучшения транспортного коридора CAREC.

Еще одна магистраль «Душанбе – Худжанд – Чанак» соединила Согдийскую область со столицей и другими регионами страны и является большим шагом на пути к достижению первоочередной стратегической цели – выхода страны из коммуникационного тупика.

Для создания завершённой внутренней транспортной





сети и обеспечения выхода всех регионов республики на международные автотрассы, на основе экспертного внутреннего и внешнего анализа, была разработана программа восстановления и реконструкции региональных дорог до 2025 г. Эта программа учитывает все аспекты социально-экономической выгоды и позволит уменьшить затраты на транспортные услуги.

С завершением строительства автодорог «Айни – Пенджикент», «Душанбе – Турсунзаде», «Душанбе – Дангара», «Восе – Ховалинг» и «Сайрон – Карамык» и реконструкции автомагистрали «Душанбе – Чанак» на территории Таджикистана возникнет единое транспортное пространство.

Между областями и районами республики сформи-

ровался внутренний рынок, укрепилась торгово-экономические связи, производственно-техническая база дорожно-строительных предприятий, улучшилось финансирование транспортного сектора. В транспортную отрасль был привлечен банковский капитал и зарубежные инвестиции и, главное, появились частные дорожно-строительные компании, которые начали заниматься реконструкцией и ремонтом дорог. Такое бурное развитие отрасли повысило социально-экономический и технологический уровень страны и способствовало ее вовлечению в систему мирохозяйственных связей. Стратегия развития дорожно-транспортного сектора страны включила в себя два основных направления: со-

здание единой транспортной сети в республике и соединение ее с международными автотрассами, подкрепленное присоединением к международным конвенциям и соглашениям по транспорту.

— Ежегодно стихийные бедствия наносят экономике Таджикистана и частному сектору десятки миллионов долларов ущерба, в том числе от их последствий серьезно страдает дорожно-транспортная отрасль. Можно ли что-то противопоставить бесчинству стихии?

— При поддержке Японского правительства и Правительства Республики Таджикистан реализован проект «Усиления потенциала по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуациях на автомобильных дорогах. Техническое сотрудничество (2017 – 2020)». Цель проекта – повышение потенциала Министерства транспорта Республики Таджикистан, государственных предприятий по управлению автомобильным хозяйством /ГУАХ/ГУСАД/ в Гиссаре и Согдийской области, а также государственных предприятий по содержанию автомобильных дорог Нуробадского, Раштского и Таджикобадского районов по предотвращению и ликвидации чрезвычайных ситуаций (ЧС) на дорогах. Предусмотрены следующие меры:





проведение обучения по предупреждению и ликвидации ЧС; разработка руководств по предупреждению ЧС на дорогах для ГУАХ/ГУСАД; разработка плана предотвращения ЧС на дорогах для каждого участка; усилена структура управления Минтранс РТ и целевых ГУАХ/ГУСАД в сфере предотвращения и ликвидации чрезвычайных ситуаций на дорогах. Наряду с этим, усовершенствованы методы восстановительных работ в целевых ГУАХ/ГУСАД путем стандартизации. Внедрен процесс предупреждения чрезвычайных ситуаций с помощью мер, адаптируемых к местным условиям, в целевых ГУАХ/ГУСАД. Министерство транспорта Республики Таджикистан и целевые ГУАХ/ГУСАД снабжены полной информацией по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций на автодорогах, необходимой для проведения предупредительных и восстановительных работ. Общие затраты составили 3 млн. долл. США.

В список перспективных также включен проект «Укрепления важной дорожной инфраструктуры для обеспечения устойчивости к природным опасностям» стоимостью 19104,4 тысяч долларов США. Он предусматривает сооружение 18 мостов в Горно-Бадахшанской автономной области. Данный проект также вклю-



чает в себя укрепление 31 км берега вдоль рек в четырех районах Хатлонской области. Проект будет реализован до 2023 года.

Назову еще проект строительства и реконструкции участков автомобильной дороги «Куляб – Калаи – Хумб»: Куляб – Шурабад и Шкев – Калаи – Хумб. План реконструкции предусматривает модернизацию около 32 километров дороги от города Куляба до района Ш. Шохин и 26 километров от Шкева до Калайхумба с одной проезжей частью шириной 10 метров.

Эти участки дороги считаются главной частью автомобильной дороги «Куляб – Калаи – Хумб», их реконструкция позволит обеспечить круглогодичное транспор-

тное передвижение населения данного региона, в разы увеличить объем транспортировки товаров и с/х продукции. Проект, который будет завершён в 2022 году, предусматривает работы по уравниванию и расширению дороги, установку 39 водопроводных труб, строительство бетонных арыков по обочинам дороги длиной 40 тыс. метров, возведение защитных фундаментов общей протяженностью 10 тыс. метров, 2-х мостов и ряда других необходимых инженерных сооружений.

Отмечу также успешную реализацию проекта «Строительства противополавиновых галерей по автодороге Душанбе – Чанак». Его стоимость составила 4 млн. 980 тыс. долл. США.





ТРАНСПОРТ ПОД КОНТРОЛЕМ

Шерали ГАНДЖАЛЗОДА,
Начальник ГСПН и РОТ



Государственная служба по надзору и регулированию в области транспорта (ГСПН и РОТ) находится в системе управления Министерства транспорта Республики Таджикистан и является органом государственного надзора в транспортном комплексе, осуществляющим контроль за соблюдением нормативно-правовых актов в области автомобильного, водного, железнодорожного транспорта и дорожного хозяйства и регулирует их деятельность.

Правительством Республики Таджикистан в качестве приоритетов развития и экономики обозначены: выход из коммуникационной изоляции, энергетическая и продовольственная независимость страны.

За 28 лет независимости Республики Таджикистан по инициативе Основателя мира и единства, Лидера нации, Президента Республики Таджикистан Эмомали Рахмона и Правительства Республики для выхода из

коммуникационного тупика построено и реконструировано более 2500 километров автомобильных дорог, свыше 30 километров тоннелей, в том числе построены и сданы в эксплуатацию тоннели: «Хатлон» протяженностью 2223 м, «Озоди» протяженностью 4450 метров, «Шахристон» протяженностью 5253 метров, Истиклол протяженностью 5000 метров, Дусти протяженностью 1047 метров и другие, а также противолавинные галереи протяженностью более 3600 м.

В настоящее время завершили основные работы на проектах по строительству и реконструкции автодорог Айни – Пенджикент – граница Узбекистана, Душанбе – Турсунзаде – гр. Узбекистана, Восеъ – Ховалинг, Худжанд – Исфара, участка Шуроабд – Шагон автодороги Душанбе – Куляб – Кульма, строительству и реконструкции кольцевой развязки в 82 мкр-не Душанбе и строительство железной дороги Душанбе – Кургантюбе –

Куляб. Продолжаются строительно-монтажные работы на проектах по реабилитации автодороги Душанбе – Бохтар (фазы 1 и 2), автодороги Кангурт – Балджувон – Ховалинг, реабилитация автодороги Душанбе – граница Узбекистана (участок от памятника Авиценны до западных ворот города Душанбе (кроме кольцевой развязки в 82 мкрн.)). В настоящее время идут подготовительные работы по строительству и реконструкции автодороги Куляб – Калаихумб на участках «Куляб – Шуроабд» и «Шкев – Калаихумб», участке Кальаихумб – Вандж, продолжается реконструкция автодороги Вахдат – Рашт – Ляхш – граница Кыргызстана (км 72-158) и строительство дополнительных галерей на автодороге Душанбе – Худжанд.

За всеми этими проектами ведёт контроль Государственная служба по надзору и регулированию в области транспорта. Вся работа ведётся в соответствии с пла-





ном мероприятий. Служба проверяет и контролирует деятельность предприятий и организаций, независимо от форм собственности, которые непосредственно занимаются строительством, реконструкцией, содержанием и эксплуатацией автомобильных дорог и сооружений.

Для своевременного устранения выявленных в работе дорожников недостатков, Служба выдаёт предписания. В случае несвоевременного устранения выявленных недостатков и правонарушений, в соответствии с законодательством Республики Таджикистан, ответственные лица организаций привлекаются к административной ответственности.

Но наша служба старается не карать, а предотвращать нарушения в строительстве, ведя повседневную профилактическую работу на объектах.

С целью охраны автодорог от преждевременного разрушения, а также предотвращения движения грузовых транспортных средств с нагрузками и габаритами, превышающими установленные нормы, со стороны Службы организовано 22 пунктов взвешивания на автомобильных дорогах. Дан-



ные пункты оснащены стационарными и мобильными весами, ведётся круглосуточное дежурство. Согласно действующим требованиям правовых актов, допустимая норма перевозки грузов автомобильным транспортом на территории Республики Таджикистан с учетом веса автомобиля определена в 40 тонн. Запрещается движение транспортных средств по дорогам общего пользования с нагрузками и габаритами, превышающими установленные нормы (с разделимым грузом). В случае превышения допустимых норм веса и нагрузки на ось транспортного средства (с разделимым грузом) принимаются соответствующие меры в соответствии с законодательством

Республики Таджикистан, и выдаётся предписание для разгрузки груза, превышающего установленные нормы, или его перегрузки на другой подвижной состав. В случае превышения допустимых норм веса и нагрузки на ось транспортного средства (с неразделимым грузом), до оформления специального разрешения Государственной службой по надзору и регулированию в области транспорта движение транспортного средства до места назначения груза запрещается.

Со стороны Службы в 2018 году было выявлено 733 случаев не соблюдения правил перевозки крупногабаритных и тяжеловесных транспортных средств и перевозчики





были оштрафованы в размере 1832500 сомони, а в первом квартале 2019 года было выявлено 125 случаев вышеуказанных правонарушений и наложен штраф в размере 343750 сомони.

В Республике Таджикистан планируется внедрить технологию взвешивания транспортного средства в движении на высокой скорости (HS WIM).

Новая система взвешивания в движении будет использоваться для:

- предоставления данных об осевой нагрузке в целях статистики и планирования;
- предоставления данных об осевой нагрузке для превентивных действий, как например, предупреждение водителей, определения профиля компании;
- предоставления данных об осевой нагрузке для скрининга и предварительного отбора, а также
- предоставления данных об осевой нагрузке для прямого правоприменения.

В целом со стороны Службы на основе соответствующих статей Кодекса Республики Таджикистан «Об административных правонарушениях»



за несоблюдение требований нормативно-правовых актов в сфере транспорта в 2018 году было составлено 49182 протоколов об административных правонарушениях и наложен штраф в общей сумме 6090150 сомони.

В транспортной отрасли Республики Таджикистан (на конец 2018 года) зарегистрировано и функционирует 214 государственных и частных транспортных предприятий, 51 пассажирский терминал,

11 грузовых терминалов, 1172 станции технического обслуживания и ремонта автомобилей, 289 государственных и частных предприятий дорожного хозяйства и 89 государственных и частных предприятий железнодорожной отрасли, которые осуществляют свою деятельность на основании специальных лицензий, обеспечивают нормальный ритм отрасли, и в целом вносят весомый вклад в развитии экономики республики.





Положение о Государственной службе по надзору и регулированию в области транспорта

(Утверждено Постановлением Правительства Республики Таджикистан от 3 марта 2007 года за №107)

Общие положения

Государственная служба по надзору и регулированию в области транспорта (далее — Служба) является органом государственного надзора в транспортном комплексе, осуществляющим контроль над соблюдением нормативных правовых актов в области автомобильного, водного, железнодорожного, электрического, промышленного транспорта и дорожного хозяйства, и регулирует их деятельность.

Служба находится в Схеме управления Министерства транспорта Республики Таджикистан.

Служба осуществляет свою деятельность во взаимодействии с органами охраны Государственной границы, таможенными органами, государственной автомобильной инспекцией, местными органами исполнительной государственной власти и другими контролирующими органами.

Функции

Служба осуществляет следующие функции:

- контроль за соблюдением юридическими и физическими лицами, независимо от форм собственности, нормативных правовых актов и международных договоров в транспортном комплексе, определяющих порядок функционирования автомобильного, водного, железнодорожного транспорта и дорожного хозяйства, а также деятельность, связанной с осуществлением транспортного процесса;
- государственное регулирование деятельности в области транспорта и дорожного хо-

зяйства, а также деятельности, связанной с транспортным процессом;

- выдача и переоформление лицензий для осуществления деятельности по проектно-изыскательским работам, строительству, ремонту и реконструкции автомобильных, железных дорог и дорожных сооружений, по перевозке пассажиров и грузов автомобильным и железнодорожным транспортом, по техническому обслуживанию и ремонту на автомобильном и железнодорожном транспорте, деятельности пассажирских и грузовых терминалов и других видов деятельности в соответствии с законодательством Республики Таджикистан;

- выдача специальных разрешений на перевозки тяжеловесных и крупногабаритных грузов;

- выдача сертификата взвешивания транспортных средств;

- составление реестра выданных лицензий;

- организация пропуска автомобильными дорогами транспортных средств с нагрузками и габаритами, превышающими установленные нормы;

- создание условий для нормального функционирования рынка транспортных и других услуг, связанных с транспортным процессом.

Служба имеет право:

- проверять деятельность физических и юридических лиц, осуществляющих перевозочную, транспортно-экспедиционную, дорожную и другую деятельность на транспорте и дорожном хозяйстве, а также строительство железных дорог, организацию ремонта



и технического обслуживания транспортных средств, деятельности терминалов (за исключением предприятий, учреждений и организаций органов силовых структур, обороны, таможенных и налоговых органов, кроме случаев осуществления ими коммерческо-предпринимательской деятельности) в части соблюдения ими нормативных правовых актов и международных договоров в транспортном комплексе, а также требовать от них представления необходимых сведений для выполнения возложенных на Службу задач;

- организовывать пункты контроля транспортных средств в пунктах пропуска через Государственную границу Республики Таджикистан, а также в согласовании с Министерством внутренних дел Республики Таджикистан в автомобильных дорогах организовать стационарные контрольные пункты и оснащать их оборудованием и инструментами необходимыми для проведения проверки транспортных средств и проводить в них государственный контроль над соблюдением гражданами и организациями, осуществляющими международные перевозки пассажиров и грузов, законодательства Республики Таджикистан и международных правовых актов в сфере транспорта признанных Республикой Таджикистан;

- осуществлять проверки транспортных средств на линиях, в терминалах, пунктах контроля в части соблюдения транспортного законодательства и лицензионных требований и условий;

- приостанавливать, возобновлять срок действия лицензии, а также обращаться в суд для аннулирования действия выданных лицензии;

- приостанавливать, возобновлять действия сертификатов (свидетельств) и их аннулирование в транспортном комплексе;

- рассматривать дела по административным правонарушениям;

- составлять акты, административные протоколы, выносить предупреждение, выдавать предписание, распоряжение, принимать

решения, обязывающие лицензиата устранить выявленные нарушения в установленные сроки;

- использовать при проведении инструментальных замеров, измерений и проверок оборудования, приборы и инструменты, прошедшие государственные проверки в соответствии с государственными стандартами и техническими условиями;

- при составлении протокола изымать транспортные регистрационные документы до устранения нарушений и выдавать водителю временный технический талон об изъятии этих документов;

- контролировать соблюдение норм и правил в строительстве автомобильных дорог, мостов, тоннелей, переходов, галерей улиц, железнодорожных переездов, а также в благоустройстве и строительстве коммерческих непромышленных сооружений, точек по торговле горюче-смазочными материалами и других обслуживающих сооружений на полосах отвода автомобильных дорог...

Организация деятельности

Службу возглавляет Начальник, назначаемый на должность и освобождаемый от должности Правительством Республики Таджикистан по представлению Министерства транспорта Республики Таджикистан. Начальник Службы имеет 2 заместителя, назначаемого на должность и освобождаемого от должности Министерством транспорта Республики Таджикистан по представлению Начальника Службы.

Начальник Службы имеет право:

- осуществлять оперативное руководство деятельностью Службы;

- в установленном порядке назначать и освобождать от должности работников;

- утверждать положения о структурных подразделениях, сметы расходов, штатное расписание, должностные инструкции Центрального аппарата и региональных управлений Службы;



— утверждать планы работ и прогнозные показатели деятельности структурных подразделений Службы;

— представлять в установленном порядке работников Службы к награждению государственными наградами Республики Таджикистан.

Работники службы имеют право иметь удостоверение и пользоваться форменной одеждой, образцы, порядок и сроки выдачи, которой утверждаются Министерством транспорта Республики Таджикистан.

Служба по надзору и регулированию в области транспорта является юридическим лицом, имеет единый казначейский счет в Министерстве финансов Республики Таджикистан и счета в банках, печать с изображением Государственного герба Республики Таджикистан и со своим наименованием, а также соответствующие печати и штампы. Имущество Службы формируется за счет имущества, переданного ему государством, а также иного имущества, стоимость которых отражается в балансе Службы.

Структура Центрального аппарата Государственной службы по надзору и регулированию в области транспорта

- Руководство
- Отдел надзора и регулирования дорожного хозяйства
- Отдел надзора и регулирования автомобильного и водного транспорта
- Отдел надзора и регулирования железнодорожного транспорта
- Отдел кадров и специальных работ
- Учетно-бухгалтерский отдел

- Отдел экономики и информации
- Сектор права
- Организационно — хозяйственный сектор
- Центральный диспетчерский сектор

Схема управления Государственной службы по надзору и регулированию в области транспорта

- Центральный аппарат
- Управление надзора и регулирования международных автомобильных перевозок Государственной службы по надзору и регулированию в области транспорта
- Управления Государственной службы по надзору и регулированию в области транспорта Горно — Бадахшанской автономной области
- Управления Государственной службы по надзору и регулированию в области транспорта Согдийской области
- Управления Государственной службы по надзору и регулированию в области транспорта города Душанбе
- Управления Государственной службы по надзору и регулированию в области транспорта Курган-тюбинского региона
- Управления Государственной службы по надзору и регулированию в области транспорта Кулябского региона
- Управления Государственной службы по надзору и регулированию в области транспорта Гиссарского региона
- Управления Государственной службы по надзору и регулированию в области транспорта Раштского региона
- Государственное унитарное предприятие «Центр Сертификации работ и услуг сферы транспорта».



ТАДЖИКСКО-АФГАНСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА

С учётом значительной протяженности общей границы можно рассматривать Республику Таджикистан как один из основных транзитных путей в Афганистан. Этот аспект сотрудничества стал главной причиной сооружения мостов через пограничную реку Пяндж, появления сети дорог и инфраструктурных объектов. С целью поддержания и развития двусторонних отношений с соседним государством, Таджикистан, в свою очередь, восстанавливает транспортный сектор, строит новые дороги и мосты, линии электропередач и железные дороги, соединяющие страну с Афганистаном, предпринимает меры по упрощению приграничной торговли.

Еще во времена СССР для Афганистана были построены транспортные коммуникационные линии. В 1959 году подписано соглашение о расширении технико-экономического сотрудничества, в соответствии с которым Советский Союз предоставил помощь в сумме более 560 млн. рублей для постройки автомобильной дороги «Кушка — Герат — Кандагар» (1200 км). В 1970 году ее сооружение успешно завершилось.

Строительство дорог и мостов — добрая национальная традиция

18 июня 2003 года Президентами Таджикистана, Афганистана и Ирана были подписаны Договоренность о реконструкции и Разрешение на использование 4 автомобильных транспортных коридоров, проходящих по территории договаривающихся стран.

1. Душанбе (Таджикистан) — Шерхан Бандар — Мазори Шариф — Гират (Афганистан) — Дугорун — Каин Заидан — Чобахар (Иран).

2. Чобахар — Заидан — Пули Милак — Зарандж — Дилором — Гират — Мазори



Шариф — Шерхан Бандар — Душанбе.

3. Бандар — Аббас — Дугорун — Гират — Шибирган — Мазори Шариф — Шерхон Бандар — Душанбе.

4. Бозаргон — Тегеран — Машхад — Дугорун — Гират — Шибирган — Мазори Шариф — Шерхон Бандар — Душанбе.

Использование этих маршрутов сокращает расстояние и время доставки грузов к таким крупным морским портам, как Бендер-Аббас, Стамбул и другие. Развитие транспортных магистралей северных провинций Афга-

нистана и центрально-азиатских государств позволит перейти на качественно новый уровень торгово-экономических отношений. В этом плане ожидается рост товарооборота на транзитном транспортном коридоре «Кундуз — Нижний Пяндж — Душанбе — Худжанд — Ташкент», который будет проходить по территории Афганистана, Таджикистана и Узбекистана.

27-28 апреля 2005 года в ходе визита Президента Республики Таджикистан Эмомали Рахмона в Исламскую Республику Афганистан



подписаны 11 межгосударственных и межправительственных соглашений. Наиболее важным стал Договор о дружбе и сотрудничестве между соседними государствами, а также «Соглашение о транспорте и транзитных перевозках грузов и пассажиров» и «Соглашение о пограничных контрольно-пропускных пунктах». Эти документы заложили прочный фундамент таджикско-афганского сотрудничества.

Благодаря действенным мерам по созданию региональной и межрегиональной транспортной инфраструктуры год от года возрастает роль Таджикистана как транзитной страны.

Важное значение для экономического возрождения Афганистана имеет автомобильная дорога «Ош — Хорог» (728 км), которая после ввода ограниченного контингента советских войск в 1979 г. использовалась для его снабжения. Протяжённость автодороги «Ош — Ишканим» (граница Афганистана) 735 км, «Ош — Файзабад» (провинция Бадахшан, северный Афганистан) — порядка 1100 км. Участок дороги «Ош — Хорог — Файзабад» действует круглый год. До введения в строй автодороги «Куляб — Дарваз» в 1998 году и сооружения мостов через реку Пяндж, эта дорога была единственной трассой через Таджикистан в Афганский

Бадахшан. В январе — феврале 2002 года, в связи с гуманитарными поставками МЧС РФ, Таджикистана и Кыргызстана в Файзабад (провинцию Бадахшан) проведена реконструкция дороги. Трасса «Ош — Хорог — Файзабад» активно использовалась в ходе реализации этой программы в 2002 — 2005 гг. Осенью 2005 года началась реконструкция моста в Ишканиме, в результате чего была увеличена его грузоподъёмность с 10 до 30 тонн. Длина сооружения составляет 99,3 метров, ширина — 4,5 метров. Возведение третьего моста между Таджикистаном и Афганистаном было осуществлено в короткие сроки в сотрудничестве с Организацией Агахана по развитию. На эти цели израсходовано 1 млн. 200 тыс. сомони.

В своей речи на официальной церемонии в честь этого исторического события в 2006 году глава государства Эмомали Рахмон подчеркнул, что «строительство дорог и мостов является доброй национальной традицией... Главными задачами реализации данного проекта является обеспечение устойчивой связи между братскими народами двух соседних стран...».

Также лидер нации заявил: «Благодаря созданию региональной и межрегиональной транспортной инфраструктуры возрастёт роль Тад-

жикистана как транзитной страны. Для этого сегодня в республике осуществляется 12 инвестиционных проектов на сумму более 2 миллиардов сомони, практическая реализация которых имеет огромное значение для развития всего региона».

Сооружение мостов способствовало созданию трансафганского транспортного коридора

Первый мост между Таджикистаном и Афганистаном возведён ещё в 2002 году в местечке Тем вблизи Хорога. На строительстве этого моста израсходовано 1 млн. 209,4 тыс. сомони. В 2004 году сдан в эксплуатацию мост через реку Пяндж в местечке «Рузвай» в Дарвазском районе /1 млн. 294,7 тыс. сомони/ при поддержке международного Агентства Агахана по развитию (Aga Khan Development Network). Висячий мост имеет длину 135 метров и 3,5 метров в ширину. Пропускная способность — 25 тонн. Получил название «Мост дружбы».

В августе 2011 г. в эксплуатацию сдан уже шестой мост в Вандже через реку Пяндж (\$3 млн.). Эти средства выделены в рамках трёхстороннего соглашения между Афганистаном, Таджикистаном и Фондом Ага-хана (АКФ). В проекте было задействовано





свыше 450 таджикских и афганских рабочих. Мост имеет протяжённость 216 метров, ширину 5 метров, грузоподъёмность до 30 тонн. 16 августа 2011 г., выступая в Вадже на открытии межгосударственного моста, Президент Эмомали Рахмон подчеркнул: «Мы высоко ценим древнюю историю и культуру предков, добрые традиции и общие ценности, которые объединяют нас с народом Афганистана, постоянно стремимся к сохранению и укреплению братских уз».

31 октября 2011 года Президент Таджикистана Эмомали Рахмон и Духовный лидер исмаилитов принц Ага-хан IV заложили первый камень в основании будущего автомобильного моста через реку Пяндж в Шурабадском районе, который соединил южные районы Таджикистана с северными провинциями Афганистана. Новый мост длиной 182 м построен на 269 километре автотрассы «Куляб – Калъаихум», связав Шурабадский район республики с афганской провинцией Хохон. Проект осуществлен при поддержке правительства Германии через АКDN, стоимость – \$3,1 млн.

Самый крупный мост на реке Амударья, построенный при финансово-технической помощи США, – весомый вклад в возрождение Шелкового пути. Сооружение моста началось в июне 2005 года. Проектирование и строительные работы в течение 19 месяцев вели специалисты

инженерного корпуса армии США и компании «Ризани де Эккар» (Италия). На строительство привлечено более 450 таджикских и афганских рабочих, 40 инженеров из РФ, США, Италии, Таиланда, Филиппин и Индии. Мост сооружен с учётом защиты от возможных последствий сильных землетрясений. 26 августа 2007 года новый мост, соединяющий Таджикистан и Афганистан, был сдан в эксплуатацию. Протяжённость коммуникационного объекта – 67,2 м, ширина – 11 м. В церемонии открытия моста принимали участие Президент Таджикистана Эмомали Рахмон, Президент Афганистана Хамид Карзай, министр торговли США Карлос Гутьеррес. Глава таджикского государства назвал завершение строительства моста «хорошим результатом взаимовыгодного сотрудничества между Таджикистаном, Афганистаном и правительством США». За сутки мост может пропустить более 1000 автомашин.

В перспективе это позволит кардинально улучшить инфраструктуру всего региона. В этом плане, шаги предпринимаемые правительством Таджикистана по созданию транзитных путей через Афганистан отвечают интересам расширения сети дорог в контексте развития международного транспортного коридора «Север–Юг» и диверсификации внешнеэкономических связей региона.

Строительство мостов и дорог – главный фактор успешного развития приграничной торговли

В целях расширения торговли Таджикистан и Афганистан еще в середине 90-х годов XX в. предпринимают совместные усилия для открытия приграничных торговых точек в Ишкашуме, Хороге, Калаихуме, в местечке «Ойхонум» провинции Тахар. Для легитимизации приграничной торговли создана обширная правовая база. Постановлением от 2.10.2002 г. № 397 Правительство утвердило «Правила осуществления приграничной торговли в Республике Таджикистан». В документе определены правила открытия, приостановления и восстановления приграничных торговых точек, организации работ на торговых приграничных точках, их материально-финансовое обеспечение, перечень товаров, предназначенных для приграничной торговли.

Для беспрепятственного перемещения участников приграничной торговли и транзита товаров было подписано межправительственное «Соглашение о пунктах перехода на государственной границе», а в приложении указан перечень пунктов перехода на государственной границе соседних стран, режим работы в этих пунктах. Также принято постановление Правительства РТ «О транзитных станциях международного транс-



порта» (2.05.2007, №212). Кроме того, вопросы приграничной торговли регулируются Таможенным кодексом РТ, Законом «О собственности в Республике Таджикистан» и др. С афганской стороны вопросы приграничной торговли отражены в Конституции Исламской Республики Афганистан, Законе Исламской Республики Афганистан «О торговле» и др.

Результатом правового регулирования участниц приграничной торговли стал тот факт, что за период 2005—2011 гг. объем приграничной торговли вырос в 7 раз. Сегодня в Таджикистане имеется 14 приграничных районов, в 23 пунктах перехода границы имеются возможности для создания точек и рынков приграничной торговли. Пока действуют 3 точки приграничной торговли на таджикско-афганской границе: в кишлаках «Рузвай» Дарвазского района на 150 мест, «Тем» города Хорог на 170 мест и «Ишкашим» Ишкашимского района на 150 мест. Рынки приграничной торговли работают один день в неделю. Также действуют рынки приграничной торговли в районах Шурообод (местечко «Шохон»), в селении Мир Саид Али Хамадани и кишлаке «Кокул» Фархарского района Хатлонской области на границе с Афганистаном.

В ходе II Заседания Таджикско-Афганской межправительственной комиссии по экономическому, торговому, техническому и социальному сотрудничеству в Кабуле

в 2008 г., ее участники признали развитие торговых связей в качестве приоритетных. Особое внимание уделялось вопросам развития приграничной торговли. В ходе работы комиссии сопредседатель Совместной межправкомиссии, министр транспорта и коммуникаций Республики Таджикистан Абдурахим Ашур провел переговоры с Президентом Афганистана Хамидом Карзаем, Первым вице-президентом Афганистана А.З. Масудом и министром горных дел И. Одилом. На встрече отмечена заинтересованность в масштабном строительстве новых объектов. Абдурахим Ашур выразил заинтересованность Таджикистана в прокладке железной дороги от месторождения меди «Айнак» до Шерхан Бандара и готовности построить гидроэлектростанцию в районе «Айнак». По итогам III Заседания Совместной межправкомиссии в Душанбе в марте 2010 г. приняты конкретные шаги по активизации сотрудничества.

Таджикско-афганское сотрудничество в области транспорта

В последние годы активно разрабатываются проекты строительства дорог в Афганистане и Пакистане, открывающие доступ к морским портам. Для их реализации предусмотрено несколько вариантов. Самый приемлемый — это строительство автомобильной дороги «Душанбе

— Хорог — Лангар — Вахан — перевал Барогиль — Карачи». 20 марта 2013 г. по итогам трехсторонней встречи на высшем уровне в Ашхабаде, Президент Таджикистана Эмомали Рахмон и Президент Афганистана Хамид Карзай подписали Меморандум о взаимопомощи между Таджикистаном и Афганистаном по проекту строительства трансафганской железной дороги.

За годы независимости транспортный комплекс Таджикистана был интегрирован в мировую транспортную систему.

На территории страны образовались конкурентоспособные международные транзитные коридоры с максимальным использованием её географического положения и транзитных возможностей. Именно в эти годы в республике была реализована стратегия развития сотрудничества с международной транспортной системой. Таджикистан присоединился к международным конвенциям и соглашениям по транспортному взаимоотношению. В качестве полноправного члена мирового сообщества Таджикистан входит в систему мировых хозяйственных связей с другими государствами, имеет свои интересы и без нанесения ущерба интересам других стран добросовестно выполняет взятые на себя обязательства. Это подтверждает и таджикско-афганское сотрудничество в области транспорта и дорог.





ЗРИМЫЕ ПЛОДЫ СОТРУДНИЧЕСТВА

За годы независимости Таджикистана при финансовом содействии партнеров по развитию и средств республиканского бюджета в дорожно-транспортной отрасли реализовано 47 инвестиционных проектов на сумму более 1,5 миллиарда долларов США. Активно развиваются международные связи. Благодаря сотрудничеству с мировыми финансовыми институтами в республике успешно строятся и реабилитуются транспортные коридоры, в том числе участки международных дорог.

Только за последние годы встроены и введены в эксплуатацию такие автомобильные дороги международного значения, как Мургаб – Куляма – граница Китая, Душанбе – Бохтар – Дангара – Куляб, Душанбе – граница Кыргызстана (фаза 1, 2 и 3), Душанбе – Чанак – граница Узбекистана, Душанбе – Вахдат – Дангара – Бохтар – Нижний Пяндж – граница Афганистана, Душанбе – Турсунзаде – граница Узбекистана, Айни – Пенджикент – граница Узбекистана, Шуроабад – Шагон – Зигар по автодороге Куляб – Калаихумб, Худжанд – Исфара, Восе – Ховалинг и Сайрон – Карамык.

Одним из первоочередных шагов в направлении преобразования Республики Таджикистан в транзитную страну стало подписание

и присоединение Республики Таджикистан к ряду соглашений и международных конвенций в области транспорта.

На сегодняшний день база международных договоров в транспортном секторе составляет 70 единиц, большая часть которых непосредственно направлена на улучшение состояния дорожно-транспортной инфраструктуры.

На сегодняшний день налажено плодотворное дружественное сотрудничество с такими партнерами по развитию, как правительство Японии, Китайской Народной Республики, США, Франции, Ирана, международными финансовыми институтами, в том числе Европейским банком реконструкции и развития, Азиатским банком развития, Всемирным банком, Исламским банком

развития, Кувейтским фондом арабского экономического развития, Саудовским фондом развития, Фондом Абу Даби по международному развитию, Японским Агентством международного сотрудничества (JICA), Фондом ОПЕК, Фондом Ага Хана и Азиатским банком инфраструктурных инвестиций.

В настоящее время ведутся активные переговоры с зарубежными партнерами по развитию относительно строительства и реабилитации автомобильных дорог Вахдат – Рашт – Лахши – граница Кыргызстан на км 72-158, Худжанди – Канибадам, Дангара – Гулистон – Куляб, Гулистон – Фархор – Пяндж – Дусти, Калаихумб – Вандж – граница Рушанского района и Кизилкала – Джарбуджа – Айвадж – граница Узбекистана.





НОВЫЕ ГОРИЗОНТЫ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

МИРЗОАЛИ Камил Джумахон,
начальник ГУП «Железные дороги Таджикистана»

Учитывая значимость железной дороги для Таджикистана, руководство страны уделяет особое внимание развитию и поддержке этого вида транспорта. Расширение сети железных дорог, объединение ее разрозненных участков стало реальностью, благодаря совместным усилиям правительства, железнодорожной администрации страны и поддержке международных финансовых институтов.



республики к экспорту и установление выгодных скидок для предпринимателей и дехканских хозяйств позволило администрации дороги увеличить внутренние и экспортно-импортные перевозки. Так, по итогам 2018 года объем грузоперевозок составил 5 млн. 348 тысяч тонн, что по сравнению с 2017 годом больше на 701,6 тысячу тонн или 15%. На 718 тысяч или 15,5% увеличились и собственные перевозки. Объем перевезенных грузов составил 5 млн. 348 тысяч тонн.

В 2018 году продолжилась тенденция увеличения и экспортных грузоперевозок. Всего железнодорожным транспортом на экспорт было отправлено 1 млн. 340 тысяч тонн продукции народного хозяйства. Это на 533,5 тысяч тонн больше, чем в предыду-

Прошедшие годы показали умение руководства дороги и всех железнодорожников справляться с любыми, казалось бы, даже невыполнимыми задачами и сложностями. Так, постепенное, а затем и полное прекращение транзитных грузоперевозок осложнило финансовое и техническое положение отрасли. Завершение строительства новой железнодорожной ветки Вахдат — Яван, соединяющей южный и центральный участки Таджикской железной дороги, стало переломным этапом. Участок Вахдат — Яван — это лишь часть дороги Душанбе — Курган-тюбе — Куляб. Именно он был тем недостающим звеном для

соединения двух ранее не связанных железнодорожных линий — центральной и южной, стыкующихся лишь в соседнем Узбекистане.

Подключение ресурсов и продукции южной части





ТАДЖИКСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ



щем году. Растет экспорт цемента, алюминия, скоропортящейся продукции и хлопка. Следует отметить увеличение экспорта сельхозпродукции железнодорожным транспортом, который составил в 2018 году 102613 тысяча тонн, в том числе лука, картошки, капусты, моркови, хурмы, цитрусовых и сухофруктов. Выросли показатели и по импортным грузоперевозкам. Так, в 2018 импортные перевозки составили 3 млн. 910 тысяч тонн и данный показатель на 206,6 тысяч тонн превысил значения предыдущего года. В республику больше поступило жидкого газа, мазута, битума, дизельного топлива, черного металла, пиломатериалов и другой строительной продукции. В целом грузооборот в 2018 году составил 222, 8 млн. ткм нетто, что на 57,7 млн ткм нетто больше чем в 2017 году.

Ежегодное увеличение собственных и экспортно-импортных перевозок по железной дороге способствовало привлечению внимания к необходимости модернизации станций для грузовых операций. Административные корпуса станций поэтапно реконструируются и оснащаются новым техническим

оборудованием для бесперебойной работы в в комфортных условиях. В связи с тем, что последние несколько лет станции южного направления практически не функционировали, необходимо было произвести их текущий ремонт. При этом учитывались и резко-континентальные климатические условия, требующие установления дополнительных установок микроклимата и подвоза воды. Следует отметить, что работы по благоустройству станций на Хатлонском участке дороги производились с учетом перс-

пективы включения их в маршрут «Колхозабад – Нижний Пяндж (Таджикистан) – Кундуз (Афганистан)».

Для увеличения объема перевозок и облегчения погрузочно-разгрузочных работ повсеместно на станциях сооружаются складские помещения, устанавливаются автомобильные весы для мультимодальных перевозок. В 2018 году были построены и сданы в эксплуатацию административные здания станций Айни и Сангтуда.

МГСП по всем трем участкам дороги охвачены единой системой контроля экспортно-импортных перевозок, и вся информация круглосуточно поступает в управление дороги, где обрабатывается и анализируется.

Для обеспечения стабильности грузоперевозок большое внимание уделяется техническому состоянию подвижного состава. Финансовое состояние дороги не позволяло проводить массовый ремонт и закупку вагонов, поэтому вагоноремонтными предприятиями дороги в 2018 году поэтапно капитально отремонтировано 115 и произведен деповской ремонт 1199





грузовых вагонов. В настоящее время в составе Таджикской железной дороги имеются локомотивные депо в Душанбе, Хатлоне и Худжанде; грузовые вагонные депо в Душанбе, Леваканде и Махрамский вагоноремонтный завод. Все эти предприятия поддерживают подвижной состав в постоянном технически исправном состоянии, обеспечивая надежность и безопасность движения поездов. На всех предприятиях производится все виды обслуживания и плановые ремонты вагонов.

Важным направлением деятельности Таджикской железной дороги являются пассажирские перевозки. Тенденция увеличения пассажиропотока в поездах формирования Таджикской железной дороги наблюдалась и в 2018 году. Всего было перевезено 547,7 тысяч пассажиров, что на 17,1 тысячу больше, чем в 2017 году. Поезда курсируют по маршрутам «Душанбе – Москва», «Куляб – Москва», «Худжанд – Москва», «Душанбе – Куляб» и ходит ежедневный пригородный поезд «Душанбе – Регар».

В 2018 году произведен капитальный ремонт 19 и деповской ремонт 124 пассажирских вагонов с целью модернизации и поддержания парка пассажирских вагонов на требуемом техническом уровне.



Для повышения уровня комфорта пассажиров ведутся постоянные работы по благоустройству зданий вокзалов в городах Душанбе и Куляб. В настоящий момент идет строительство современного вокзала города Худжанд, который станет украшением этого областного центра.

Одновременно с техническими аспектами пассажироперевозок, большое внимание уделяется улучшению качества обслуживания пассажиров. Для учета и контроля выписки проездных документов, а также с целью обеспечения возможности гражданам Таджикистана приобретения билетов на маршруты формирования других железных дорог, не выезжая за пределы страны, функционирует программа АСУ «Экспресс-3». Пассажирские составы полностью отвечают всем современным

требованиям и максимально комфортны для длительных переездов.

2018 год был объявлен Годом туризма и Таджикской железной дорогой были организован туристический маршрут по направлению Душанбе – Куляб – Хошады, которым воспользовались 2388 пассажиров. Предприятие планирует продолжать эту традицию и впредь.

Планомерное развитие предприятия возможно при успешном осуществлении технических задач и гибкой тарифной политике. С целью оказания помощи начинающим предпринимателям, деканским хозяйствам и малым предприятиям дорогой ежегодно предоставляются существенные скидки, как на грузовые, так и на пассажирские перевозки. Например, в 2018 году действовали сле-





ТАДЖИКСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ



дующие скидки: на перевозку скоропортящейся сельскохозяйственной продукции были предоставлены скидки от 30% до 50%; для перевозки цемента со станции Яван до станции Амузанг полувагонами — 50%, крытыми вагонами — 40%; со станции Яван до станции Кудукли — 30%, цементовозами — 50%; для топлива, поступающего в Хатлонский участок дороги, через МГСП Амузанг — 40%, на другие виды продукции — 30%. С целью осуществления государственной программы по финансово-техническому оздоровлению компании «Алюминий То'ик»? дорога предоставила 60% скидки на перевозку алюминия и 30% — на глинозем. На экспорт продукции со всех станций Согдийского участка в направлении станции Истиклол

дорога предоставила 20% скидку, со станции Худжанд в направлении станции Бекабад — 30%, со станций Спитамен, Дж. Расулов в направлении станции Бекабад — 40% дисконта. Согласно межправительственным договоренностям Таджикистана и Узбекистана были предоставлены 30% — 50% скидки на ввоз и вывоз продукции и отменен повышающий коэффициент на перевозку любого вида груза.

Предусмотрены скидки и для увеличения пассажиропотока. С начала года 30% скидки предоставляются пассажирам поездов формирования Таджикской железной дороги. Вместе с тем, согласно соглашению железнодорожных администраций Таджикистана, Казахстана и Российской Федерации

действуют скидки на предварительную покупку билетов в зависимости от срока — от 35% до 45%.

В июле 2018 года железнодорожные администрации Таджикистана и Узбекистана договорились о льготной продаже билетов на поезда формирования Таджикской железной дороги на станциях Термез, Карши и Самарканд.

Развивая сферу грузовых и пассажирских перевозок, технических возможностей станций, министерство транспорта и наше подразделение понимает важность путевого хозяйства в общем деле улучшения качественных показателей работы железной дороги в целом. В структуре ГУП «Рохи охани Тоҷикистон» действуют три дистанции пути, две дистанции сигнализации связи и дистанция электроснабжения. После завершения строительства новой железнодорожной ветки Вахдат — Яван, большая часть усилий путейцев была сконцентрирована на капитальном ремонте путей на всех участках дороги. Работа в этом направлении не прекращается ни на один день, так как приходится трудиться, как правило, в сложных климатических и географических условиях, что создает немало проблем. Значительная часть путепроводов проходит через горные реки, известные своими сезонными разливами. В этой связи, ежегодно доро-





гой проводятся масштабные берегоукрепительные работы на реках Каферниган, Ишмасой, Вахш и др.

Большое внимание уделяется заботе о простых людях, улучшению социальной программы. При Управлении железной дороги функционируют пансионаты, расположенные в живописнейших уголках республики. ГУП имеет свою больницу, лечение в которой проводится работникам бесплатно. Наряду с медицинскими услугами, сотрудники железной дороги имеют возможность обучения детей на льготных условиях в дошкольных учреждениях. Дети железнодорожников школьного возраста ежегодно в период летних каникул отдыхают в лучших лагерях республики. Дорога имеет свой Парк культуры и отдыха железнодорожников, стадион и теннисный корт.

Социальная ответственность железной дороги не ограничивается заботой о собственных работниках. Большое внимание уделяется поддержке подшефных детских домов-интернатов, домов престарелых и, конечно же, ветеранов Великой Отечественной войны, воинов-интернационалистов. Это и прямая материальная помощь им, и обеспечение необходимыми продуктами питания и одеждой, и капитальный ремонт жилья.

Таджикская железная дорога, являясь государственным предприятием, не остается



в стороне от решения насущных общественных проблем. Пример активного участия в жизни страны — благоустройство скверов и пяти больших мостов-путепроводов в городе Душанбе, которые стали настоящим украшением столицы. К 30-летию Дня Независимости республики ГУП намерена отремонтировать и благоустроить еще один мост-путепровод на территории Душанбе.

Сегодня перед железной дорогой Таджикистана стоят масштабные задачи по укреплению действующих связей, выходу на новые рубежи, позволяющие более гибко подходить к процессу грузовых и пассажирских перевозок в целом. Ставя перед собой такую цель, дорога уделяет большое внимание техническому и технологическому об-

новлению инфраструктуры железной дороги и парка грузовых вагонов. В ближайших планах дороги покупка современных грузовых, пассажирских вагонов и локомотивов. С этой целью ведутся переговоры с Европейским Банком Реконструкции и Развития о выделении льготного транша.

Реализовать все намеченные цели не так просто, но уверенны, что сплоченность и высокий профессионализм коллектива и целеустремленность руководства дороги поможет не только решить, но и значительно продвинуться вперед. Правительство Республики Таджикистан всецело поддерживает коллектив дороги во всех начинаниях, и этот фактор будет способствовать осуществлению самых смелых проектов.





ИЗЫСКАНИЯ И ПРОЕКТИРОВАНИЕ

МОЗГОВОЙ ЦЕНТР ОТРАСЛИ



Государственное унитарное предприятие «Институт проектирования транспортных сооружений» Министерства транспорта Республики Таджикистан (ранее – Государственный проектно-изыскательский институт «Таджикдорпроект») был основан 5 июля 1962 года. Согласно решению Правительства Таджикистана, в функции Института входят задачи по проектированию объектов дорожно-транспортного строительства на территории республики.

Этапы становления

1 января 1972 года Государственный проектно-изыскательский институт «Таджикдорпроект» был переименован в Государственный проектно-изыскательский институт «Таджикгипротранстрой».

В декабре 2006 года данный институт был переименован в ГУП проектно-изыскательский институт «Лоихакаш».

2 февраля 2009 года ГУП «Лоихакаш» был переименован в Государственное унитарное предприятие «Научно-исследовательский и проектно-изыскательский институт».

На основании Постановления Правительства Республики Таджикистан № 111 от 3 марта 2018 года (о внесении изменения в Постановление Правительства Республики Таджикистан от 6 мая 2011 года №250 «О Министерстве транспорта Республики Таджикистан») Государственное

унитарное предприятие «Научно-исследовательский и проектно-изыскательский институт» было переименовано в Государственное унитарное предприятие «Институт проектирования транспортных сооружений».

С апреля 2018 года ГУП «Институт проектирования транспортных сооружений» Министерства транспорта Республики Таджикистан – коллективный член Международной транспортной академии.

С февраля 2019 года ГУП «ИПТС» МТ РТ – ассоциированный член Межправительственного совета дорожников Содружества Независимых Государств.

Основные направления работы Института:

– Топографо-геодезические и инженерно-геологические изыскания;

– Проектирование автомобильных и железных дорог, мостов, тоннелей, аэродромов и других транспортных сооружений;

– Проектирование зданий и сооружений дорожной и автотранспортной службы, а также объектов сервиса;

– Проектирование объектов промышленного и гражданского строительства транспортного назначения;

– Проектирование коммунальных объектов (каналов и селебросов, проведение и замена электрических кабелей, газовых и водопроводных труб, и др.);

– Ведение авторского надзора реализуемых проектов;

– Консалтинговые услуги;

– Составление инвестиционных проектов;

– Гидрогеологические и гидрологические изыскания;

– Гляциологические изыскания;





— Лабораторные испытания по определению физико-механических свойств грунтов, бетона, асфальта, щебня, песка, воды и горных пород в лаборатории института;

— Экологические изыскания;

— Техничко-экономическое обоснование проектов.

Институт ведет свою де-

ятельность в рамках действующих в Таджикистане законов, зарегистрирован в Налоговом комитете при Правительстве Республики Таджикистан и владеет всеми необходимыми лицензиями и разрешениями на производство работ.

По состоянию на март 2019 года при Институте действует шесть основных производ-

ственных отделов, три вспомогательных отдела, 2 группы, лаборатория и участок эксплуатации и ремонта транспорта.

Численность работников предприятия в настоящее время составляет более 120 человек, из них инженерно-технических работников — 110 человек.

Задачи по обеспечению взаимодействия и налаживанию

Схема организации ГУП «ИПТС»





Визитная карточка

Исмоилзода Лутфулло Сулаймони

Родился 1 августа 1966 года в селе Миндона Пенджикентского района Республики Таджикистан.

Образование: Высшее. В 1988 году окончил автомобильно-дорожный факультет Таджикского политехнического института по специальности «инженер-строитель».

Кандидат технических наук, доцент, Отличник образования и науки РТ, с апреля 2018 года избран действительным членом Международной транспортной академии, с февраля 2019 года – член Общественного совета ФГБОУ ВО Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ).

Карьера: Трудовую деятельность начал в качестве техника-лаборанта и инженера кафедр «Автоматика и вычислительная техника», «Сопротивление материалов» и «Автомобильная дорога и инженерная геодезия» Таджикского технического университета имени академика М. С. Осими. Прошел путь от младшего научного сотрудника до и.о. доцента кафедры «Автомобильные дороги и аэродромы». С 2014 по 2015 г. занимал должность заведующего кафедрой «Строительства железных дорог, мостов и транспортных тоннелей».

С 2005 по 2013 г. работал ведущим специалистом, главным специалистом, и.о. руководителя региональной группы по г. Душанбе, заведующим отделом экспертизы проектов строительства по г. Душанбе, заместителем начальника Управления государственной вневедомственной экспертизы проектов строительства Агентства по строительству и архитектуре при Правительстве Республики Таджикистан. С 2013 по 2017 г. – заместитель начальника Государственного учреждения «Управление строительства, реконструкции и ремонта дорог и мостов города Душанбе» Исполнительного органа государственной власти г. Душанбе.

С августа 2017 года по настоящее время – Директор государственного унитарного предприятия «Институт проектирования транспортных сооружений» Министерства транспорта Республики Таджикистан.

Награды: Удостоен званий: Почетный дорожник Республики Таджикистан, Отличник образования и науки Республики Таджикистан, награжден несколькими Почетными грамотами Государственного Комитета по строительству и архитектуре при Правительстве Республики Таджикистан, Таджикского технического университета имени академика М. С. Осими, Управления государственной вневедомственной экспертизы проектов строительства и Министерства транспорта Республики Таджикистан.



Визитная карточка

Сайдахмадов Абулхайр Мирзоахмадович

Родился 13 декабря 1976 года в Раштском районе Республики Таджикистан.

Образование: Высшее. В 1998 году окончил Таджикский технический университет имени академика М. Осими по специальности «Автомобильные дороги».

Карьера: В 1998-2001 гг. – инженер 1-ой категории, мастер, прораб, начальник СУ-2 ГКО «Рохсоз».

В 2001-2010 гг. – начальник СУ-1 ПК «Рохсоз» ГУБ города Душанбе.

В 2010-2015 гг. и с 2017 по 2018 г. – главный инженер ГУП «Рохсоз» местного исполнительного органа государственной власти (МИОГВ) г. Душанбе.

В 2015-2017 гг. – исполняющий обязанности директора ГУП «Рохсоз» МИОГВ г. Душанбе.

С сентября 2018 г. – главный инженер ГУП «Институт проектирования транспортных сооружений» Министерства транспорта Республики Таджикистан.

Награды: Почетный дорожник Республики Таджикистан.



Визитная карточка

Холдоров Олимджон Ортукович

Родился 18 октября 1963 года в Гиссарском районе Республики Таджикистан.

Образование: Высшее. В 1985 году окончил Таджикский политехнический институт по специальности «автомобильные дороги».

Карьера: 1985-1987 гг. – младший научный сотрудник кафедры «Автомобильные дороги» Таджикского политехнического института.

В 1987-1988 гг. – ведущий инженер кафедры «Автомобильные дороги» Таджикского политехнического института.

В 1988-1990 гг. – научный сотрудник отраслевой научно-исследовательской лаборатории «Строительство и эксплуатация автомобильных дорог» Таджикского политехнического института.

В 1990-1991 гг. – исполняющий обязанности начальника отраслевой научно-исследовательской лаборатории «Строительство и эксплуатация автомобильных дорог» Таджикского политехнического института.

В 1991-1992 гг. – ассистент кафедры «Автомобильные дороги» Таджикского политехнического института.

В 1992-1997 гг. – руководитель группы Отдела искусственных сооружений ГУП «Институт проектирования транспортных сооружений» Министерства транспорта Республики Таджикистан.

В 1998-2015 гг. – начальник отдела искусственных сооружений ГУП «Институт проектирования транспортных сооружений» Министерства транспорта Республики Таджикистан.

С августа 2015 по июль 2017 – директор ГУП «Институт проектирования транспортных сооружений» Министерства транспорта Республики Таджикистан.

С августа 2017 г. – заместитель директора ГУП «Институт проектирования транспортных сооружений» Министерства транспорта Республики Таджикистан.

Награды: Почетный дорожник Республики Таджикистан.





делопроизводства выполняет административно-управленческий персонал (АУП) ГУП «ИПТС».

В АУП входит руководство организации в лице Директора Исмоилзода Лутфулло Сулаймони, Главного инженера Сайдахмадова Абулхайра Мирзоахмадовича и Заместителя директора Ходорова Олимджона Ортуковича.

Отдел проектирования дорог

Это ведущее подразделение ГУП «Институт проектирования транспортных сооружений». Отдел занимается проектированием автодорог, малых искусственных сооружений (водопропускных труб, подпорных стен и т.д.). Проектные работы выполняются после получения результатов изыскатель-

ских работ и включают разработку проекта автодороги и инженерных сооружений, руководствуясь действующими нормативными документами для строительства в Республике Таджикистан и Российской Федерации. Все проектные работы выполняются на базе программного обеспечения AutoCad, Topomatik Robur и т.д.

Крупнейшие дорожные объекты, проекты которых разработаны отделом:

- Технико-экономическое обоснование автодороги Душанбе — Бохтар, фаза № 1-2 (I-категория);
- «Строительство автомобильной дороги от западных ворот до Махаллы Чортут (Южно-обходная)» в г. Душанбе;
- «Строительство автомобильной дороги Балджуvon — Сарихосор»;



Визитная карточка

Давлатов Музаффар Олимджонович



Родился 21 августа 1979 года в Фархорском районе Хатлонской области Республики Таджикистан.

Образование: Высшее. В 2003 году закончил Таджикский технический университет по специальности «Строительство автомобильных дорог и аэродромов».

Карьера: Трудовую деятельность начал в качестве инженера по безопасности дорожного движения в дорожно-эксплуатационном управлении Фархорского района.

С 2009 по 2013 гг. работал в Государственной службе по надзору и регулированию в области транспорта в г. Курган-побе Республики Таджикистан.

С 2013 года по настоящее время — профессиональная деятельность в ГУП «ИПТС».

За 6 лет прошел по карьерной лестнице от техника, инженера III-категории, инженера II-категории, ведущего инженера, главного инженера проекта (ГИПа) до начальника отдела проектирования автомобильных дорог.

— «Реконструкция и реабилитация автомобильной дороги Душанбе — Куляб — Хорог — Мургаб — Кульма (участок Калай-Хумб — Вандж — граница Рушанского района, км 371-470);

— «Реконструкция и реабилитация автомобильной дороги Айни — Панджакент — граница Узбекистана, км 0-113»;

— «Реконструкция и реабилитация автомобильной дороги Восе — Ховалинг, км 0-86»;

— «Реконструкция и реабилитация автомобильной дороги Душанбе — Турсунзода — граница Узбекистана, км 0-86».

По состоянию на март 2019 в отделе работают 27 сотрудников: начальник отдела, главные специалисты, ГИП объекта, ведущие инженеры и техники. Из 28 сотрудников 23 имеют высшее образование, остальные — среднее специаль-



ное. В основном в отделе работают молодые специалисты.

Возглавляет отдел Давлатов Музаффарджон Олимджонович.

Инженерно-геологический отдел

Занимает важное место в структуре Государственного унитарного предприятия «Институт проектирования транспортных сооружений»: инженерно-геологические, наряду с геодезическими и гидрометеорологическими работами, — основной вид изысканий, проводимых для строительства автомобильных дорог.

Задачи, выполняемые отделом:

- совместно с экономическими, геодезическими, гидрологическими и природоохранными изысканиями занимается научным обоснованием правильного выбора трассы проектируемой дороги;

- сбор исходных данных для проектирования автомобильной дороги и выявления условий ее строительства и эксплуатации в той части, в которой они определяются природными факторами района строительства (климат, рельеф, геологическое строение, гидрогеологические условия, почвы и грунты, современные физико-геологические процессы).

В состав работ, выполняемых при инженерно-геологических изысканиях, входит:

- сбор и обобщение данных о природных условиях района изысканий и материалов изысканий прошлых лет;

- инженерно-геологическая съемка;

- горно-буровые работы;
- отбор проб грунтов и воды и определение их свойств полевыми и лабораторными методами;

- полевые опытные работы по определению физико-механических свойств грунтов, определение сопротивления



грунтов сдвигу, пенетрации, испытания штампом и т.д.;

- геофизические исследования;

- стационарные наблюдения;

- камеральная обработка и составление отчетных материалов.

На основе материалов инженерных изысканий для строительства осуществляется разработка предпроектной документации, в том числе градостроительной документации и обоснований инвестиций в строительство, проектов и рабочей документации строительства предприятий, зданий и сооружений, включая расширение, реконструкцию, техническое перевооружение, эксплуатацию и ликвидацию объектов, ведение государственных кадастров и информационных систем поселений, а также рекомендаций для принятия экономически, технически, социально и экологически обоснованных проектных решений.

За годы Независимости



отдел активно участвовал во всех крупных проектах по строительству автомобильных и железных дорог, в том числе следующих: железных дорог Душанбе — Курган-Тюбе — Куляб, Курган-Тюбе — Яван и Вахдат — Яван, реконструкции автомобильных дорог Душанбе — Чанак и Душанбе — Кульма (участок Калайхумб — Ванч), строительстве автодорожного тоннеля «Истиклол», проектах «Вынос автодорог из зоны затопления Рогунской ГЭС», «Реконструкция 18 мостов в горных участках районов Вандж и Рушан ГБАО», «Транспортная трёхуровневая развязка в городе Душанбе» и многих других.

В состав отдела по состоянию на март 2019 входит 8 человек. Отдел возглавляет Содиков Мусайридин Музаффарович.



Визитная карточка

Содилов

Мусаириддин Музаффарович

Родился 12 июля 1965 года в п.Айни Айнинского района, Республики Таджикистан.



Образование: Высшее. В 1989 году окончил Днепропетровский горный институт по специальности «Технология и техника разведки месторождений полезных ископаемых», получив квалификацию «Горный инженер».

Карьера: Трудовую деятельность начал в 1989 году буровым мастером угольной партии на месторождении Назар-Айлок Южно-Таджикской геологоразведочной экспедиции (производственное объединение «Тоҷикгеология»). 1990 – 1992 гг. – начальник участка Сарыобской партии на месторождении золота Бандисариоб и Равноу Южно-Таджикской геологоразведочной экспедиции. 1992 – 1993 гг. – Главный инженер там же. 1993 – 1995 гг. – Начальник Сарыобской партии Южно-Таджикской геологоразведочной экспедиции. 1995 – 2007 гг. – Главный инженер Южно-Таджикской геологоразведочной экспедиции Главного управления геологии при Правительстве Республики Таджикистан. 2007 – 2009 гг. – Начальник производственно-технического и планово-экономического отдела УП «Южно-Таджикская геологоразведочная экспедиция». 2009 – 2013гг – Начальник УП «Южно-Таджикская геологоразведочная экспедиция» Главного управления геологии при Правительстве Республики Таджикистан.

2013 – 2017гг - Начальник производственно-технического отдела Главного управления геологии при Правительстве Республики Таджикистан.

2017 – 2018гг – Заместитель директора ОАО «Иктишофи маъдан».

С ноября 2018 г. – начальник инженерно-геологического отдела ГУП «Институт проектирования транспортных сооружений».

Награды: Грамота Главного управления геологии при Правительстве Республики Таджикистан, Орден Шараф II степени.

Отдел геодезических изысканий

Как один из производственных подразделений ГУП «Институт проектирования транспортных сооружений», отдел выполняет работы по

созданию геодезических сетей для строительства, производит тахеометрические съемки, делает топографические планы для проектирования, проводит разбивочные работы в строительстве и ведет надзор за геодезическими работами. Сотрудники отдела проводят полевые работы с использованием спецоборудования: тахеометров Leica MS 50, TS 06, TCR 1205, TCR 1102, TCR 1101 и нивелиров Leica NA2, JOGGER32, Sokkia C3. Камер-



ральные работы и обработка данных происходит в комплексных программах Credo, Topomatic, AutoCad.

За годы Независимости отдел также активно участвовал во всех крупных проектах по строительству и реконструкции автомобильных и железных дорог, инженерных сооружений в стране.



Визитная карточка

Мирзонаджотов

Шавкат Соибкадамович

Родился 30 августа 1989 года в Шугнанском районе Горно-Бадахшанской автономной области Республики Таджикистан.



Образование: Высшее. В 2013 году окончил Таджикский технический университет им. академика М.С. Осими по специальности «строитель автомобильных дорог и аэродромов».

Карьера: 2013-2016 гг. – инженер-изыскатель (топограф-геодезист) Государственного унитарного предприятия «Институт проектирования транспортных сооружений».

2016 по 2017 г. – геодезист в ООО «Рохи тоҷик».

С апреля 2018 по ноябрь 2018 года – начальник геодезической партии Отдела геодезических, геологических и гидрологических изысканий ГУП «Институт проектирования транспортных сооружений».

С ноября 2018 г – начальник Отдела геодезических изысканий ГУП «Институт проектирования транспортных сооружений».

Сегодня в отделе работают 15 сотрудников. Заведует отделом Мирзонаджотов Шавкат Соибкадамович.

Отдел искусственных сооружений

Один из ведущих производственных отделов института занимается проектированием и обследованием мостов, путепроводов, защитных галерей, удерживающих, берегоукрепительных, противоселевых и других инженерных сооружений на автомобильных и железных дорогах, а также гидрологическими изысканиями.

В настоящее время в отделе искусственных сооружений работает 15 человек (начальник отдела, главный специалист, главный инженер проекта, ведущий инженер, 2 инженера I категории, инже-



нер II категории, 2 инженера III категории, 2 инженера и 2 техника), а также 2 сотрудника на договорной основе, инженер-гидролог и специалист по мостам.

ОИС имеет хороший опыт и свой стиль по проектированию в основном малых и средних мостовых сооружений в условиях Республики Таджикистан с учетом местных специфических природных особенностей.

В течение последних 20-25 лет отдел принимал активное участие в инвестиционных проектах. Благодаря совместной работе с иностранными специалистами, вовлеченными в эти проекты, приобретен опыт в разработке современных конструктивных решений в элементах искусственных сооружений.

Привлечённые на договорной основе специалисты, кроме непосредственного участия в проектировании, щедро делятся богатым опытом с молодыми работниками. Инженер-гидролог Харламова Нина Павловна (руководитель Группы проектирования стабилизирующих и берегоукрепительных сооружений при ОИС), получившая специализированное образование, участвует и в обосновании малых водопропускных сооружений на дорогах.

Визитная карточка

Давлатбеков Комилджон Ахлиддинович

Родился 30 января 1970 года в Шаартусском районе Курган-Тюбинской области Республики Таджикистан.

Образование: Высшее. В 1996 году закончил Таджикский технический университет по специальности «Строительство автомобильных дорог и аэродромов».

Карьера: 1986 – 1988 гг. – работник колхоза «Россия» Шааритусского района.

1988 – 1990 гг. – служба в Пограничных войсках КГБ СССР.

С сентября 1996 года по 2015 год занимал следующие должности в ГУП «Институт проектирования транспортных сооружений»: инженер, инженер 2-ой категории, инженер 1-ой категории, ведущий инженер, начальник группы, главный инженер проекта (ГИП).

С октября 2015 года по настоящее время – начальник отдела искусственных сооружений ГУП «Институт проектирования транспортных сооружений» Министерства транспорта Республики Таджикистан.



ОИС намеревается за 2019 год спроектировать примерно 10-15 мостовых, берегоукрепительных и других сооружений на автомобильных дорогах.

Основными нормами, которыми руководствуется отдел при проектировании инженерных сооружений на доро-

гах Республики Таджикистан являются: СНиП 2.05.03-84*; ГНиП РТ 32-02-2012 и др., а также принятые в республике национальные нормы.

Разработка проектной документации выполняется с применением программ AutoCAD, Credo, Топомастик Robur и др.

По состоянию на март 2019 в отделе работают 20 человек. Отдел возглавляет Давлатбеков Комилджон Ахлиддинович.

Группа проектирования промышленных и гражданских сооружений

Являясь производственной группой Института, выполняет задачи по проектированию придорожных зданий и сооружений, автопавильонов, а также по проектированию и реконструкции коммуникационных линий (ВиК, ОиВ, газоснабжения, связи, объектов электроосвещения и электроснабжения) и других объектов сервиса, относящихся к дорожно-транспортной инфраструктуре.

В отделе работают 4 человека. Начальник отдела – Абдуллоева Хурсанд Хабибуллоевна.

Группа проектирования стабилизирующих и берегоукрепительных сооружений

Создана при Отделе искусственных сооружений Инсти-





Визитная карточка

Абдуллоева Хурсанд Хабибуллоевна

Родилась 8 сентября 1963 года в п. Шахринав Гиссарского района Таджикской ССР.

Образование: Высшее. В 1985 году окончила Таджикский политехнический институт по специальности «Промышленное и гражданское строительство».

Карьера: Трудовую деятельность начала в 1985 году инженером конструктором типового отдела ГПИ «Таджикгипросельстрой». До 1999 года работала в этом проектно-институте.

С мая 1999 по сегодняшний день работает в проектно-институте ГУП «ИПТС» Министерства транспорта Республики Таджикистан. За эти годы занимала разные должности: 1999 – 2003 гг. – инженер 1-категории отдела проектирования гражданских и промышленных объектов (ПГП); 2003 – 2004 гг. – исполняющий обязанности начальника отдела ПГП; 2004 – 2017 гг. – начальник отдела ПГП.

С августа 2017 года после преобразования отдела ПГП в Группу проектирования промышленных и гражданских сооружений занимает должность руководителя группы.

Награды: удостоена звания «Почетный дорожник Министерства транспорта РТ».



Визитная карточка

Харламова Нина Павловна

Родилась 20 февраля 1944 года в г. Владимир Российской Федерации.

Образование: Высшее. В 1965 году окончила Одесский гидрометеорологический институт по специальности «инженер-гидролог».

Карьера: Трудовую деятельность начала в 1969 году на посту главного инженера ГНИП «Таджикгипротрансстрой» (переименованный в ГУПИ «Лоихакаш», переименованный в ГУП «Научно-исследовательский и проектно-изыскательский институт», переименованный позже в ГУП «Институт проектирования транспортных сооружений») Министерства транспорта (и коммуникации) Республики Таджикистан.

1997 – 1998 гг. – начальник гидрологического отдела Таджикглавгидромет.

С 1998 по настоящее время работает на должности ведущего инженера Отдела искусственных сооружений ГУП «Институт проектирования транспортных сооружений».



Визитная карточка

Аминов Хуршед Баракатович

Родился 20 марта 1956 года в д. Кульмунда с/совет Дехканабад Гиссарского района Таджикской ССР.

Образование: Высшее. В 1978 году окончил Душанбинский строительный техникум. В 1985 году получил диплом Таджикского политехнического института по специальности «Промышленное гражданское строительство».

В 1990 году окончил курсы повышения квалификации по «Монолитному домостроению» в Московском инженерно-строительном институте.

Карьера: Трудовую деятельность начал в 1978 году после службы в рядах Вооруженных сил СССР в качестве плотника 3-го разряда МПМК Гиссарского района. 1979 – 1986 гг. – инженер сметного отдела ПК «Коммунпроект» МКХ РТ. 1986 – 1989 гг. – инженер ПТО ПМК-25 Гиссарского района Треста «Душанбеводстрой» Главтаджикводстроя РТ. 1989 – 1999 гг. – начальник ПТО и главный инженер в ПМК-57 Треста ППСО «Монолитсельстрой» Гиссарского района. 1999 – 2009 гг. – прораб АООТ «Руми» Гиссарского района. С 2009 по 2017 гг. работал на должностях специалиста, главного специалиста, начальника сметного отдела ГУП «Ташхисгар» Управления вневедомственной Государственной экспертизы градостроительной проектной документации. Ноябрь 2017 года по настоящее время – начальник сметного отдела ГУП «ИПТС» Министерства транспорта РТ.

Награды: Почетная грамота Комитета по архитектуре и строительству при Правительстве Республики Таджикистан.



стоимости строительства проектируемых объектов. Также сметчики производят расчеты ориентировочных стоимостей и тендерной документации прогнозируемых проектов.

Благодаря поддержке и усилиям руководства Института, заботящихся о его развитии, сотрудники отдела в курсе всех новшеств дорожно-транспортной отрасли, и выполняют

тута и занимается проектированием берегоукрепительных, защитных и регуляционных сооружений.

Группа состоит из 3 человек. Руководитель группы – Харламова Нина Павловна.

Сметный отдел

Деятельность отдела заключается в составлении сметной документации для определения





стоящие перед ними задачи, используя последние версии специального программного обеспечения, среди которых выделяется программный комплекс «Гранд-Смета».

За последние пять лет отделом было выпущено 164 комплекта сметной документации. В том числе, по крупнейшим проектам, реализованным за последнее десятилетие в плане развития дорожно-транспортной инфраструктуры Республики Таджикистан.

По состоянию на март 2019 года отдел состоит из четырех специалистов.

Возглавляет отдел Аминов Хуршед Баракатович.

Технический отдел

Обеспечивает производственные отделы Института вновь утвержденной нормативно-технической документацией в сфере изыскания и проектирования; ведет надзор за внедрением межгосударственных норм ГОСТ, СНиП, СН, типовых проектов и др., а также регистрацию и хранение информационно-технических документов, компьютерную обработку изыскательских и проектных материалов.

Обработка материалов полевых изысканий и проектирования объектов в Техотделе выполняется с использованием



следующих программ:

- ТОПОМАТИК 8.3-2018г;
- CREDO ДОРОГИ и СЪЕЗДЫ 1,9 – 2018г;
- CREDO GEO 1,9 – 2018г;
- CREDO ZNAK и РАДОН 5.3 -2018г;
- AUTOCAD – 2014-2017г;
- Autodesk civil design 3D 2012г;
- PDS №10.

Выпуск чертежей осуществляется с использованием современного оборудования (плоттер, принтер и т.д.).

По состоянию на март 2019 в отделе работают 8 человек. Руководит отделом Таджикиев Хасан Закирович.

Лаборатория грунтов и качества строительных материалов

Ведет работы по испытанию качества материалов, необходимых для строительства дорог и мостов, с использованием современного оборудования

Визитная карточка

Таджиев Хасан Закирович

Родился 26 декабря 1960 года в Гиссарском районе Таджикской ССР.

Образование: Высшее. В 1984 году окончил Таджикский политехнический институт по специальности «Автомобильные дороги».

Карьера: Трудовую деятельность начал в качестве инженера Планово-экономического отдела Государственного научно-исследовательского и проектно-изыскательского института «Таджикгипрострой» г. Душанбе.

1987 – 2003 гг. – инженер, инженер-геодезист, ведущий инженер, и.о. руководителя, и.о. главного инженера Механизированной полевой колонны №7 района Гиссар. 2003 – 2004 гг. – заместитель директора ОАО «Рох-соз», г. Душанбе. 2004 – 2006 гг. – главный инженер ОАО «Шавкат-04», г. Душанбе.

2006 – 2009 гг. – начальник ПТО ООО «Элит-строймонтаж», а затем начальник ООО «1-Сангтудинская ГЭС» на строительстве Сангтудинской ГЭС. 2009-2010 гг. – инженер-сметчик Отдела капитального строительства ООО «1-Сангтудинская ГЭС». 2010-2011 гг. – начальник отдела, заместитель директора в ОАО «Интерстрой» (г.Рогун), ООО «Сохтмон Неру» и ООО «Интер-Финтес».

С 2012 года по настоящее время работает в ГУП «Институт проектирования транспортных сооружений» Министерства транспорта Республики Таджикистан. За эти годы занимал должности главного специалиста, и.о. начальника Технического отдела, начальника Техотдела.



и инструментов. В частности, в лаборатории проводятся испытания физико-механических свойств грунтов, составляющих заполнителей (щебня, гравия, песка, минерального порошка, нефтяных битумов, цемента, асфальтобетона, цементобетона, железобетонных изделий и т.д.). Кроме того, лаборатория осуществляет контроль над ходом технологии строительства.

В лаборатории числятся 5 работников. Заведующий лабораторией – Файзиев Фарход.



Участок обслуживания и ремонта транспорта

Обеспечивает производственные отделы института исправными механизмами и транспортными средствами для выполнения проектно-изыскательских работ. В своем распоряжении имеет более 14 единиц специальных технических средств, в том числе комплексную передвижную дорожную лабораторию.

По состоянию на март 2019 г. на Участке обслуживания и ремонта транспорта работают 12 человек.



Планово-экономический отдел (ПЭО)

Подразделение выполняет задачи по планированию объемов проектно-изыскательских работ, труда, заработной платы работникам всего Института, ведя по этим вопросам



установленную форму государственной отчетности.

ПЭО также занимается:

- подготовкой мероприятий, направленных на обеспечение выполнения утвержденных производственных планов предприятия;

- рассмотрением заказов Министерств и ведомств на выполнение проектно-изыскательских работ;

- составлением заказов на работы, выполняемые для ГУП «ИПТС» субподрядными организациями;

- составлением сводного тематического плана проектно-изыскательских работ с поквартальной разбивкой объемов работ и представлением в Министерство транспорта Республики Таджикистан;

- составлением договорной документации на проектно-изыскательские работы;

- контролированием процесса по своевременной выдаче проектной продукции, выполняемых непосредственно ГУП «ИПТС», а также другими организациями по заданиям ГУП «ИПТС»;

- контролированием процесса по своевременному составлению сметной документации на проектно-изыскательские работы;

- ведением строгого учета выполнения планов проектно-изыскательских работ;

- составлением совместно с производственными отделами предприятия актов на выполненные проектно-изыскательские работы и передача их в бухгалтерию предприятия для предъявления счетов заказчиком;

Визитная карточка

Файзиев Фарход

Родился 10 сентября 1989 года в сельском совете Ёри Пенджикентского района Таджикской ССР.



Образование: Высшее. В 2011 году окончил Таджикский технический университет им. академика М.С. Осими факультет «Управления и транспортного строительства» по специальности «Автомобильные дороги и аэродромы».

Карьера: Трудовую деятельность начал в 2012 году инженером-лаборантом в лаборатории ООО «Автострада» и проработал на этой должности 5 лет.

С 2017 года по настоящее время – заведующий лабораторией «Лаборатории грунтов и испытания качества строительных материалов» ГУП «Институт проектирования транспортных сооружений» Министерства транспорта Республики Таджикистан.





Визитная карточка

**Хаётова
Мохира Бозоровна**

Родилась 07 января 1987 года в г. Куляб, Таджикской ССР.

Образование: Выше. В 2008 году окончила Таджикский государственный национальный университет по специальности «Мировая экономика».



Карьера: Трудовую деятельность начала в ГУП «ИПТС» как экономист и с 2013 года до настоящего времени прошла следующие ступени: экономист 2-ой категории, экономист 1-ой категории, и.о. начальника Планово-экономического отдела, начальник Планово-экономического отдела.

- обеспечением соблюдения сроков и очередности выполнения проектно-изыскательских работ, включаемых в годовой план с увязкой их с заказчиками проектов;
- принятием мер к непрерывному выполнению плана работ предприятия по номенклатуре с обеспечением ритмичной загрузки производственных отделов по месяцам, кварталам, всему году;
- проведением анализа хода выполнения производственного плана предприятия, с рассмотрением графиков выдачи рабочих чертежей, проверкой нарядов на проектные работы, выявлением причин, мешающих выполнению плана и разработкой мер по их устранению;
- обеспечением соблюдения и корректировкой существующих положений об оплате труда, по премированию для всех работников предприятия в целях повышения материальной заинтересованности работников в результате их труда и общих показателях работы всего предприятия;
- разработкой предложений с соответствующими от-

делами по совершенствованию структуры предприятия, направленным на максимальное снижение расходов по управлению производством на основе применения наиболее прогрессивных схем управления, внедрения компьютеризации и автоматизации управленческих работ;

- составлением нормативов по заработной плате на основе утвержденных объемов проектно-изыскательских работ на год, месяц, квартал, учитывая численность всех категорий работников и фонда оплаты труда;
- составлением отчетов по труду и представлением их в госстаторганы и в Министерство транспорта РТ;
- разработкой и подготовкой штатного расписания предприятия совместно с отделом кадров и представление его на утверждение руководству предприятия;
- подготовкой на рассмотрение материалов по премированию работников предприятия, с согласованием их с профсоюзной организацией для дальнейшего утверждения приказом руководства;
- изучением инструкций, наставлений, указаний, правил и других нормативных документов по вопросам планирования и составления смет на проектно-изыскательские работы;
- налаживанием связей и личных контактов работников отдела со всеми заинтересованными организациями;
- подготовкой докладов, справок, материалов на коллегию МТ РТ.

По состоянию на март 2019 г. в ПЭО работают 4 человека.

Отдел возглавляет Хаётова Мохира Бозоровна.

Бухгалтерский отдел

Занимается формированием полной и достоверной информации о деятельности предприятия и его имущественном положении, ведя контроль за:

- правильностью использования средств, получаемых от осуществления деятельности;
- сохранностью собственности;
- рациональным использованием материальных, трудовых и денежных ресурсов;
- соблюдением строжайшего режима экономии;
- состоянием расчетов с физическими и юридическими лицами;
- юридической взвешенностью финансовой составляющей условий и положений, заключаемых с заказчиками договоров;
- своевременным и правильным оформлением первичных учетных документов и законностью совершаемых операций.

Помимо того, в прямые обязанности бухгалтерии входят задачи по:

- назначению и выплате в установленные сроки заработной платы сотрудникам;
- проведению расчетов, возникающих в процессе исполнения, в пределах санкционированных расходов сметы доходов и расходов с организациями и отдельными физическими лицами;
- ведению учета доходов





Визитная карточка

Абулов Саиджон Нурулхакович

Родился 1 мая 1988 года в Пенджикентском районе Ленинабадской области Таджикской ССР.

Образование: Высшее. В 2010 году окончил Таджикский национальный университет по специальности «экономист».

Карьера: 2010 – 2011 гг. – бухгалтер Государственного учреждения «Сооружение и эксплуатация» Главного управления благоустройства Местного исполнительного органа государственной власти г. Душанбе.

2011 – 2012 г. – главный бухгалтер Государственного учреждения «Сооружение и эксплуатация». 2012-2017 гг. – главный бухгалтер Государственного учреждения «Управление ирригации Местного исполнительного органа государственной власти в городе Душанбе».

С сентября 2017 г. – главный бухгалтер ГУП «Институт проектирования транспортных сооружений» Министерства транспорта Республики Таджикистан.



Отдел кадров и права

Поддерживает руководство предприятия в решении кадровых и правовых вопросов, формированию кадровой базы.

Руководит отделом Ходжаев Мухаммади.

Отдел делопроизводства

Выполняет задачи по ежедневной поддержке технических подразделений и других сопутствующих отделов предприятия; ведет регистр по входящей и исходящей корреспонденции.



Разработанные «Институтом проектирования транспортных сооружений» проекты

Во исполнение Постановлений Правительства Республики Таджикистан по реконструкции дорог страны, специали-



стами проектного Института представлены 82 инвестиционных проекта по автомобильным и железным дорогам:

– ТЭО и рабочий проект строительства автодорожного тоннеля длиной 5 км по вари-

анту «Анзоб» под Гиссарским хребтом и подходов к нему по автомобильной дороге Душанбе – Ташкент со строительством противополавинных галерей (общее количество – 44 ед. – 6 400 пм.). Строительство данного объекта обеспечит надёжную круглогодичную автотранспортную связь Центра республики с её северными регионами;

– Топографо-геодезические и инженерно-геологические изыскания по тоннелю Шар-Шар;

– Железная дорога широкой колеи Курган-Тюбе – Куляб;

– Строительство подземных переходов и реконструкция автодорог в городе Душанбе;

– Реабилитация автодорог городов Худжанд, Кайраккум, районов

Б. Гафуров и Ч. Расулов Согдийской области;

– Реабилитация автодороги и проектирование мостов в направлении автомобильной дороги Вахдат – Рамит – Паркент;

– Вынос автодорог из зоны затопления водохранилища Рогунской ГЭС;

– Строительство аэропорта в городе Дангара;

– Восстановление взлетных полей в аэропортах гг. Куляб, Курган-Тюбе, Мургаб, Пенджикент;

– Автомобильная дорога Нурек – Байпазинская ГЭС;

– Автомобильная дорога Байпазинская ГЭС – створ плотины Сангтудинской ГЭС;

– Автомобильная дорога Джиргаталь – Ляхш – граница Киргизии;

– Автомобильная дорога Душанбе – Курган-тюбе через перевал Фахрабад;

– ТЭО железной дороги Вахдат – Яван;

– Мосты через р. Душанбинка в столице, два моста через р. Сыр-Дарья в г. Худжанд, мосты через реки Кофирнихон, Сурхоб, Вахш, Гунт, Каратаг, Ханака, Зеравшан, Кызыл-Су

и расходов по средствам, полученным за счет источников;

– выдаче доверенностей на получение имущества, материальных и иных ценностей;

– участию в проведении инвентаризации имущества и финансовых обязательств работников предприятия;

– своевременному и правильному определению результатов инвентаризации и отражение их в учете;

– проведению инструктажа материально-ответственных лиц по вопросам учета, хранения ценностей, находящихся на их ответственном хранении;

– ведение массива нормативных и других документов по вопросам учета и отчетности.

В настоящее время в бухгалтерии работают 5 человека. Начальник отдела – Абулов Саиджон Нурулхакович.



и многие другие водные преграды, а также за пределами Республики Таджикистан — в Сибири через р. Кан и р. Бирюса;

— Детальное проектирование и надзор за строительством. Проект улучшения автомобильной дороги Душанбе — граница Узбекистана;

— Технико-экономическое обоснование и детальное проектирование мостов в Ванджском районе;

— Строительство железной дороги Душанбе — Кургантюбе, участок Вахдат — Яван км 18-40. Железнодорожные мосты;

— Проект улучшения дороги Душанбе — граница Узбекистана. Строительство и реконструкция улицы С. Раджабова г. Гиссар (Представительство Китайской корпорации дорог и мостов в РТ, Китай);

— Проект реабилитации автомобильной дороги Дусти — Нижний Пяндж (Катахира и инженеры интернешнл, Япония);

— Строительство облегченного автодорожного моста Таджикистан — Афганистан через реку Пяндж в Шурабадском районе. (Программа поддержки развития обществ горных регионов, проект фонда Агахана в Таджикистане);

— Центрально-Азиатское Региональное Экономическое Сотрудничество. Коридоры 3 и 5. Проект улучшения — Предварительное инженерное проектирование (46543-001). Контракт № 108513-S52253. (Предварительное проектирование участка Сайрон — Карамык р/а Душанбе — граница Кыргызстана, Азиатский банк развития);

— ЦАЭРЕС Проект улучшения коридоров 3 и 5. Реабилитация и реконструкция автодороги Восе — Ховалинг. (Центр

реализации проектов и Реабилитации дорог, Азиатский банк развития);

— Реконструкция автомобильной дороги Душанбе — Кулма, участок Калаихумб — Вандж (граница Рушанского района) участок 371-480 км;

— Проектирование тепловой сети от ТЭЦ № 2 до теплопункта в 83 мкр (7км);

— Восстановление участка автомобильной дороги Душанбе — Куляб — Хорог — Мургаб — перевал Кульма (км 636- км 640);

— Строительство автомобильной дороги «Балджуван — Сари-Хосор протяженностью 34 км»;

— Строительство пешеходного моста на реке Варзоб от проспекта Х. Шерози до Государственного учреждения «Столичный парк»;

— Реконструкция улицы Н. Абдуллоева (от улицы Фучика до улицы Шмида);

— Строительство автомобильной дороги от западных ворот до махаллы Чортут;

— Технико-экономическое обоснование и разработка рабочего проекта для объекта «Подъездная железнодорожная ветка к НПЗ ООО «ТК ОЙЛ ККН Дангара»;

— Реконструкция путепровода на пересечении улиц М. Шерализода и А. Гуломов с проспектом А. Сино (Государственное учреждение «Управление строительства, реконструкции и ремонта дорог и мостов г. Душанбе» Исполнительного органа государственной власти г. Душанбе);

— Реконструкция путепровода на пересечении улиц М. Шерализода и А. Гуломов с проспектом Б. Гафурова (Государственное учреждение «Управление строительства, ре-

конструкции и ремонта дорог и мостов г. Душанбе» Исполнительного органа государственной власти г. Душанбе);

— Реконструкция проспекта Исмоили Сомони (от проспекта Рудаки до остановки махалля Карияи боло) — лот 6 (Государственное учреждение «Управление строительства, реконструкции и ремонта дорог и мостов г. Душанбе» Исполнительного органа государственной власти г. Душанбе);

— Строительство автомобильной дороги Рамадон — Равшарв, 4 км в р. Рушон (Государственное учреждение «Дирекция строящихся предприятий»);

— Восстановление автомобильной дороги Чуск — Бахорак — Бог — Ёл — Дашти Джум, Лангар — Хазрати Эмомали в Шурабадском районе Хатлонской области (Государственное учреждение «Дирекция строящихся предприятий»);

— Строительство моста через р. Пенджикент в сельском джамоате Ёри (Миндона — Кумок) (Государственное учреждение «Дирекция строящихся предприятий»);

— Строительство облегченного моста над каналом Вахш в махалле Механизатор-2 района Бохтар (Государственное учреждение «Дирекция строящихся предприятий»);

— Восстановление моста на 1 км автомобильной дороги Лабиджар—Сангвор—Калайхумб (Государственное учреждение «Дирекция строящихся предприятий»);

— Реконструкция проспекта Исмоили Сомони в городе Истаравшан (Управление капитального строительства Местного исполнительного органа государственной власти г. Истаравшан);





— Восстановление временной объездной дороги в местности Лугур (87-97 км) (Государственное учреждение «Дирекция зоны затопления Рогунской ГЭС»).

Совместно с иностранными консультантами Институтом реализованы следующие проекты:

— ТЭО строительства автомобильной дороги Куляб — Калайхум на участке Шагон — Зигар совместно с СЕЯШ /СМК по гранту Исламского Банка Развития;

— ТЭО на строительство автомобильной дороги Куляб — Калайхум на участке Шкев — Зигар, совместно с Компанией Дар Аль Хандасаа по гранту Кувейтского Фонда Арабского Экономического Развития;

— Разработка детального проекта и тендерной документации на строительство участков Шагон — Зигар и Шкев — Зигар на автомобильной дороге Куляб — Калайхум;

— Осуществление надзора за строительством на участках Шагон-Зигар и Шкев-Зигар по дороге Куляб — Калайхум, финансируемое Исламским Банком Развития и Кувейтским Фондом Арабского Экономического Развития;

— Проект реабилитации автомобильной дороги Душанбе — Курган-Тюбе — Дангара — Куляб совместно с компанией Луис Бергер Групп, финансируемый Азиатским Банком Развития. Надзор за строительством;

— Проект реабилитации автомобильной дороги Душанбе — граница Кыргызстана совместно с компаниями — SMEC International; Engconsult Ltd; Cardno International Pty Ltd; консультационной фирмой Finnroad Ltd, финансируемый Азиатским Банком Развития (фазы I, II, III);

— Проект реабилитации автомобильной дороги Курган-Тюбе—Дусти совместно с Консультантами проекта строительства, финансируемый «JICA» Япония;

— Подготовка Проекта ЦАРЕС по улучшению регионального дорожного коридора, Фаза III. Предварительное проектирование автомобильной дороги Душанбе — граница Узбекистана совместно с компанией Fraser Thomas Partners по гранту Азиатского Банка Развития;

— Проект по улучшению дорог. Реабилитация и реконструкция автомобильной дороги Айни — Пенджикент — граница Узбекистана. Предварительное техническое проектирование и поддержка социальной защиты, финансируемые Азиатским банком развития;

— Надзор за проектом «Строительство автодороги Шагон—Зигар», фазы II, III, совместно с Хатиб и Алами Оффшор С.А.Л.;

— Проект ЦАРЕС по улучшению дороги Айни — граница Узбекистана». Надзор за строительством совместно с инженерно-консультационной компанией Кокс Консалт ГмбХ;

— Проект ЦАРЕС по улучшению дорог «Реабилитация и реконструкция автодороги Айни — Пенджикент — граница Узбекистана» совместно с филиалом «Корпорации дорог и мостов «Синдзян Бейсин» в Республике Таджикистан»;

— ТЭО и предварительное проектирование для восстановления и реконструкции дорожных участков в Согдийской области (в направлениях Гулистон — Исфара — Канибадам — Патар и Канибадам — Худжанд —Пролетарск — Маданият). (Инженерно-консультационная компания Кокс Консалт ГмбХ, Германия);

— Строительство временной дороги в обход оползневого участка на 110-112 км дороги Душанбе — граница Кыргызстана. (Cardno Emerging Markets Pty, Австралия);

— Реализация проекта улучшения содержания дорог. (Интерконтинентал и технократс Пвт Лтд., Индия);

— Детальное проектирование и надзор за строительством. Проект «Улучшение автомобильной дороги Душанбе — граница Узбекистана. Участок от памятника Авиценне до Западных ворот г. Душанбе» (SAI Consulting Engineers Pvt. Ltd, Индия);

— ТА-8945 TAJ: Проект дороги ЦАРЭС. Коридоры 2, 5, и 6 — (Душанбе-Курган-Тюбе) — РРТА Консультант (Компания) (Инженерно-консультационная компания Кокс Консалт ГмбХ, Германия);

— Технико-экономическое обоснование и детальное проектирование 18 мостов в Ванджском районе (КОО «ВАЛИ», ДОХВА Инжиниринг (Южная Корея);

— Исследование окружающей и социальной среды в рамках предварительного исследования по Проекту реабилитации участка Кизилкала — Бохтар автомобильной дороги Душанбе — Бохтар в Республике Таджикистан (СТИ International Engineering Co., Ltd. under JICA Survey Team, Япония);

*Надзор за строительством проекта: Кредит 490042-005 TAJ: ЦАРЭС Коридоры 2, 5 и 6 Проект дороги (Душанбе — Кургантеппа) — Дополнительное финансирование — CS-03 Управление проектом и Услуги по надзору за контрактом (Инженерно-консультационная компания Кокс Консалт ГмбХ, Германия).





ЛОГИСТИКА И РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА

*Султонмурод АХМЕДОВ,
Заместитель директора Главного управления
автотранспорта и логистики
Министерства транспорта Республики Таджикистан*



Создание и развитие единой информационно-логистической сети в Республике Таджикистан, с последующим присоединением ее к международной сети, будет содействовать улучшению управления и совершенствованию автомобильно-дорожной отрасли и логистического обслуживания внутренних и международных перевозок пассажиров и грузов.

Республика Таджикистан расположена в горной части Центральной Азии, в центре перекрестка, связующего развитые транспортные сети Севера (России и Казахстана) с крупными международными торговыми портами Юга (на побережье Индийского океана), и на пути самой короткой торговой магистрали, связывающей Восток (в том числе, Китай с её высокими темпами развития экономики) с Западом (страны Европы и бассейна Средиземноморья). Как известно, транспортная инфраструктура страны, созданная в основном в 60 - 80 годах прошлого столетия, как составная часть транспортной сети СССР, имела свойства односторонней транспортной связи, и в 90-е годы по объективным причинам быстро деградировала.

В связи с тем, что на новой исторической стадии

развития экономики существующая транспортная инфраструктура не соответствовала стратегическим задачам экономического развития в плане внутренних и внешних перевозок, возникла необходимость создания новой программы ее развития.

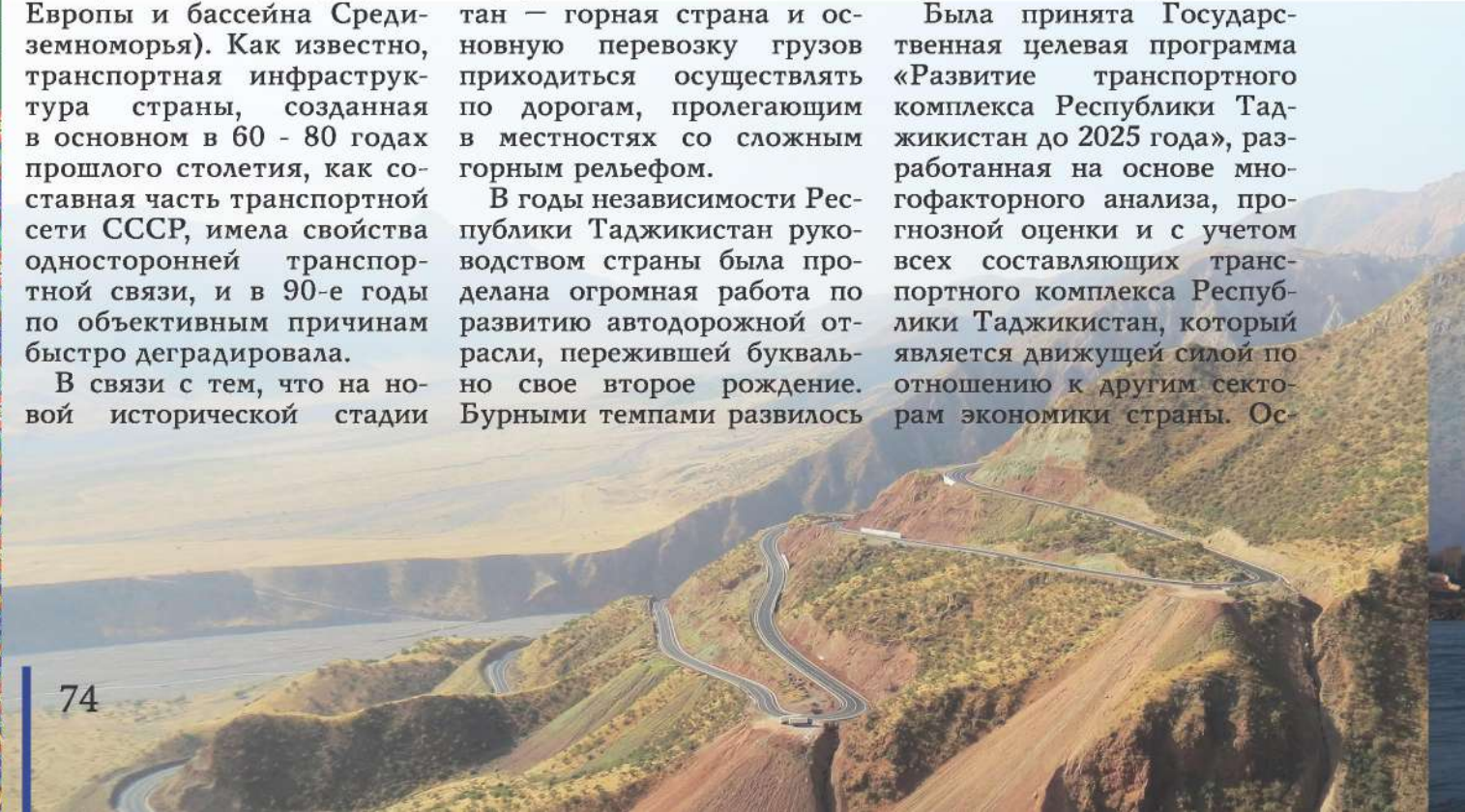
Автомобильный транспорт в экономике республики играет большую роль, поскольку им осуществляется более 90 процентов грузовых и пассажирских перевозок внутри страны. Таджикистан – горная страна и основную перевозку грузов приходится осуществлять по дорогам, пролегающим в местностях со сложным горным рельефом.

В годы независимости Республики Таджикистан руководством страны была проделана огромная работа по развитию автодорожной отрасли, пережившей буквально свое второе рождение. Бурными темпами развилось

строительство и реабилитация автомобильных дорог, а также тоннелей, позволившие обеспечить круглогодичную связь центра республики со всеми регионами.

Одним из главных стратегических направлений экономического развития страны является выход из коммуникационной блокады и присоединение к транспортной сети соседних государств, чтобы таким образом обеспечить превращение страны в транзитное государство.

Была принята Государственная целевая программа «Развитие транспортного комплекса Республики Таджикистан до 2025 года», разработанная на основе многофакторного анализа, прогнозной оценки и с учетом всех составляющих транспортного комплекса Республики Таджикистан, который является движущей силой по отношению к другим секторам экономики страны. Ос-





новная задача программы — обеспечение эффективной и интегрированной работы транспорта и дорожной инфраструктуры, содействующей социально-экономическому развитию страны. Она достигается путем повышения уровня сервисного обслуживания и минимизации транспортных затрат, улучшения качества автомобильных, железных дорог и авиалиний.

За последние годы реализованы проекты по реконструкции и строительству автомобильных дорог: Душанбе — Худжанд — Чанак (граница Республики Узбекистан), Душанбе — Рашт — Карамык (граница Кыргызской Республики), Душанбе — Куляб — Хорог — Кульма (граница Китайской Народной Республики), Душанбе — Курган-Тюбе — Нижний Пяндж (граница Исламского Государства Афганистан), Душанбе — Турсунзода, Восе — Ховалинг и ряд других важных проектов. После ввода в эксплуатации новых автомобильных дорог, таджикские международные автоперевозчики вышли на рубежи трансконтинентальных автомобильных сообщений. И в настоящее время высокими темпами ведутся строительные работы по сооружению новых мостов и дорог по всей республике, именно поэтому международными экспертами дорогам Таджикистана поставили высокие оценки, сравнимые с показателями дорожных сетей развитых стран.

Защита интересов Республики Таджикистана, как суве-

ренного и независимого государства, реально может быть обеспечена только на основе интеграции в мировую систему и, в том числе, транспортную. Дорожно-транспортное хозяйство, как стратегически важная отрасль народного хозяйства, является определяющим фактором экономического развития любого государства.

Неотъемлемая часть транспортной политики каждой страны — развитие торговли, обмен новыми технологиями, создание значительного числа новых рабочих мест и т.д. Это выгодный источник валютных поступления в казну государства, в котором стремятся зарабатывать не за счет продажи национальных богатств, а за счет развития сферы автотранспортных услуг.

После распада Советского Союза, бывшие союзные республики были вынуждены самостоятельно искать пути вхождения в международное автотранспортное сообщество. Таджикистан расположен в сети Азиатских автомобильных дорог и граничит с Республикой Узбекистан, Кыргызской Республикой, Исламским Государством Афганистан и Китайской Народной Республикой. Вдоль границы Таджикистана насчитываются 25 пограничных пропускных пунктов. Из них 17 находятся на границе с Узбекистаном, 5 — на границе с Кыргызстаном, 2 — на границе с Афганистаном и одна на границе с Китаем.

Целью формирования международных транспор-

тных коридоров на территории Республики Таджикистан является повышение эффективности внешнеторговых и транзитных перевозок и обеспечение гарантий их осуществления на основе международных соглашений и договорённостей, укрепляющих экономическую безопасность государств.

Транзитные коридоры создают возможность интермодальных, мультимодальных перевозок через Республику Таджикистан, обеспечивающих связь стран СНГ с северным Афганистаном, Пакистаном, Индией, Китаем, а также странами Персидского залива и Средиземноморского региона.

Международные перевозки грузов осуществляются через 12 пропускных приграничных пунктов Республики Таджикистан, где проходят все необходимые процедуры.

Вхождение Республики Таджикистана в TIR — Систему таможенного транзита МДП — дало ощутимый результат для беспрепятственной транзитной перевозки грузов. Внесенная новая форма таможенной документации, регистрация товаров и автотранспортных средств сократило время таможенных процедур, особенно для транзитных грузов. Облегчены процедуры для большегрузных автотранспортных средств, передвигающихся с использованием специальных книжек TIR. Также внедрена система предварительной обработки информации и электронной документации погранично-таможенными





службами при предъявлении информации заранее.

Система таможенного транзита с момента её создания оказалась высокоэффективной процедурой международного таможенного транзита и сыграла важную роль в развитии международной торговли и транспортного сообщения. Конвенция МДП доказала, что является одним из наиболее эффективных международных соглашений, разработанных под эгидой ЕЭК ООН. Как известно, её зона действия охватывает всю Европу часть стран Северной Африки, Ближнего Востока и стран Центральной Азии.

Процедура TIR и система МДП, несомненно, дают преимущества таможенным органам, поскольку они позволяют сократить число требований, обычно предъявляемых национальным законодательством к перевозимым грузам. В свое очередь она даёт возможность избежать необходимости проведения трудоёмкого и дорогостоящего, с точки зрения использованного оборудования, физического досмотра в государствах транзита, и свести такой контроль к проверке печатей, пломб и внешнего состояния грузового отделения или контейнера. В настоящее время для применения системы TIR в Республики

Таджикистан созданы все условия и это, несомненно, послужит толчком для снятия многих барьеров в международной перевозке грузов, как внутри республики, так и транзитной перевозки.

В настоящее время Правительством Республики Таджикистан принят ряд нормативно-правовых актов для нормального функционирования экспедиторской деятельности в республике. В частности, приняты Законы Республики Таджикистан «О транспорте» (2000г.), «О транспортно-экспедиционной деятельности» (2006г), Постановление Правительства Республики Таджикистан «Об утверждении Положения транспортно-экспедиционном обслуживании автомобильным транспортом в Республике Таджикистан» от 9 ноября 2000 года за №458. С целью совершенствования транспортных услуг постановлением Правительства Республики Таджикистан за №83 от 2 февраля 2009 года были созданы региональные Государственные унитарные предприятия (ГУП). Министерством транспорта Республики Таджикистан создан ГУП «Автомобильный транспорт и логистическое обслуживание» при Министерстве. Далее в соответствии с постановлением Правительства Республики Таджикистан от

5 июля 2017 года, №335 ГУП «Автомобильный транспорт и логистическое обслуживание» преобразован в ГУ «Автомобильный транспорт и логистическое обслуживание». Согласно Уставу определены основные направления деятельности этого государственного учреждения.

Важно отметить, что в транспортной отрасли республики функционирует множество ассоциаций и корпораций, объединяющих более 150 транспортных компаний, которые занимаются вопросами грузовых перевозок и экспедиционных услуг, обеспечением перевозчиков попутным грузом, а также перевозками пассажиров. В системе международных автомобильных перевозок Республики Таджикистан немаловажное место занимают логистические центры, которые оснащены современным технологическим оборудованием для хранения, упаковки и отправки товаров. По всей республике функционируют приграничные, промежуточные и региональные логистические центры (транспортные терминалы), где созданы все условия для пребывания международных автоперевозчиков и для прохождения обязательных процедур в рамках созданного «Единого окна».





Отрадно отметить, что либерализация экономики и структурные преобразования в транспортном комплексе привели к развитию свободного рынка транспортных услуг и их интеграции в развивающуюся рыночную экономику Таджикистана. Изменилась в лучшую сторону нормативно-правовая база и система управления транспортом.

Основные цели автомобильной отрасли и ее логистического обслуживания:

- разработка комплекса мер по последовательному развитию транспортного комплекса Республики Таджикистан, способного удовлетворять требования населения в экономически выгодном и безопасном транспортном обслуживании, как в краткосрочной, так и в долгосрочной перспективе;

- создание инфраструктуры транспортной сети Республики Таджикистан, способствующей удовлетворению экономических и бытовых потребностей населения с соблюдением установленных норм безопасности.

- организация единой информационно-логистической сети в Республике Таджикистан с целью координации автотранспортных услуг, сбора информации о перевозке пассажиров на конкретных маршрутах, объемах перевозимых грузов и качестве транспортно-логистических услуг, создание база данных о количестве транспортных средств в республике, их моделях, типах, вместимости, грузоподъемности и других характеристиках, содействие

в организации перевозки пассажиров и грузов, организация их сопровождения, а также организации приёма и отправления грузов в соответствие с двусторонними и многосторонними договорами с грузоотправителями и грузополучателями.

В настоящее время нужны особые подходы по модернизации и расширению действия системы логистики в Республике Таджикистан, которые приведут к новому уровню отраслевого развития внутригосударственного и международного масштаба. Поэтому для решения проблемных вопросов отрасли нужна эффективная поддержка международных финансовых организаций по созданию инфраструктуры логистики в Республике Таджикистан

Одним из важных шагов является создание и развитие единой системы информационно-логистической сети в Республике Таджикистан, с последующим присоединением ее к международной информационно-логистической сети. Это будет содействовать совершенствованию системы управления отраслью автомобильного транспорта и логистического обслуживания, улучшению качества обслуживания на внутренних и международных перевозках пассажиров и грузов, а также обеспечит увеличение транзитных потоков, позволит четко и оперативно вести статистику необходимых данных отрасли и организовать единую сетевую базу дорожных данных, а также параллельно положи-

тельно повлияет на развитие других отраслей экономики республики. Кроме того, это создаст благоприятные условия для мультимодальных, интермодальных международных перевозок автомобильным, воздушным и железнодорожным транспортом, а также обеспечит создание свободной среды делового и экономического сотрудничества международного сообщества.

В результате структурные преобразования сведут к минимуму общие транспортные расходы, обеспечат эффективную деятельность отдельных видов транспорта в рамках свободной конкуренции, способствуют увеличению транзитных возможностей страны и превращению ее в туристический регион.

Создание единой системы информационно-логистической сети по всей республике создаст возможности для расширения спектра обслуживания и своевременного предоставления информации по всем вопросам касающихся автомобильной отрасли, логистики и в целом — транспортного комплекса.

Важнейший показатель, характеризующий значимость той или иной отрасли для экономики и социальной сферы, — ее вклад в формирование внутреннего валового продукта (ВВП).

Рост дальнейших реальных инвестиций в развитие транспортного комплекса и логистики — необходимое условие обеспечения стратегической задачи ускорения роста ВВП Республики Таджикистан.





ИЗУЧЕНИЕ ГЕОГРАФИЧЕСКИХ И ГИДРОЛОГИЧЕСКИХ ХАРАКТЕРИСТИК ГОРНЫХ ВОДОТОКОВ В СЛОЖНЫХ ГОРНО-ГЕОЛОГИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ РЕСПУБЛИКИ ТАДЖИКИСТАН

Лутфулло ИСМОИЛЗОДА,
директор ГУП «Институт проектирования транспортных сооружений» Министерства
транспорта Республики Таджикистан

В статье рассматриваются результаты исследования географических и гидрологических характеристик водотоков вдоль автомобильной дороги на участке Калаихумб – Ванч (граница Рушанского района). Данный участок проходит по долине реки Пяндж по горной пересечённой местности в пределах высотных отметок 1300-2200 м. Трасса пересекает такие крупные реки, как Обихингоб, Обивисхарв, Ванч и Язгулем, а также небольшие постоянные и временные водотоки, впадающие в р. Пяндж.

С точки зрения физико-географических характеристик исследуемый участок автомобильной дороги находится на высоком Памирском нагорье в восточной части Таджикистана. Одно из основных отличий наших горных рек от равнинных – продолжительное и бурное половодье. За этот период по рекам проходит 75-95% годового стока [1]. Из-за своеобразия исследуемый район выделен в отдельную геологическую зону по комплексу слагающих его ландшафтных элементов, резко отличающихся от других не только в Таджикистане, но и во всей Средней Азии.

Таблица № 1

№ п/п	Река-гидропост	Гидрографические характеристики			Период наблюдения за максимальным стоком (лет)
		Площадь водосбора км ²	Длина, км	Средняя высота водосбора, км	
1	Обихумбу-устье	709	47	3,26	36
2	Обивисхарви-Хурк	168	18	3,27	31
3	Ванч-устье	2060	100	3,43	59
4	Язгулем-Мотравн	1940	74	3,92	51

Орографический характер участка автомобильной дороги представляет систему почти параллельных хребтов, имеющих широтное протяжение. Рельеф характеризуется чрезвычайной расчленённос-

тью и изрезанностью, разительными контрастами высот. Склоны хребтов имеют выпуклые профили и большую крутизну со средней величиной 40-45°. Значительные площади занимают





Таблица № 3

№ п/п	Река - гидропост	Принадлежность к бассейну	Гидрографические характеристики			Кол. лет наблюдений за максимальным стоком
			Площадь водосбора км ²	Длина км	Средняя высота, км	
1	Техарв-Шавру	Прав. Приток р. Ванч	75,6	13	3,32	15
2	Вомардара-Рушан	Прав. Приток р. Пяндж	87,1	14	3,78	43
3	Гуфуф-Ванч	Прав. Приток р. Ванч	59,8	7,1	3,61	10
4	Раумиддара-Хиджез	Прав. Приток р. Бартанг	492	39	4,02	17

скалы и осыпи, встречаются оползни и конусы выносов твёрдого материала. Гребни хребтов возвышаются на 2500-3000 м над дном долин, расположенных на высотах 1300-2200 м. На наиболее высоких участках хребтов имеется оледенение.

Глубокие и узкие долины реки Пяндж имеют эрозионные ущелья. На отдельных участках они переходят в плоскodonные широкие, заполненные наносами конуса выноса, по которым потоки протекают по едва углублён-

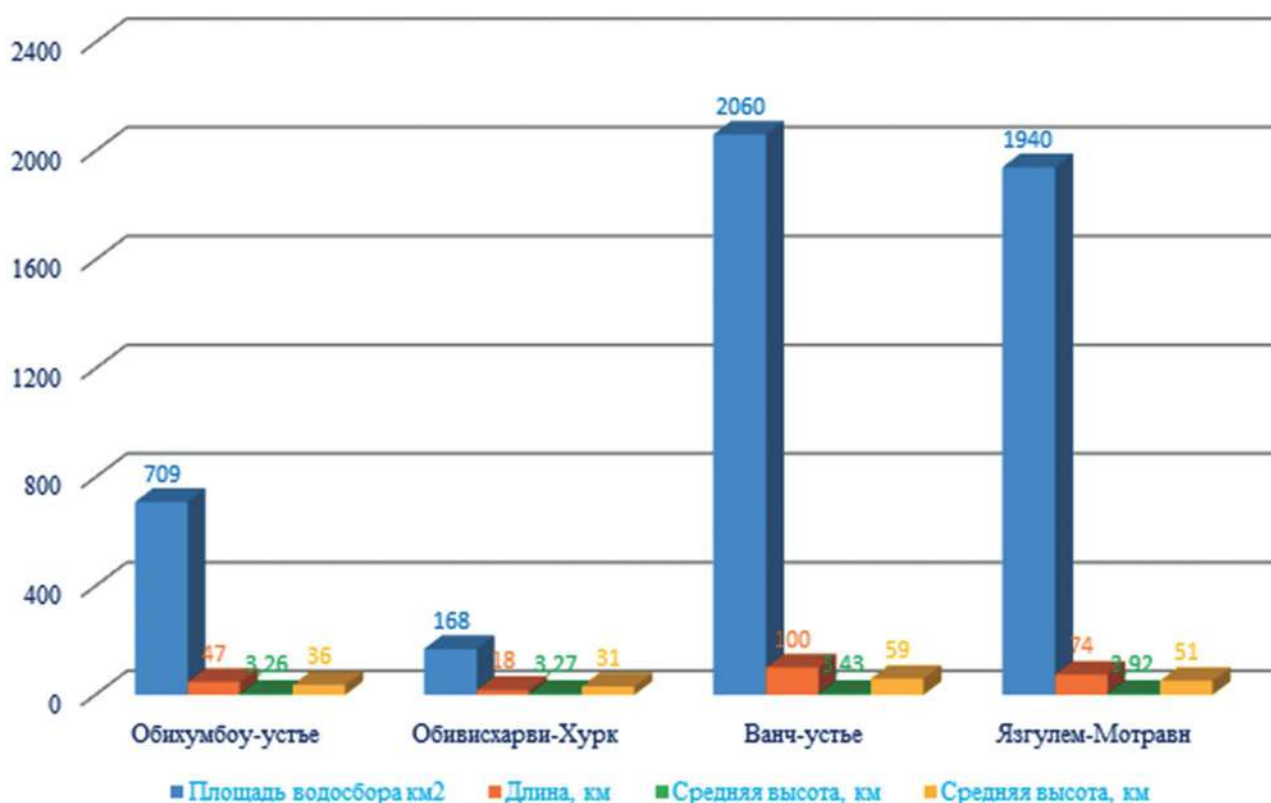
ному руслу. Практически вся остальная территория страны расположена в бассейне реки Амударья. Лишь Северо-восточный Памир относится к бессточным областям (бассейны озера Каракуль и реки Маркансу) [2].

Здесь плохо развиты почвы, довольно бедна растительность. Всё это благоприятствует интенсивному физическому выветриванию и большой эрозии почв. На крутых склонах почвенный покров практически отсутствует, заменяясь крупно-

щебёнчатыми скоплениями продуктов физического выветривания горных пород или их коренными выходами.

Надёжность и гарантированная безопасная эксплуатация проектируемой автомобильной дороги зависит от влияния находящихся рядом водотоков, их характеристик и изменения в разные периоды года и/или в течение нескольких лет. Поэтому в статье рассмотрены и изучены некоторые характеристики водотоков, находящихся

Гидрографические характеристики





Горные дороги

ся вблизи с данным участком дороги.

В гидрологическом отношении в исследуемом участке нами были изучены лишь крупные водотоки некоторых имеющих рек. В таблице №1 и на диаграмме представлены их гидрологические характеристики.

Для обоснования расчётных максимальных расходов воды в неизученных створах мостов с меньшей площадью водосборов дополнительно выбраны реки, протекающие по территории ГБАО, по которым проводились наблюдения за стоком воды (таблица № 2).

Гидрологическая изученность р. Пяндж в горной области представлена в таблице № 3.

Основной фактор, определяющий водный режим рек — характер их питания, который обуславливается величиной и сезонным распределением осадков, температурой воздуха и другими климатическими факторами.

Из-за различия протекания исследуемых водотоков в разных физико-географических условиях их водный режим неодинаковый. Несмотря на различный тип питания (по принятой классификации для

Таблица № 3

№ п/п	Гидрологический пост	Площадь водосбора, км ²	Период действия поста	Примечание
1	Рушан	56400	1999 г. - по настоящее время	Наблюдения только за 1 уровнем воды, после 2018г. - прерывистые
2	Шидз	57100	1994-2018	Наблюдения за уровнем и расходами воды
3	Калайхумб	67800	1965-2018	Наблюдения только за уровнем воды
4	Хирманджоу	72400	1994-2018	Наблюдения за уровнем и расходами воды

рек Средней Азии), на постоянно действующих водотоках чётко выделяются два периода в годовом стоке: весенне-летнее половодье (паводки) и осенне-зимняя межень. Различие в режиме разного типа состоит в том, что в зависимости от преобладания какого-либо источника питания меняется внутригодовое распределение стока, время наступления и продолжительность периодов половодья и межени, период максимального расхода.

Реки, стекающие с южных склонов Дарвазского хребта (Обихумбоу, Обивисхарви), относятся к рекам снего-

ледникового питания. Половодье обычно начинается в марте, и в его формировании основную роль играют сезонные снега. Роль ледников и вечных снегов незначительна. Поэтому период половодья определяется в основном запасами воды в снеге и интенсивностью лавинного распределения снега. Наибольший годовой расход воды происходит в июне, реже в августе. С сентября—октября начинается период межени, продолжающийся до февраля—марта. Продолжительность половодья в пределах 200 дней. Спад волны половодья





растянут во времени и продолжается в 1,5 раза дольше подъёма.

Реки Пяндж, Ванч, Язгулем относятся к рекам ледниково-снегового питания, их водосборы имеют большие абсолютные высоты и отличаются наличием огромного количества ледников. Здесь сосредоточены наиболее крупные ледники и мощные узлы оледенения Памира. Половодье начинается в апреле и заканчивается в октябре–ноябре. За это время проходит до 85% годового стока. Расходы, по сравнению с меженью, увеличиваются более чем в 10 раз и проходят на фоне общего подъёма уровней в виде отдельных волн (пиков), вызванных неравномерностью снеготаяния и поступления талых вод в русло. Гребень волны половодья и наибольшие годовые расходы — в июле–августе. Продолжительность половодья — более 200 дней, причём периоды подъёма и спада половодья примерно равны между собой. В период половодья на реках наблюдается чёткий внутрисуточный ход уровня. Осенью, с прекращением таяния в горах, реки переходят в меженное состояние. Расходы воды

в течение зимы постепенно, без существенных колебаний, уменьшаются до следующего половодья [3].

Реки со средними высотами водосборов, несущественно превышающими 3 км, относятся к рекам снегового питания. На этих реках половодье начинается в конце февраля–начале марта, заканчивается в июле–августе. За это время проходит до 85% годового стока. Продолжительность половодья 120–190 дней. Спад половодья более растянут, чем подъём. По окончании половодья в сентябре наступает длительная межень с незначительными колебаниями расходов воды.

Выводы

Проведенные исследования показывают, что из-за протекания водотоков исследуемых объектов в различных физико-географических условиях их водный режим неодинаков. Различие в режиме разного типа водотоков состоит в том, что в зависимости от преобладания какого-либо источника питания меняется внутrigодовое распределение стока, время наступления и продолжительность периодов половодья

и межени, даты прохождения максимальных расходов.

На реках Обихумбоу, Обивисхарв половодье длится с марта до сентября, его пик наступает обычно в июне; на реках Пяндж, Ванч, Язгулем — с апреля до октября с наибольшими годовыми расходами воды в июле–августе; на водотоках со средними высотами водосборов, несущественно превышающими 3 км, — с марта до августа с наибольшими годовыми расходами воды в апреле–июне, когда на фоне таяния снегов выпадают ливневые дожди. Ливневые дожди из-за рельефа местности и современных активных процессов разрушения горных пород провоцируют селевые, грязекаменные и водокаменные потоки.

Список использованной литературы

1. Сайрахмонов Р.Х., Холдоров О.О., Махмадов Ш.Ш., Худойкулов Д.Х. «Особенности гидрологических условий работы искусственных сооружений на дорогах в Республике Таджикистан». Научно-теоретический журнал «Вестник Таджикского технического университета», Серия «Инженерные исследования», Душанбе, 2017 – 4(36), с.49–54.
2. Информация о Таджикистане. Гидрология. Материалы Центра Tajhydro. <http://tajhydro.com>.
3. Государственный водный кадастр. Многолетние данные о режиме и ресурсах поверхностных вод суши за 1976–80г.г., т. XII, Таджикская СССР.



КОНТАКТЫ
МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА РЕСПУБЛИКИ ТАДЖИКИСТАН

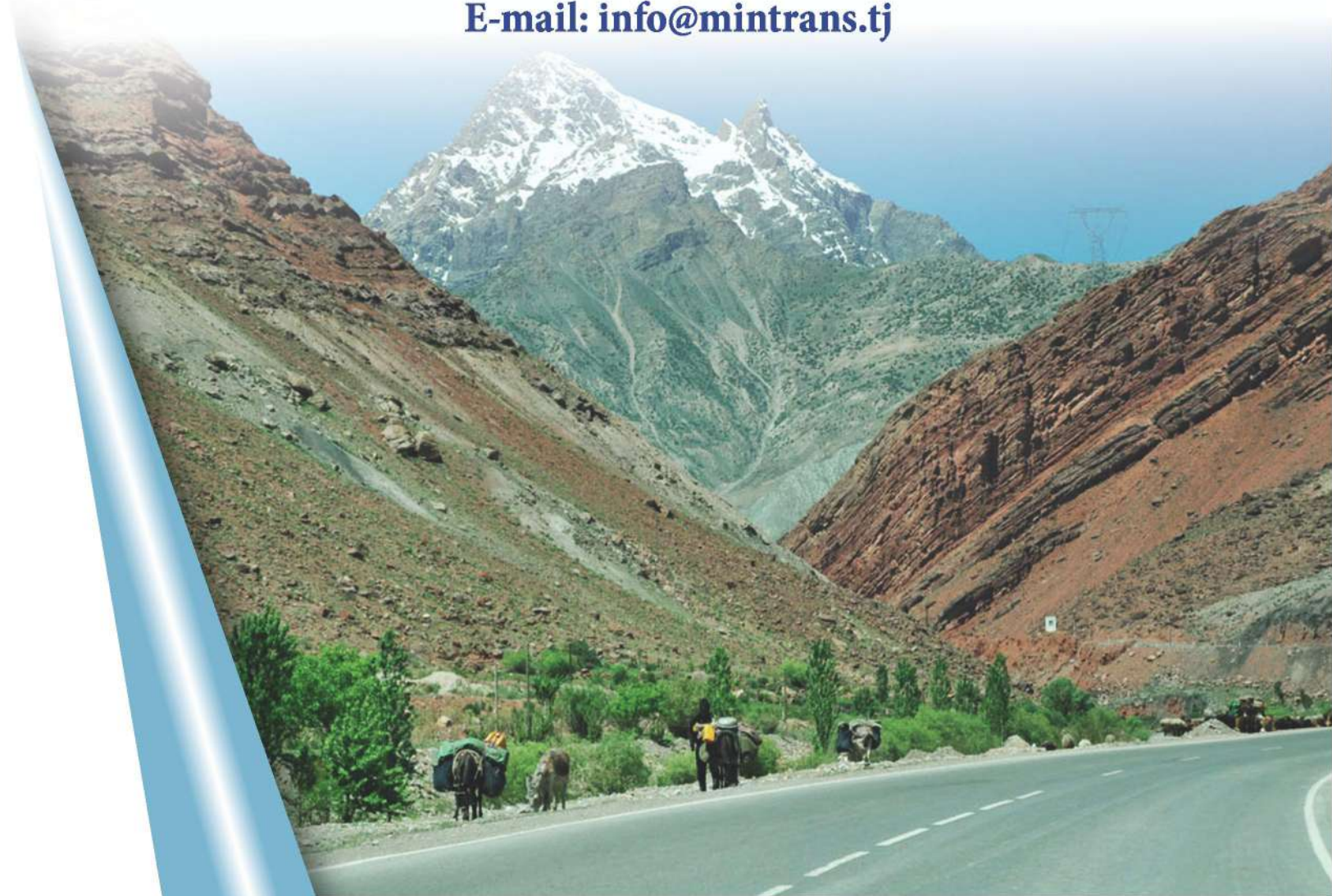
**734042, Республика Таджикистан,
г. Душанбе, ул. Айни, 14**

Общий отдел тел: +99237-22-22-14

Приемная министра: +99237-21-17-13,

Факс: +99237-21-20-03

E-mail: info@mintrans.tj



РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ — ЗАЛОГ РАЗВИТИЯ ЦЕНТРАЛЬНО- АЗИАТСКОГО РЕГИОНА

К.А.МАМАЕВ,
инженер (Кыргызстан),

Б.Б.КАРИМОВ,
док. тех. наук, проф. (Таджикистан)

Автотранспортный комплекс – стратегически важная отрасль экономики. Строительство новых автомобильных дорог, своевременный ремонт и содержание существующих дорог играют большую роль в надежном функционировании транспортного комплекса любой страны.



Важно распространять передовой опыт других стран по вопросам строительства и эксплуатации автомобильных дорог, а также повышения квалификации специалистов транспортной сферы, содействовать продвижению научных разработок и инновационных проектов в дорожной отрасли. Возможность научных кругов донести до дорожной общественности результаты своих исследований по проблемам проектирования, строительства и эксплуатации автомобильных дорог и автодорожной инфраструктуры очень важна для улучшения и развития дорожной сети.

Страны Центральной Азии имеют реальную возможность повышения своего транзитного потенциала. В последнее время наблюдается рост объема транзитных перевозок, хотя, к сожалению, на этот регион приходится малая толика потенциальных торговых потоков между Европой и Азией. Хотя имеется развитая сеть наземных путей сообщения, некоторые их

участки перестали соответствовать современным нуждам потребителей. Состояние дорог ухудшилось из-за недостаточного своевременного обслуживания в течение долгого времени. Только улучшение технического состояния дорог международных маршрутов позволит странам региона увеличить перевозки товаров и пассажиров, а также сократить экономические издержки.

В 1997 году Азиатский банк развития (АБР) выступил с инициативой усиления регионального сотрудничества в Центральной Азии в области транспорта, содействия торговле и энергетике, ориентированных на ускорение темпов экономического роста и сокращения бедности и основанных на партнерстве доноров и стран в регионе.

Инициатива получила название ЦАРЭС – Центрально-азиатское региональное экономическое сотрудничество. Странами-участницами ЦАРЭС стали Азербайджан, Афганистан, КНР, Казахстан, Таджикистан, Узбекистан и Монголия. В 2010 году

к ЦАРЭС присоединились Туркменистан и Пакистан. В качестве партнеров выступают АБР, Всемирный банк (ВБ), Международный валютный фонд (МВФ), Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР), Исламский банк развития (ИБР), ПРООН и ЭСКАТО.

Данная стратегия направлена на достижение следующих целей в регионе:

- создание конкурентоспособных транспортных коридоров;

- содействие в разработке единой политики по вопросам регулирования торговли и транспорта.

Стратегия также предусматривает достижение в перспективе высоких темпов экономического роста и сокращения бедности в регионе.

Несмотря на то, что ни одна из стран Центрально-азиатского региона не имеет выхода к морю, маршруты через них, в будущем, да и сейчас в какой-то степени, превращаются в конкурентные для других регионов.

Известно, что транспорт – важнейшая область регио-



Рис. 1. Основные направления транзитных потоков вокруг региона ЦАРЭС

нального сотрудничества, и поэтому значительное внимание направлено на улучшение дорожно-транспортной инфраструктуры. К сожалению, как показывает анализ, в настоящее время имеются задержки при пересечении границ, поскольку на решение этой проблемы выделяются незначительные средства.

Стратегия развития транспортного комплекса предполагает решительные шаги на пути усовершенствования транспортной инфраструктуры, в том числе технологии продвижения товаров через границы. Актуальными являются три важных направления. Первое — увеличение темпов роста ВВП в регионе. Второе — продолжение процесса ускорения реформ в области торговли, транспорта и энергетики. И третье — улучшение экономического благосостояния и качества жизни населения.

Установлены основные направления торговых и транзитных потоков в регионе, и по результатам рассмотрения пяти основных на-

правлений торговых потоков (рис.1), которые приведены ниже, были отобраны шесть основных коридоров ЦАРЭС (рис. 2).

Коридор 1: Европа — Восточная Азия;

Коридор 2: Средиземноморье — Восточная Азия;

Коридор 3: Российская Федерация — Ближний Восток и Южная Азия;

Коридор 4: Российская Федерация — СУАР;

Коридор 5: Восточная Азия — Ближний Восток и Южная Азия;

Коридор 6: Европа — Ближний Восток и Южная Азия.

Данные направления перевозок совпадают с основными направлениями торговых и транзитных потоков вокруг региона Центральной Азии.

Коридором является маршрут или комбинация параллельных маршрутов, соединяющих два центра в ЦАРЭС, например, от одного порта до другого порта или крупного экономического центра. В качестве маршрута могут выступать автомобильные, железнодорожные трассы,

морские пути или их комбинация. Коридор должен пролегать, как минимум, через два государства.

Все коридоры являются транзитными, поскольку их пункты отправления и пункты назначения находятся за пределами региона. Это не означает, что учитываются только транзитные перевозки. В действительности, существующие внутренние грузовые и пассажирские перевозки в регионе в основном осуществляются либо внутри страны, либо между странами региона при относительно малых объемах транзитных перевозок. По некоторым коридорам уже активно осуществляются транзитные перевозки, тогда как другие коридоры только готовятся стать реальными коридорами.

Коридоры были выбраны на основе существующих и возможных объемов грузопотоков. Выбор коридоров осуществляется по следующим пяти критериям:

— интенсивность движения, перспективы экономи-

ческого роста и увеличения объемов перевозок;

— перспективы упрочения связи между региональными экономическими центрами и районами компактного проживания населения;

— возможность сокращения количества проволочек и задержек, количества пунктов проверок всех видов и прочих барьеров;

— экономическая и финансовая возможность улучшения инфраструктуры, управления и технологий.

Для того, чтобы маршруту был присвоен статус коридора, он должен удовлетворять хотя бы одному из вышеуказанных критериев.

Коридоры обслуживают основные направления региональной торговли и транзита, удовлетворяют потребностям

каждой страны во внутренних и внешних перевозках и призваны:

— открыть ворота региона для глобальной торговли;

— увеличить долю ЦАРЭС в общем объеме транспортных перевозок в евразийском регионе;

— поддержать стремительный рост объемов торговли.

Население стран региона сконцентрировано в местах компактного проживания, отделенных друг от друга и от мировых рынков пустынями, горными хребтами и самыми длинными сухопутными транспортными путями на свете. Коридоры стран ЦАРЭС должны быть артериями, которые их питают и помогают им развиваться. Экономика стран быстро растет, но обширные и длинные звенья

их инфраструктуры ложатся на них тяжелым бременем.

Большая роль в развитии экономики должна быть отведена частному сектору, который до сих пор является относительно незадействованным источником финансирования. Потенциально вклад частного бизнеса мог бы превышать размер вложений международных институтов, в частности вклад в инфраструктуру, транспортные средства и оборудование для всех типов перевозок и внедрение технологий на производственном уровне. Использование этого потенциально огромного источника финансирования зависит от создания благоприятной среды для развития бизнеса и регулирующей системы с четкими правилами и требованиями.



Рис. 2. Основные шесть коридоров ЦАРЭС

В действительности, чтобы дать импульс для развития транспортного сектора, необходимо предусмотреть партнерство государственного и частного секторов.

В целом, законодательные базы транспортного сектора стран региона имеют существенные различия. Это негативно отражается на состоянии внешней торговли и транспорта. В настоящее время только наметился процесс их сближения с мировой законодательной базой.

К моменту начала развала СССР транспортные маршруты Восток-Запад напоминали два тупика. Связующих звеньев между ними было мало, они были слабыми, а грузооборот незначительным.

Правительства стран ЦА-РЭС принимают активное участие в таких инициативах, как СПЕКА, ЕвроАзЭС, ШОС, и ТРАСЕКА. Некоторые страны вступили в ВТО, являются членами ЭСКАТО ООН и других международных организаций, стимулирующих развитие торговли, транспорта и создающих условия для дальнейшей интеграции.

Еще в глубине веков регион имел сеть дорог, связывающих между собой процветающие центры ремесла, торговли и науки — Шелковый путь. Помимо связей между народами эта сеть также позволяла перемещать товары и распространять знания между двумя основными очагами расселения людей на Евразийском континенте.

Справедливо также и то, что современная мощь и уровень технологий транспортного строительства и логистики отстали от многих регионов мира. Вместе с тем, население стран региона в целом молодо и хорошо образованно. Торговля развивается

на основе использования современных технологий и методов логистики.

Акценты, расставленные политикой развития транспортного сектора в отношении выбора ключевых транспортных коридоров и их физической инфраструктуры, безусловно, оправданы. Вместе с тем, все большее понимание находит тот факт, что нельзя получить надежные и недорогие транспортные и логистические системы только за счет инвестиций в инфраструктуру.

Сбалансированный подход должен основываться на трех столпах: инфраструктура, управление и технология. Только тогда эксплуатация и содержание дорожной и железнодорожной сетей, воздушных и морских путей сообщения, а также транспортной инфраструктуры будут происходить эффективно. Эти же принципы применимы к тесно связанным с ними вопросам функционирования пунктов пересечения границ и их эффективной работы. Три столпа обеспечивают равновесие в определении различных компонентов стратегии и планов действия по их реализации.

Политика в странах ЦА-РЭС направлена на обеспечение безопасной, эффективной, результативной и полностью интегрированной транспортной деятельности и перевозок и поддержку социально-экономического развития региона. Реализация данной политики позволяет улучшить уровень обслуживания, сократить затраты, улучшать инфраструктуру, технологии и систему управления, что целесообразно с экономической и экологической точек зрения.

В рамках выбранных коридоров транспортная инфра-

структура и ее эксплуатация должны соответствовать следующим условиям:

- конкурентоспособность, надежность, безопасность, в т.ч. для окружающей среды;
- быстрота, отсутствие задержек при смене вида транспорта при пересечении границ.

Участниками стран региона на заседании ЭСКАТО ООН — АБР, которое проходило в городе Бангкоке, Тайланд с 27 по 28 января 2011 года особый упор был сделан на упрощение процедуры пересечения границ и на создание единого правового поля для перевозчиков, включающее в себя следующие приоритеты:

- гармонизацию положений о сборах с пользователей и тарифах, правил в отношении веса и габаритов транспортных средств;
- гармонизацию правил ограничения выхлопов транспортных средств;
- улучшение безопасности на транспорте и сокращение задержек на пунктах пересечения границ.

В реализации этого приоритета между Кыргызской Республикой и Республикой Таджикистан достигнуты определенные успехи: еще в декабре 2010 года было подписано соответствующее соглашение о перевозке грузов, товаров и пассажиров. Но этого еще недостаточно. Необходимо реализовать данное соглашение, пересмотреть и подготовить согласованные между республиками проекты нормативных правовых актов, направленные на упрощение процедур перехода государственной границы, таможенных процедур, перевозки личных вещей и багажа граждан, вопросов страхования, единых требований к сопроводи-



Таблица 1. Состояние автомобильных дорог Кыргызской Республики

№ п/п	Наименование организации	Общая протяженность, км	Межд. Знач.	Госу-дар. Знач.	Местн. Знач.	Из них по типам покрытий				
						а/бет	ц/бет	щ/грав.	Грав.	грунт
1	Чуйская обл. ПЛУАД №1	2181,6	166,0	715,7	1299,0	901,6	1,0	481,7	763,4	33,9
2	Нарынская обл. ПЛУАД №3	2 722,3	250,0	1 440,7	1,031,6	159,9	0,0	133,3	2.214,0	215,1
3	Иссык-Кульская обл. ПЛУАД №4	2 962,4	974,0	352,0	1210,4	696,7	4,7	220,4	1 785,1	255,5
4	Таласская обл. ПЛУАД №5	1 425,4	204,0	778,0	869,4	445,6	4,0	52,9	760,4	192,5
5	Джалал-Абадская обл. ПЛУАД №6	1 932,3	98,0	607,0	1,227,3	601,5	0,0	183,3	842,0	275,6
6	УАД ОБИ Баткөнская обл.	1 196,5	333,0	134,0	729,5	276,0	0,0	289,5	426,0	205,0
7	УАД ОСИ Ошская обл.	2 053,3	606,0	391,0	1056,3	813,0	0,0	208,0	852,9	179,4
8	УАД БИТ (частично Чуйская и Нарынская области)	1 910,3	592,4	444,9	873,0	725,9	0,0	242,3	759,8	182,3
9	ГДАД «Бишкек-Ош» (частично Чуйская, Джалал-Абадская и Ошская области)	2 256,4	918,7	702,7	635,6	1132,7	0,3	55,5	989,9	78,0
	ИТОГО	18640,4	4 142,1	5 566,0	8 933,0	5 752,9	10,0	1 866,9	9303,4	1617,3

тельными документам и др.

Необходимо провести дальнейшие работы по гармонизации процедур на основе соблюдения и применения международных стандартов. Для взаимодействия между странами-участницами, прежде всего, необходима координация на национальном уровне. Это, в свою очередь, требует структурированного межведомственного сотрудничества и партнерства с частным сектором.

Несмотря на то, что ситуация в ряде пограничных пунктов региона улучшилась, все еще, к сожалению, преобладает неудовлетворительное состояние инфраструктуры и оборудования.

Необходимо исследовать все пограничные зоны вдоль шести коридоров ЦАРЭС, разработать меры по их усовершенствованию и выполнить оценку затрат/выгод. Это позволит сформулировать программу инвестирования в усовершенствование инфраструктуры, систем управления и использования новых технологий. Сотрудники таможенных служб

и других контролирующих служб должны пройти обучение новым процедурам и навыкам эксплуатации нового оборудования. Для этих целей нужно усилить взаимодействие с донорами и партнерами по развитию услуг для оказания и выделения технической помощи по обучению специалистов транспорта, таможенных и других служб.

Следует отметить, что именно сотрудничество Кыргызстана со странами ЦАРЭС, донорами и партнерами по развитию с целью интеграции своих транспортных коммуникаций в мировую систему послужило основой для улучшения транспортных коридоров, проходящих через территорию Кыргызстана: Бишкек – Ош, Бишкек – Нарын – Торугарт, Ош – Сары-Таш – Иркештам, Бишкек – Кордай – Алматы, Суусамыр – Талаз – Тараз, Сары-Таш – Карамык, Ош – Баткен – Исфана, альтернативная дорога «Север – Юг» Балыкчи – Тюп – Кеген. Они обеспечили доступ населения к рынкам работ,

товаров и социальных услуг и, в конечном итоге, способствовали сокращению бедности в регионе.

В 2014 году Министерство транспорта и дорог КР приступило к строительству дороги «Север – Юг», обеспечивающей альтернативу пути с Севера на Юг республики автомобильной магистрали Бишкек – Ош. Альтернативная дорога «Север – Юг» пролегает по маршруту «Балыкчи–Кочкор–Арал – слияние рек Нарын и Коко –Мерен–Казарман–Джалал-Абад». Ее протяженность составляет порядка 433 км. Указанный проект поделен на 3 фазы.

Этот проект активно реализуется в Кыргызстане местными и зарубежными компаниями. Задача Министерства транспорта и дорог Кыргызской Республики завершить строительство альтернативной дороги «Север – Юг» до 2023 года.

На начало 2018 года автомобильные дороги Кыргызской Республики имели следующие показатели и состояние (табл. 1).

ТЕХНОЛОГИИ ИНФОРМАЦИОННОГО МОДЕЛИРОВАНИЯ В КРЕДО

Начиная с 1989 года, компания «Кредо-Диалог» создает программные продукты КРЕДО и входит в число ведущих разработчиков отечественного инженерного ПО для производства инженерных изысканий и проектирования объектов транспортного строительства и ПГС.

Программы КРЕДО стали основой технологических процессов более чем 11000 производственных организаций и включены в образовательные программы свыше 300 технических вузов и колледжей.

Технологии КРЕДО активно используются для информационного моделирования в сферах:

- инженерных изысканий;
- проектирования объектов промышленного, гражданского и транспортного строительства;
- разведки, добычи и транспортировки нефти и газа;
- создания и ведения крупномасштабных цифровых планов городов и промышленных предприятий.

На сегодняшний день комплекс КРЕДО состоит более

чем из 30 связанных программных модулей для решения различных задач заказчика. Все они объединены в единую технологическую цепочку обработки информации — от производства инженерных изысканий и проектирования до последующей эксплуатации объекта. Каждая из систем комплекса позволяет не только автоматизировать обработку информации в различных областях (инженерно-геодезические, инженерно-геологические изыскания, проектирование и др.), но и сформировать единое информационное пространство, описывающее исходное состояние территории (модели рельефа, ситуации, геологического строения) и проектные решения создаваемого объекта. Гибкая архитектура позволяет внедрять необходимые ком-

поненты для оптимизации технологии работ. Использование среды общих данных позволяет всем участникам процесса не только видеть актуальную информацию по проектируемому объекту, но и добавлять комментарии, прикрепляя их к любому объекту проекта.

Вот уже несколько лет в инженерной среде активно обсуждается тема быстро развивающихся технологий жизненного цикла — BIM. Сейчас большинство стран постсоветского пространства находится в процессе разработки и внедрения стандартов информационного моделирования — именно так принято называть технологии полного жизненного цикла BIM.

Все стандарты ТИМ основаны на концепции openBIM, которая закрепляет взаимодействие участников выполнения работ на всех стадиях жизненного цикла объектов капитального строительства и недвижимости безотносительно используемого ими ПО. Так как разные организации применяют в работе различное программное обеспечение, то для работы по технологии ТИМ используемое ПО должно обладать возможностью обмена данными при помощи согласованного обменного формата — IFC, который сам по себе не предназначен для моделей линейных сооружений и соз-



Рис. 1. Системы комплекса КРЕДО

Возможности интеграции и обмена данными

Концепция OpenBIM:

IFC, CredoXML, KML, KMZ, LandXML, OpenStreetMap

ИМПОРТ:

- BMP, JPEG, TIFF, PNG
- геологических данных из файлов форматов XML
- точек лазерного сканирования LAS
- Текстовые файлы с информацией по точкам типа XYZ
- LandXML
- DXF
- MIF/MID
- TXF/SXF
- XML - кадастровые выписки и паспорта объектов недвижимости и капитального строительства, кадастровые планы территорий
- Трехмерные объекты форматов OBJ, 3DS

ЭКСПОРТ:

- DXF
- IFC
- MIF/MID
- TXF/SXF
- PXF
- TXT
- KML
- KMZ
- BMP, JPEG, TIFF, PNG, PDF
- LandXML
- XPGX с ОГМ моделью
- XML с ОГМ моделью
- XML-файлы и вложения, необходимые для предоставления в орган кадастрового учета (Росреестр)
- Обмен данными со сметно-расчетными комплексами ABC и Гранд-Смета

Рис. 2. Возможности интеграции и обмена данными

давался для зданий, а для дорог 5-я версия формата IFC находится еще в стадии разработки.

Для обмена данными в КРЕДО реализованы разнообразные возможности экспорта/импорта моделей по шаблонам.

Благодаря гибкой мульти-организационной структуре данных и возможностям их конвертации единая цифровая модель КРЕДО (или ее части) может передаваться практически в любые программные продукты и интегрироваться в технологические цепочки жизненного цикла объектов, построенных на платформах других производителей.

Рассмотрим некоторые возможности информационного моделирования в комплексе КРЕДО. Начнем с технологии создания и ведения единой цифровой модели изысканий, включающей в себя цифровые модели и объекты рельефа, ситуации, геологии и коммуникаций, для формирования которых применяются разные методы сбора исходной информации

и ее обработки. Комплекс КРЕДО обладает всеми необходимыми возможностями обработки любых видов изысканий и формирования их в единую цифровую модель без потерь данных, что порой в разных организациях решается применением целого ряда разнообразных программных продуктов от разных производителей. Изыскательская часть комплекса КРЕДО может быть интегрирована и внедрена в тех-

нологическую цепочку всего жизненного цикла объектов независимо от того, на базе каких программных продуктов она создана. Возможна работа с любыми видами исходных данных — космоснимки и данные лазерного сканирования, включая возможности прямой работы на облаке, т.е. без преобразования данных облака в поверхность с точками. Применение нейронных сетей для автоматизированной обработки и распознавания данных наземного, воздушного и мобильного лазерного сканирования сегодня позволяет экономить драгоценное время и получать высокоточные данные в автоматизированном режиме.

Модель рельефа с вариантами трасс в совокупности с трехмерным представлением может использоваться для предварительной оценки вариантов реализации и объемов инвестиций. При необходимости модель решения, полученная на этой стадии, может быть выгружена в форматах LandXML или IFC для обмена с другими программными системами, а может быть использована непосредственно в КРЕДО

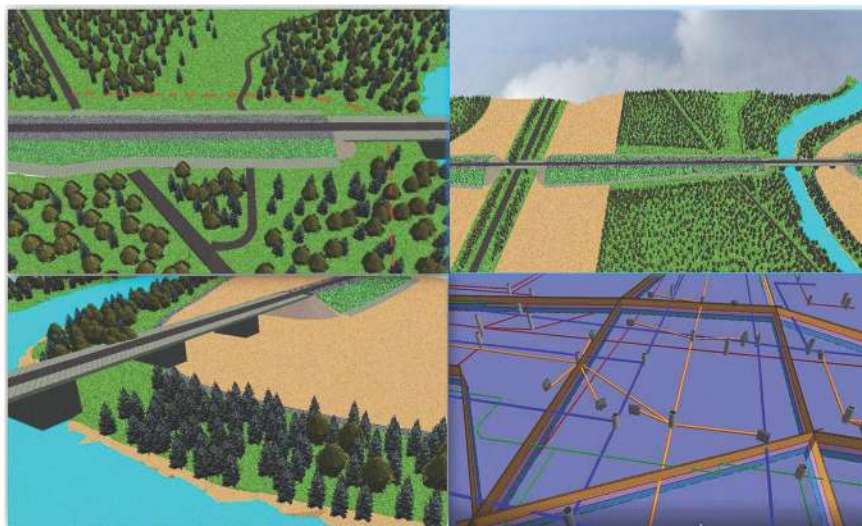


Рис. 3. Примеры полноценной ЦММ: рельеф, ситуация, подземные коммуникации, объемная геологическая модель

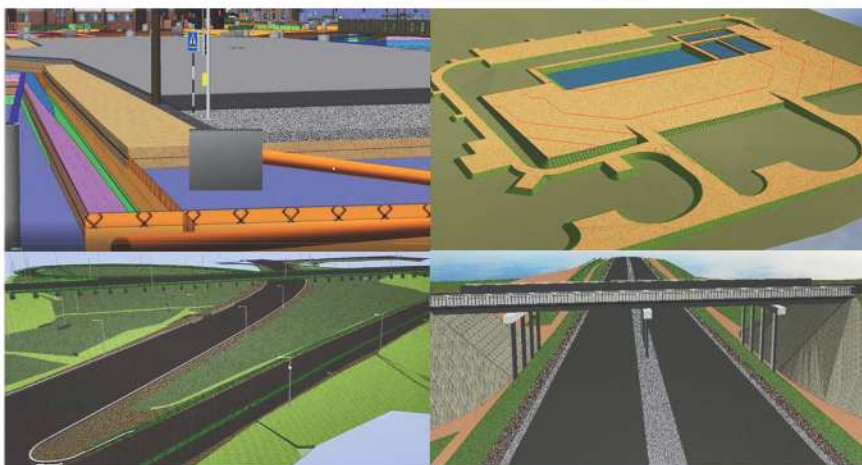


Рис. 4. Проекты планировки, проектирование площадных объектов и транспортных сооружений

на следующем этапе.

В комплексе КРЕДО решаются самые разнообразные задачи проектирования генплана любых площадных объектов, начиная с отрисовки простейших зданий и сооружений и заканчивая проектированием сложных промышленных и городских территорий, с проработкой вариантов по горизонтальной и вертикальной планировкам, расчетом объемов работ даже с учетом осадки.

Проектный комплекс КРЕДО предназначен для автоматизированного проектирования любых транспортных сооружений, как площадных, так и линейных. Обладает наилучшими функциональными возможностями для проектирования автомобильных дорог всех технических категорий в условиях нового строительства, реконструкции и ремонта. Проектная часть комплекса КРЕДО во главе с системой КРЕДО ДОРОГИ решает задачи проектирования автомобильных дорог и других объектов транспортного, промышленного и гражданского строительства.

В КРЕДО выполняется автоматизированное проектирование пересечений и при-

мыканий, как в одном, так и в разных уровнях, транспортные развязки любых конфигураций.

Методы, разработанные в системе КРЕДО ДОРОГИ, позволяют работать над проектами повышенной сложности — от быстрого эскизного проектирования новых магистралей до детального ремонта существующих дорог с созданием полноценной 3D-модели проекта дороги, прилегающей к ней территории с объектами сервиса и коммуникациями.

Некоторые объекты проек-

та (остановочные комплексы, пункты взимания платы, АЗС, надземные пешеходные переходы, мосты и т.д.) зачастую проектируются отдельно и в других программных продуктах. Система КРЕДО ДОРОГИ позволяет загружать и устанавливать на создаваемую модель проектной поверхности различные 3D-объекты, созданные с использованием специализированных программных средств, поддерживающих распространенные форматы данных (DXF, IFC, OBJ), для получения цельной единой модели проекта. Например, объекты придорожного сервиса, смоделированные в специальных программах, без проблем встраиваются в проектное решение.

В результате проектирования постепенно формируется проектная модель дороги — полноценная 3D-модель, детально описывающая конструктивное решение. При этом детализация проектной модели такова, что позволяет получить поверхности всех конструктивных элементов дорожной одежды, делая возможным использование модели на этапе строительства. В системе КРЕДО ДОРОГИ



Рис. 5. Проектирование сложных объектов – горные дороги

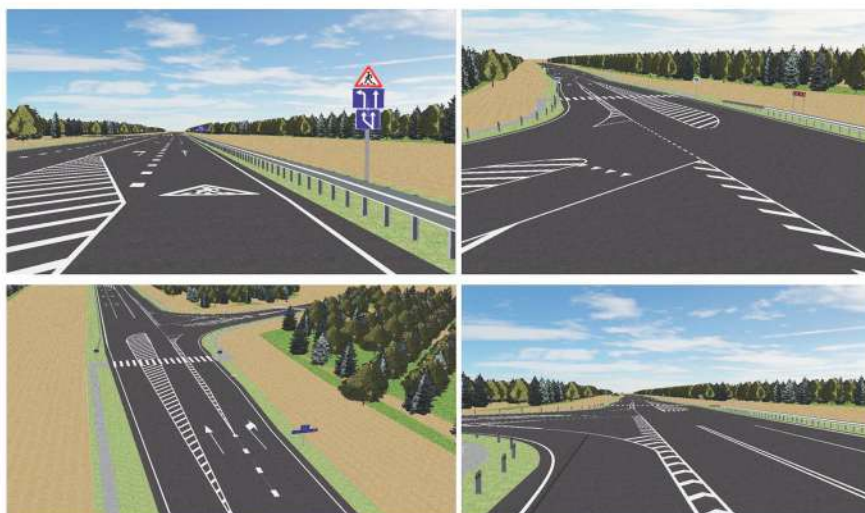


Рис. 6. Автоматизированное создание Проектов Организации Дорожного Движения

существует возможность создания послойных цифровых моделей проектов ремонта для передачи в системы 3D-нивелирования дорожно-строительной техники.

На стадии эксплуатации автомобильной дороги важно обеспечение безопасности дорожного движения на всей дороге и на отдельных, наиболее опасных участках. Основной метрикой для выявления таких участков служат данные о дорожно-транспортных происшествиях, присутствующие в информационной модели дороги (ИМД) и периодически актуализируемые. После выявления аварийно-опасных участков, как правило, вносятся изменения в существующие проекты организации дорожного движения (ПОДД) или разрабатываются новые. В силу того, что ИМД содержит в себе всю необходимую информацию о технических средствах организации дорожного движения, ГИС позволяет свести разработку или корректировку ПОДД к редактированию информационной модели при помощи специальных инструментов. Обмен данными в процессе выполнения ПОДД осуществляется аналогично процессу выполне-

ния и реализации проектов ремонта, описанному выше. Программа КРЕДО ОРГАНИЗАЦИЯ ДВИЖЕНИЯ обладает всеми необходимыми инструментами для создания ПОДД при новом строительстве и при ремонтах и реконструкции.

Таким образом, использование технологии информационного моделирования, реализованной в программных продуктах КРЕДО для автомобильных дорог, позволяет на стадиях планирования, проектирования, строительства и эксплуа-

тации применять сквозную информационную модель дороги. Непосредственно в системе КРЕДО ДОРОГИ может быть выполнено сопровождение основных этапов жизненного цикла автомобильной дороги: эскизное проектирование, построение качественной ЦММ, инженерное проектирование, поддержка строительства, контроль строительства объекта и передача данных в ГИС для последующего управления построенным объектом.

Однако стоит помнить, что технология информационного моделирования подразумевает под собой не только использование соответствующего программного обеспечения, но и повышение зрелости применения технологий — изменение стереотипов мышления, подходов к организации процессов применительно к каждому этапу жизненного цикла автомобильных дорог.

Компания «Кредо-Диалог»
Тел.: +7 (499) 921-02-95
E-mail: market@credo-dialogue.com
www.credo-dialogue.ru

От проектирования до строительства

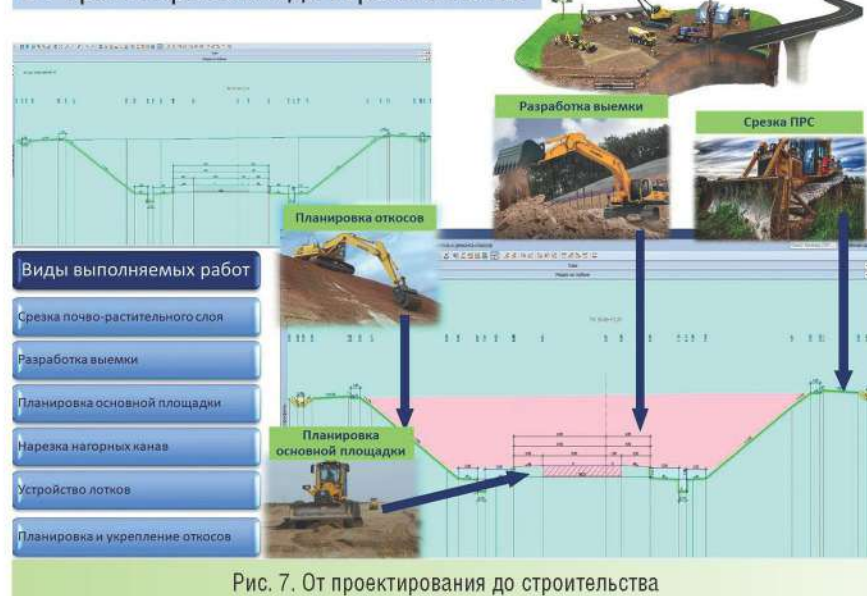


Рис. 7. От проектирования до строительства

НОВЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ДОРОЖНЫМ КОНСТРУКЦИЯМ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ МЕЖДУНАРОДНЫХ КОРИДОРОВ КАЗАХСТАНА

Б.А.АСМАТУЛАЕВ,
д-р техн. наук, профессор
Р.Б. АСМАТУЛАЕВ,

канд. техн. наук

Р.Р. ЕЗМАХУНОВ, Р.А.МАЗГУТОВ, Д.В.БЕССОНОВ,
инженеры

Н.Б. АСМАТУЛАЕВ, Ж.А. АМАНКОСОВ,
магистры техн. наук

Анализ мировых тенденций, возникших в последние годы в таких транспортно-развитых странах, как США и Западная Европа, свидетельствует о недостаточности перспективного строительства автомобильных дорог на 15-25 лет, поскольку эффективность вложений при этом значительно снижается. В США и странах Западной Европы сети автомобильных дорог практически сформированы, поэтому там одним из приоритетных направлений научных исследований и опытно-экспериментальных работ является поиск путей усовершенствования конструкций дорожных одежд с учетом повышения их капитальности и эксплуатационной надежности в течение 40-50 лет.

Возникшая в последний период тенденция к резкому сокращению сроков эксплуатационной службы автомобильных дорог с асфальтобетонными покрытиями, в условиях повышения грузоподъемности и интенсивности движения автотранспорта, привела к созданию и использованию щебеночно-мастичных асфальтобетонов (ЩМА) с более прочной «каркасной» структурой [1].

Опыт эксплуатации асфальтобетонных покрытий автомобильных дорог в России и Казахстане также показывает, что сроки их службы резко уменьшились. С изменением состава движения и повышением грузоподъемности автотранспорта до 12-13 тс. на ось, срок их службы сократился и составляет не более 5-6 лет [2-4]. По многолетним данным Союз-

дорнии, выводы по которым были сделаны в 1990-х годах профессором Н.В. Горелышевым [1], установлена следующая прогрессия снижения сроков службы по периодам: с 16-18 лет в 50-х годах до 12-14 лет в 80-х и до 8-10 лет в 1990-х годах. Данными

Росавтодора [2] и Союздорнии [5] также подтверждается снижение срока службы асфальтобетонных покрытий, который составляет не более 5-6 лет. Существующее критическое положение, которое в настоящее время сложилось, в части сокращения

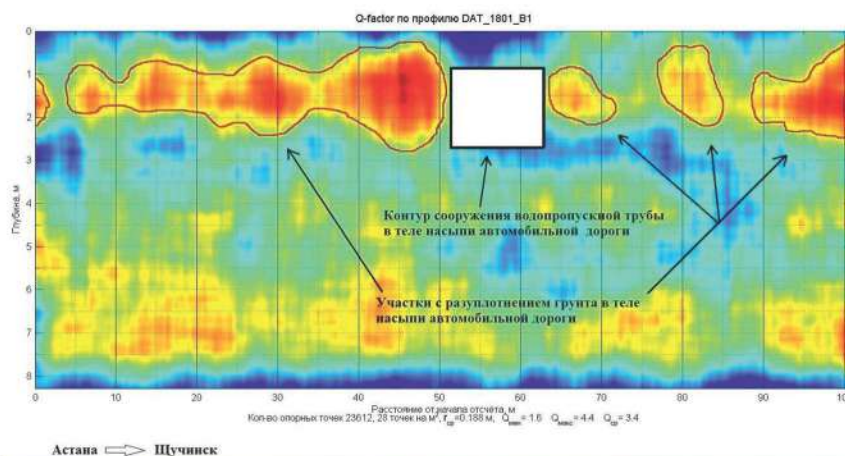


Рисунок 1. Фото георадарного сканирования дорожной конструкции автомобильной дороги «Астана-Щучинск» в 2015 году (7-ой год эксплуатации) с асфальтобетонным покрытием и основанием из ЩПС, укрепленной 7% цемента. Участок №4, км171+78м до км171+178м (100пм.). Стрелками указаны места разуплотнения и переувлажнения.

сроков службы асфальтобетонных, а также и цементобетонных покрытий [6-8], обусловлено несоответствием технических показателей дорожных конструкций автодорог современному фактическому составу и интенсивности движения транспортных потоков. Недостаточная изученность условий эксплуатации дорог и недоучет фактического напряженно-деформированного состояния дорожных конструкций, приводит к ошибкам при проектировании и строительстве дорожных конструкций и сокращению сроков эксплуатации дорог. В действующих нормативно-технических документах Казахстана и России [6-8] имеющийся практический опыт по снижению фактических сроков службы дорожных конструкций автомобильных дорог до сих пор не учитывается при проектировании дорог и традиционно рекомендуемый срок службы дорог с асфальтобетонными покрытиями регламентируется в пределах от 15 до 18 лет [6,7]. Нормативная морозостойкость цементобетона,

обработанного вяжущими материалами, не превышает соответственно F 200 [8] и F25 [6,7]. В реальных условиях, в течение многолетней эксплуатации автомобильных дорог конструктивные слои дорожных одежд подвергаются значительно большему количеству циклов замораживания-оттаивания, с переходом температуры через ноль градусов. В Казахстане, в частности, на юге республики, за год наблюдается до 80-90 переходов через ноль градусов. В осенний и весенний периоды переувлажнение материалов дорожных конструкций достигает максимальных значений. По результатам многолетнего мониторинга дорог установлено, что основной причиной преждевременных деформаций дорожных конструкций автомобильных дорог Казахстана является разуплотнение грунтов земляного полотна и нижних слоев дорожных одежд, состоящих из мало прочных укрепленных и не связанных щебеночно-гравийно-песчаных материалов. Рабо-

чий слой земляного полотна наиболее уязвим в части влияния температурно-климатических и транспортных нагрузок. В результате многолетних исследований и мониторинга дорог в Казахстане установлено, что рабочий слой земляного полотна подвергается переувлажнению от поднятия пародиффузионной и капиллярной влаги снизу от грунтовых вод, а затем, при отсутствии монолитных слоев, которые могут служить отражающим экраном для поднятия влаги, переувлажняются и верхние слои дорожной одежды.

Установлено [10], что при нагрузках транспорта от 10 тс. на ось и выше, 90% нагрузки передается на ослабленный грунт рабочего слоя.

При этом [11] при движении транспорта с массой 8,5-11,5 тонн со скоростью 50-70 км/час возникают амплитудно-частотные вибрации всех слоев дорожной конструкции. В элементах системы «дорожная конструкция – грунт», частота вертикальных колебаний частиц грунта на глубине 1,8 м, достигает 1,75 Гц., а модуль деформации грунта понижается до $E=12$ МПа. При модуле деформации в пределах 10...27 МПа состояние грунта оценивается как «плохое». На автомагистралях Казахстана осуществляются транзитные контейнерные перевозки автофургонами массой свыше 40 тонн, скорость которых достигает 100 км и выше. Помимо выше указанного, необходимо учитывать то [12], что если нижние слои находятся в увлажненном состоянии или уровень залегания грунтовых вод расположен на глубине менее 1,5 м от поверхности цементобетонного покрытия, то под воздействием много-



Рисунок 2. (Фото 2007г.) Готовое основание из укатываемого золотобетона на а/д «Астана – Щучинск» км 07-км57, подрядчик «К-Дорстрой», научно-методическое сопровождение ТОО КазНИПИ «Дортранс».

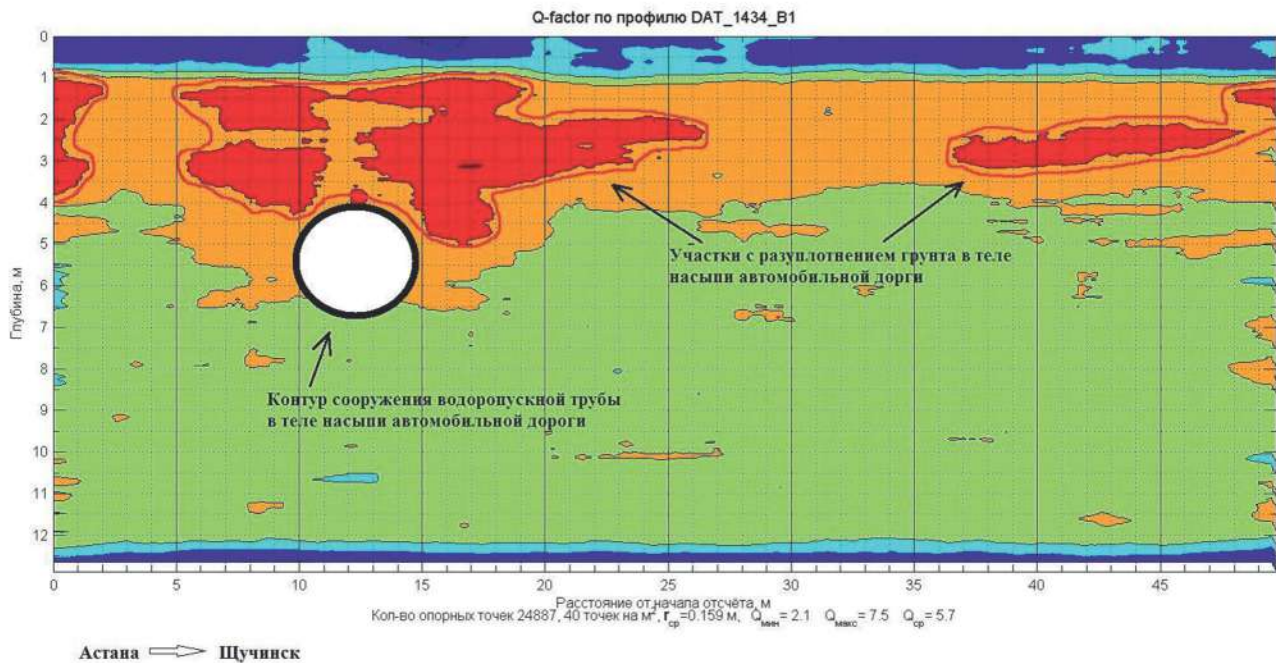


Рисунок 3. Фото георадарного сканирования дорожной конструкции автодороги «Астана – Щучинск», 2015 год – 8-ой год эксплуатации. Участок №1. км 43+885м до км43+935м (50 пм.), с цементобетонным покрытием и основанием из золотобетона с промежуточным слоем из ЩПС. Дорожная одежда вне зоны разуплотнения и переувлажнения.

циклических повторяющихся нагрузок, особенно когда эти нагрузки вибрационные, грунтовые воды имеют тенденцию мигрировать снизу вверх к подошве покрытия.

Эти выводы хорошо согласуются с результатами экспертных оценок по 100 автомобильным дорогам 10 зарубежных стран, в которых созданы необходимые условия для обеспечения долговечности дорог. В современных концепциях «вечных дорог» США и «дорог с продолжительной жизнедеятельностью» стран ЕС [9] утверждается, что для продления долговечности дорог до 50 и более лет, необходимо прочность слоев автомобильной дорог повышать «снизу вверх», то есть, начиная с «фундамента», и далее последовательно всех слоев дорожной одежды. А фундаментом дорожных конструкций является земляное полотно, на которое опирается дорожная одежда. Российские ученые также считают, что для повышения межремонтных сроков дорог

в два раза необходимо повысить прочность всех слоев дорожной конструкции, в том числе и рабочего слоя земляного полотна [13-14]. Повышение жизненного цикла цементобетонных покрытий также требуют упрочнения нижних слоев дорожных одежд [15-16].

Подтверждением вышеуказанных выводов являются результаты георадарных съемок состояния трех различных дорожных конструкций автомобильной дороги 1 категории «Астана – Щучинск» (рис.1), построенной в 2007-2009 гг., а также дорог, проложенных с учетом требований современных мировых концепций.

На участке №4 указанной дороги конструкция дорожной одежды включает: щебеночно-мастичный асфальтобетон, 6 см; крупнозернистый пористый асфальтобетон, 9 см; черный щебень, 12 см; щебеночно-песчаную смесь, укрепленную цементом 7 %, 18 см; щебеночно-песчаную смесь,

15 см и песок, 20 см. Между двумя асфальтобетонными слоями расположена геосетка. Земляное полотно состоит из суглинка тяжелого песчанистого. Грунтовые воды залегают глубоко (ниже 3 м от поверхности земли). Как видно из рисунка 2, фото-съемка георадара показала, что при толщине дорожной одежды 80 см., разуплотнению подвержены грунты земляного полотна и все слои дорожной одежды, кроме асфальтобетонного покрытия толщиной 27 см., на котором проявились отраженные поперечные трещины со второго года эксплуатации.

Выявлены аномальные зоны (рис 1) с вероятным разуплотнением нижней части дорожной одежды и грунта земляного полотна на глубине 0,30-0,70 метра от поверхности покрытия, которые свидетельствуют, что монолитный слой из ЩПС с 7% цемента, находящийся на глубине 0,27-0,45 м, в течение 7 летней эксплуатации полностью разрушился от вибра-

ции и переувлажнения. В результате чего на участках дороги № 2-4 с покрытиями из асфальтобетона и на участке №5 с аналогичными слоями дорожной одежды, но с цементобетонным покрытием, на второй год проявились поперечные трещины, расстояния между которыми с каждым годом сокращаются. Это подтверждается исследованиями Сибади [10], установившими максимальный срок эксплуатации ЦПС, укрепленных цементом в 3-5 лет, по истечении которого, асфальтобетонные покрытия полностью растрескиваются. Геосетка не препятствует росту отраженных трещин.

Теперь рассмотрим результаты строительства и мониторинга участка №1 автомобильной дороги «Астана – Щучинск», построенного в 2007 году по нашим рекомендациям. На нем изменены слои дорожной одежды с учетом казахстанского опыта и требований передовых мировых концепций. На первом участке протяженностью в 50 км (км 07- 57) с цементобетонным покрытием дорожная одежда имела такой состав: цементобетон, толщиной 27 см; щебеночно-песчаная смесь, толщиной 25 см; укатываемый золобетон М150 (рис.2), толщиной 30 см; грунт земляного полотна – суглинок тяжелый песчанистый. Грунтовые воды залегают глубоко (ниже 3 м от поверхности земли). На рис.3 показан фотоснимок георадарного сканирования, выполненного в 2015 г. на 8-й год эксплуатации дорожной конструкции на первом участке, где выявлены аномальные зоны в теле автодорожной насыпи (ниже 1 метра от поверхности покрытия) с вероятным переувлажнением и разуплотнением грунта. То есть дорож-



Рисунок 4. Фото трещины на цементобетонном покрытии автомобильной дороги «Караганда – Темиртау» (abctv. kz)

ная одежда, состоящая из цементобетонного покрытия -27 см, слоя из щебеночно-песчаной смеси - 25см и золобетона - 30 см, была вне зоны переувлажнения и разуплотнения. Монолитный слой из золобетона и слой из ЦПС являются отражающим экраном для гашения и снижения вибрации в дорожной одежде, а водонепроницаемый золобетонный слой также является препятствием для увлажнения от поднятия паров и капиллярной влаги со стороны грунтовых вод.

Цементобетонное покрытие на первом участке км 07-57 практически не имеет деформаций.

Это подтверждено на второй год эксплуатации автомагистрали с цементобетонным покрытием «Караганда – Темиртау», на котором из-за многоциклических транспортных нагрузок появились трещины на 9 км из 15 км построенных. Причиной является просадка основания от переувлажнения нижних слоев дорожной одежды, произошедшая из-за замены монолитных слоев, предусмотренных проектом, на более толстые слои, но из инертных щебеночно-песчаных материалов. (Виктор Сухо-

руков «Автобан Караганда – Темиртау потрескался спустя всего год». Источник: www.24.kz)

Государственная программа развития автодорожной отрасли Республики Казахстан исходит из задач, которые придется решать с учетом длительной перспективы и, в первую очередь, из-за больших сроков окупаемости затрат на автомобильные дороги. Строительство и восстановление автомобильных дорог с малым сроком эксплуатации, технически и экономически оказалось не рациональным из-за быстрого их «старения» и не соответствия дорожных конструкций существующей сети автомобильных дорог современным тенденциям развития транспортного движения. Поэтому главной проблемой дорог Казахстана является не ремонт и восстановление, а коренная реконструкция с повышением их капитальности для пропуска тяжелого транзитного транспорта. С 2006 года принято решение о проектировании и строительстве автомобильных дорог международного значения под транспортную нагрузку 13 тонн на ось. Для реализации этого решения

требуются значительные финансовые и материальные ресурсы. В связи этим нами предлагается к внедрению научно-техническая программа (НТП): «Разработать и освоить эффективные технологии монолитного строительства и реконструкции автомобильных дорог с комплексным использованием многомиллиардных промышленных техногенных минеральных отходов (далее ТМО) и вторичного сырья». В НТП, разработанной под руководством Национальной инженерной академии Казахстана, предлагаются к корректированию следующие направления:

1. Новая концепция принципа конструирования дорожных одежд, с учетом их работы в условиях современного автотранспортного движения при постоянных динамических, вибрационных и температурно-климатических нагрузках, гарантирующая их надежную эксплуатацию при максимальных сроках службы до 35-50 лет. Обеспечение защиты дорожных

конструкций от переувлажнения (не только от осадков сверху, но и снизу — от паро-диффузионного и капиллярного поднятия влаги от грунтовых вод). Для этого необходимо повсеместно использовать высокопрочные, морозостойкие, монолитные материалы во всех слоях дорожной одежды, в том числе в рабочем слое земляного полотна. Кроме того, необходимо обеспечить защиту покрытий и нижних слоев дорожной конструкции от вибрации. Снижение амплитуды вибрации покрытий от многоциклических динамических транспортных нагрузок возможно путем использования более упруго-пластичных материалов в промежуточных слоях, между покрытием и отражающим экраном — монолитным основанием. Промежуточный слой для снижения и гашения вибрации может состоять из высокопрочных гранулированных материалов или упруго-пластичного асфальтового гранулята.

2. Необходима корректировка методов проектирования дорожных конструкций и испытаний дорожно-строительных материалов, оценивающих в первую очередь их работу в структуре монолитного слоя в кинетике изменения прочностных свойств во времени с учетом динамических, вибрационных и температурно-климатических нагрузок, возникающих в процессе длительной эксплуатации автомобильных дорог. При сопоставлении вариантов дорожных конструкций прежде всего необходимо оценивать их работоспособность без возникновения остаточных деформаций во всех слоях дорожной одежды на весь расчетный период их эксплуатации, а также рабочего слоя земляного полотна.

3. С целью повышения технико-экономической эффективности строительства автомобильных дорог рекомендуется применение дорогостоящих и высокопрочных традиционных цементобетон и асфальтобетонов только для устройства верхних слоев износа толщиной не более 1/3 слоя покрытия. Кроме того, для ускорения темпов и продления сезона строительства дорог, при устройстве 2/3 толщины нижних слоев покрытий, оснований и дополнительных слоев дорожных одежд, приоритеты необходимо отдавать высокотехнологичным монолитным материалам на основе самовосстанавливающихся бетонов и органоминеральных бетонов. Технико-экономическая эффективность при строительстве новых дорожных конструкций обеспечивается за счет применения ресурсосберегающих и энергосберегающих самовосстанавливающихся дорожных бетонов на основе безобжиговых бели-

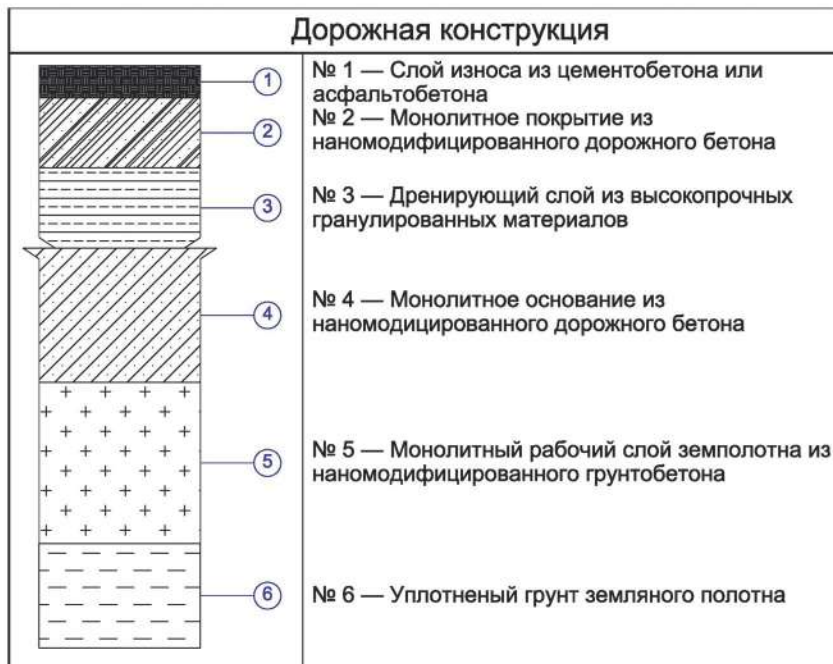
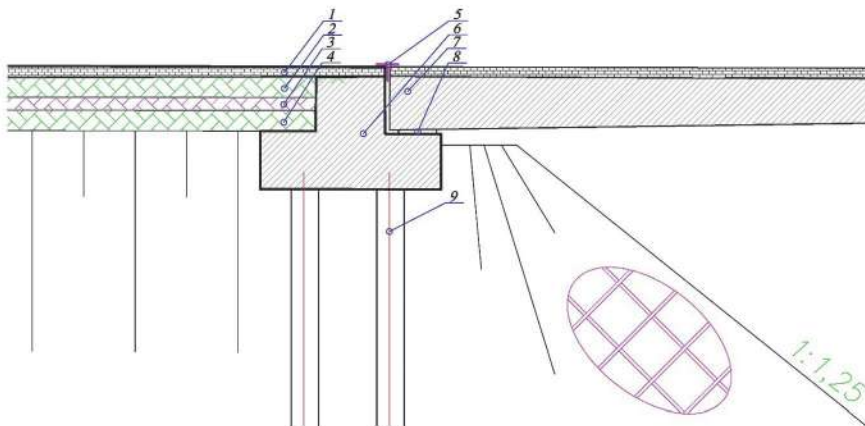


Рисунок 5. Долговечная дорожная конструкция автомобильных дорог, сроком эксплуатации 35-50 лет в климатических условиях Казахстана

Рисунок 6. Конструкция дорожного полотна автомобильной или железной дороги и ее сопряжения с береговой опорой моста [18]



товых цементов и снижения эксплуатационных затрат при длительной эксплуатации автомобильных дорог. Такие бетоны обеспечивают требуемую деформативность и «самозалечивание» деструкций в дорожных конструкциях, нейтрализацию отрицательного влияния вибрации и остаточных деформаций, возникающих в слоях дорожной одежды в процессе многолетней эксплуатации дорог.

Долговечная дорожная конструкция автомобильных дорог, сроком эксплуатации 35-50 лет в климатических условиях Казахстана [17];

1. Слои износа из асфальтобетона периодически восстанавливаются в течение 3-7 лет, толщиной 6-15 см. На слоях износа из высокопрочного цементобетона периодически в течение 3-5 лет проводится чистка и замена заполнения швов, при необходимости производятся ремонтные работы.

2. Монолитное покрытие прочностью на сжатие В25-В35 и F200, толщиной 26-30 см.

3. Дренажирующие слои из гранулированных материалов одновременно используются для снижения амплитуды вибрации (при интенсивности движения автотранспорта с нагрузкой на ось 13 тс более 20%, дренажирующий слой

устанавливается дополнительно между слоями 4 и 5). Прочность материалов — 100-120 МПа, толщина — 25-35 см.

4. Монолитное основание из наномодифицированного бетона прочностью на сжатие В15-В30 и F200, толщиной 26-30 см.

5. Монолитный рабочий слой земляного полотна из наномодифицированного грунтобетона прочностью В15-В20 и F100, толщиной 30-35 см.

6. Уплотненный грунт земляного полотна, с коэффициентом K_u не менее 0,98.

Использованная литература:

1. Горельшев Н.В. Асфальтобетон и другие битумоминеральные материалы. Можайск-Терра, 1995. С.176.
2. Кочетков А.В., Кокодеева Н.В., Рапорт П.Б., Рапорт Н.В., Шашков И.Г. Расчет и конструирование дорожных одежд. // Ж. Автомобильные дороги, №12 (961), М. 2011. - С.86-94.
3. Паткин И.А., Пошехонова Т.А., Рогачев П.Н. К вопросу о новых методах оценки работоспособности цементобетона для дорожных и мостовых сооружений. // Росавтодор. Сб. тр. Дороги и мосты. Вып.26/2, М.2011. - С.295-310.
4. Асмагулаев Б.А., Туреумуратов М.Т., Асмагулаев Р.Б. Опыт и перспективы использования инновационных технологий по стабилизации грунтов при строительстве международных автомагистралей в Казахстане. // Транспорт и дороги Казахстана. 2012. №1-2. - С.21-26.
5. Гохман Л.М. Применение полимерно-битумных вяжущих для повышения сроков

службы дорожных покрытий. Союздорнии. 11.02.11. <http://www.bitoil.ru/tehnologii/>.

6. Проектирование нежестких дорожных одежд: ОДН 218.046-01/ Министерство транспорта РФ, Росавтодор. М., 2001. - 144 с.

7. Проектирование дорожных одежд нежесткого типа: /СН РК 3.03-04-2014 Строительные нормы Республики Казахстан., Астана 2015. - 15с.

8. Проектирование жестких дорожных одежд: / СП РК 3.03-103-2014. Свод правил Республики Казахстан., Астана 2015. - 43 с.

9. Радовский Б.С. Концепция вечных дорожных одежд // Дорожная техника. Каталог-справочник 2011. С. 120-132.

10. Смирнов А.В., Агалаков Ю.А. Расчет толщины асфальтобетонных покрытий на жестком основании по условиям сдвига // Наука и техника в дорожной отрасли. №1. 1997.

11. Ботвинева Н.Ю., Буракова И.С., Стрельцова Т.Н., Морозов А.Н. Оценки технического состояния грунтов земляного полотна транспортных сооружений. Ж. Фундаментальные исследования № 5, М. 2015-С. 47-52.

12. Степушин А.П. (МАДИ) Анализ зарубежного опыта деструктуризации цементобетонных аэродромных покрытий // Наука и техника.

13. Кретов В., Лейтланд И., Лушников Н. О некоторых путях повышения качества строительства автомобильных дорог общего пользования. //МСД Дороги сотрудничества независимых государств. № 01(72). М. 2019. С.73-75.

14. Кретов В.А., Лейтланд И.В. О необходимости повышения качества устройства земляного полотна и слоев основания. Сборник «Дороги и мосты» вып.39/1, М. 2018. С. 118-131.

15. В.В. Ушаков «Основные направления повышения жизненного цикла автомобильных дорог», «Наука и техника в дорожной отрасли», № 1-2019.

16. Носов А.П. «Методы оценки фактических сроков службы дорожных одежд» // Наука и техника в дорожной отрасли, № 1-2019.

17. Асмагулаев Б.А., Асмагулаев Р.Б. и др. Заявление о выдаче Патента РК на полезную модель регистрационный №2019/0086.2 от 19.04.2019 г. «Конструкция дорожной одежды на основе наномодифицированного бетона».

18. Асмагулаев Б.А., Асмагулаев Р.Б. и др. Патент РК № 3913 на полезную модель Госреестр РК от 19.04.2019 г. «Конструкция дорожного полотна автомобильной или железной дороги и ее сопряжения с береговой опорой моста».

19. Асмагулаев Б.А., Асмагулаев Р.Б. и др. Самовосстанавливающийся дорожный бетон // Инновационный патент РК №29852. МЮ РК. Астана -2015, бюл. №5. С.4.

КОМПЛЕКСНЫЕ ДОБАВКИ НА ОСНОВЕ ГОССИПОЛОВОЙ СМОЛЫ ДЛЯ ПОВЫШЕНИЯ УСТОЙЧИВОСТИ АСФАЛЬТОБЕТОНА

Лутфулло ИСМОИЛЗОДА,

директор ГУП «Институт проектирования транспортных сооружений», к.т.н.

Рахимджон САЙРАХМОНОВ,

к.т.н., доцент кафедры «Строительство дорог, сооружений и транспортных коммуникаций» ТТУ им. акад. М.С. Осими

Хубоншох БОБОЕВ,

докторант PhD кафедры «Строительство дорог, сооружений и транспортных коммуникаций» ТТУ

В статье рассматривается влияние комплексной добавки на основе госсиполовой смолы (ГС) и моноэтаноламина (МЭА) на механические свойства дорожного асфальтобетона, в частности — устойчивость, условную пластичность и жесткость. Основная задача исследования — изучение структурно-механических характеристик асфальтобетона с комплексной добавкой на основе отходов промышленности.

Важнейший элемент структурообразования в составе асфальтобетонов — взаимодействие минеральных и вяжущих материалов.

Опыт эксплуатации асфальтобетонных покрытий в Республике Таджикистан показывает, что основным недостатком, приводящим к уменьшению срока службы дорожных покрытий, — их пониженная устойчивость к воздействию возрастающих транспортных нагрузок и неблагоприятных климатических факторов. В связи с этим особую актуальность приобретает повышение

устойчивости асфальтобетонных покрытий в районах с сухим и жарким климатом путем применения комплексных добавок. Исследования [1,2] показали, что применение комплексной добавки на основе госсиполовой смолы и моноэтаноламина улучшает адгезионные свойства битума. На основе этого, разработан следующий состав асфальтобетона с комплексной добавкой и без нее.

Гранитный щебень 20...	
5мм — 57%	
Природный песок	
с $M_k=3,1$ — 33.2	
Известняковый порошок	— 8%

Комплексная добавка — 1,8%

Битум БНД 60/90.

Были проверены более полно физико-механические свойства выбранного состава:

средняя плотность г/см^3 — 2,36;

водонасыщение, % по объему — 0,81;

набухание, % по объему — 0,18;

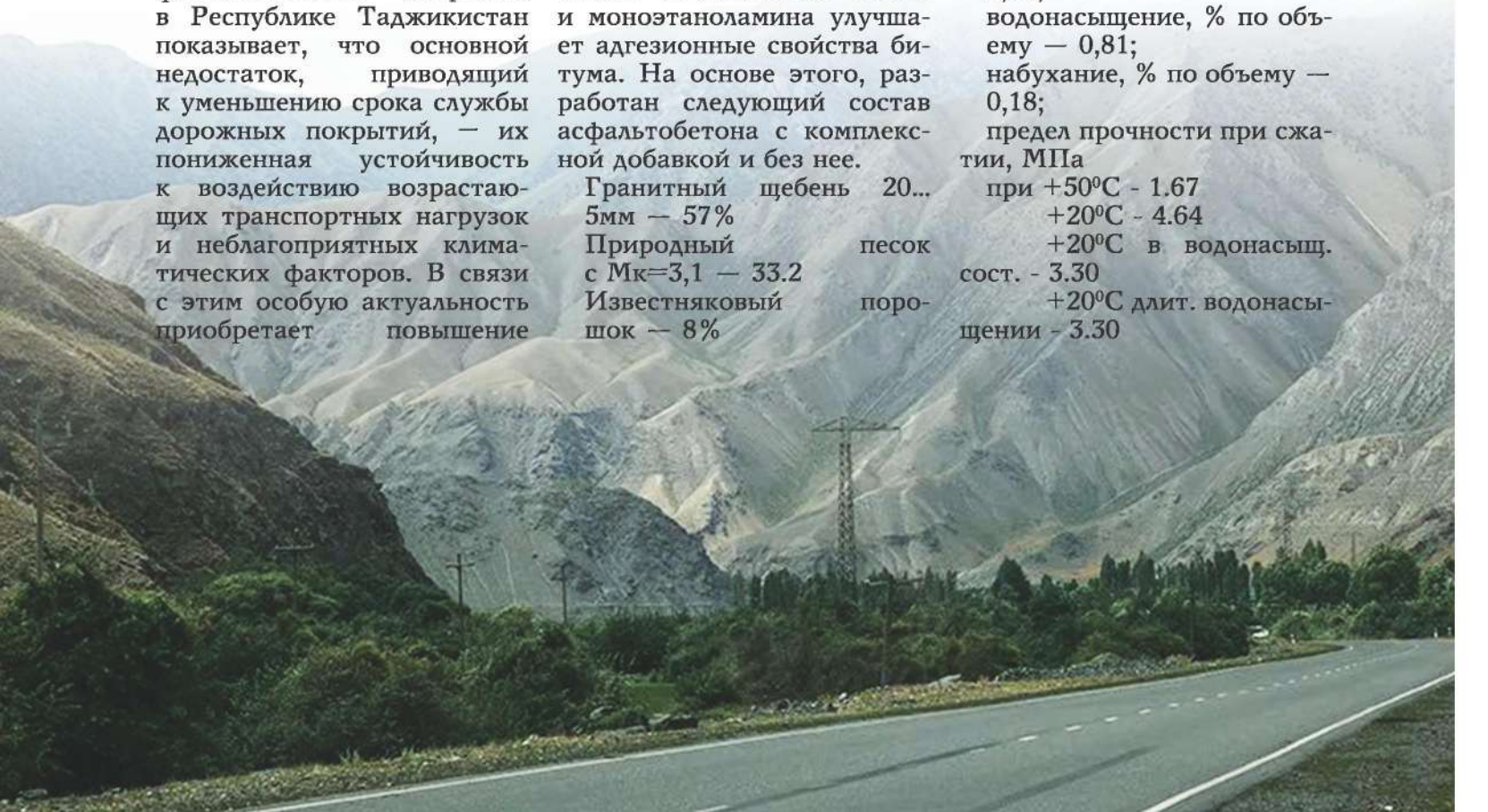
предел прочности при сжатии, МПа

при $+50^\circ\text{C}$ - 1.67

$+20^\circ\text{C}$ - 4.64

$+20^\circ\text{C}$ в водонасыщ. сост. - 3.30

$+20^\circ\text{C}$ длит. водонасыщени - 3.30



коэффициент водостойкости — 0.95;

коэффициент длительной водостойкости — 0.83.

Устойчивость, условная пластичность и условная жесткость определены по Маршаллу. Для этого по вышеприведённому составу смеси на основе методики [3,4] были изготовлены образцы диаметром 101 мм и высотой 63,5 мм.

Испытание проводили при температуре +60°C и скорости движения нижней плиты 50 мм/мин.

Величина устойчивости определена как максимальное усилие, фиксируемое манометром. В качестве показателя условной пластичности была принята величина критической деформации в 1/10 мм, фиксируемой индикатором в момент разрушения образца.

Показатель условной жесткости "А" вычислен по формуле:

$$A = (10 * P) / l$$

где: P — устойчивость в кН,

l — условная пластичность 1/10 мм.

Результаты испытания по Маршаллу приведены в табл. 1.

Для изучения растягивающих напряжений были выполнены испытания цилиндрических образцов по «бразильскому методу» (скорость подъема нижней плиты прессы — 10 мм/мин).

Прочность при расколе по этому методу определена по формуле:

$$R_p = P / (h * d)$$

где:

h - высота образца, см,

d - диаметр образца, см.

Результаты испытания образцов приведены в таблице 2.

Проводимое исследование по Маршаллу подтвердило высокие механические свойства асфальтобетона с комплексными добавками. Так, устойчивость нового состава по Маршаллу имела значение 9.1 кН, тогда как состава без добавок — 6.8 кН. Условная пластичность, характеризующая отношение материала к возможности образования пластических деформаций соответственно — 22.0 и 31.8.

Применение в составе асфальтобетона комплексной добавки на основе госсиполовой смолы из отхода масложиркомбинатов и моноэтаноламина (МЭА) в составе асфальтобетона — кубового остатка моноэтаноламинной очистки аммиака при производстве аммиака (МЭА) оказывает положительное воздействие. Высокие показатели устойчивости асфальтобетона объясняют-

ся устойчивостью пленки из вяжущего, которая прочно прилипает к зернам щебня. Принимаемые вяжущие, в частности, битум с комплексными добавками, формирует достаточно толстую и прочную пленку, что и обеспечивает устойчивость всей системы. При этом количество комплексной добавки в составе должно быть в пределах 0,6-2,5%.

Таким образом, комплексная добавка из ГС и МЭА равномерно распределяется в объеме вяжущего, модифицируя битум, и улучшает эксплуатационные свойства асфальтобетонных покрытий.

Список использованной литературы:

Сайрахмонов Р.Х., Умаров С.С., Иброхимов О.А., Собиров Дж.Д. «Повышение адгезионных свойств битума путем применение комплексной добавки». Научно-теоретический журнал «Вестник Таджикского национального университета», Серия естественных наук, Душанбе «Сино»-2016 – 1(192), с.181-184.

Оев С.А. Сайрахмонов Р.Х., Хасанов Н.М., Умаров С.С. Повышение физико-механических свойств щебеночно-мастичного асфальтобетона на основе поверхностно-активной и стабилизирующей добавки (статья). Научно-теоретический журнал «Вестник Таджикского технического университета», Секция «Строительство и архитектура». Душанбе-2015 – 3(31). ТТУ имени ак. М.Осими.

Горельшев Н.В. Асфальтобетон и другие битумоминеральные материалы. – Можайск – Терра, 1995. – 176 с.

Технические указания по устройству дорожных покрытий с шероховатой поверхностью. ВСН 73-67 / Минтрансстрой СССР. – М., 1968.

Таблица 1. Показатели устойчивости асфальтобетона по Маршаллу

Наименование показателей	Асфальтобетон типа А без добавки	Асфальтобетон с комплексной добавкой
Средняя плотность, г/см³	2.38	2.38
Устойчивость, кН	6.7	9.1
Условная пластичность	22.0	31.8
Пористость мин. части, %	15.0	14.5
Остаточная пористость, %	2.0	1.8

Таблица 2. Результаты испытания по Маршаллу

Наименование показателей	Асфальтобетон типа А без добавки	Асфальтобетон с комплексной добавкой
Прочность при расколе, МПа, при		
+20°C	0.641	0.647
+50°C	0.160	0.180
+70°C	0.102	0.106

СЦЕПЛЕНИЕ МИНЕРАЛЬНЫХ МАТЕРИАЛОВ РАЗЛИЧНОЙ ПРИРОДЫ С КОМПЛЕКСНЫМИ ОРГАНИЧЕСКИМИ ВЯЖУЩИМИ

А.М. КАРАБАЕВ,

к.т.н., доцент Ташкентского института инженеров транспорта, г. Ташкент, Узбекистан

Рассматривается механизм сцепления КОВ с минеральными материалами основного (известняк, мрамор, шлак) и кислого (гранит, песок) характеров. Выяснено, что карбонатные и основные горные породы (мрамор, известняк) хемосорбируют на своей поверхности КОВ, а кислые (гранит, песок) – образуют физические связи.

Введение

Из-за возрастающих объемов строительства и ремонта автомобильных дорог с асфальтобетонным покрытием в Узбекистане ощущается дефицит вязкого битума.

Расчетным путем определено соотношение составляющих компонентов комплексного органического вяжущего (КОВ) в % по массе [1]:

Джаркурганская нефть - 58,
Госсиоловая смола - 42,

Недопал (дефекат) от содержания ГС - 10.

Взаимодействие КОВ и минеральных веществ является решающим фактором структурообразования в органо-минеральных смесях и асфаль-

Таблица 1
Показатели сцепления КОВ с минеральными веществами различной природы

№№ п/п	Показатель сцепления, % Вид вяжущего	Показатель сцепления, %				
		с гранитом	с песком	с мрамором	с известняком	со шлаком
1.	Битум + Мазут 70+30	50	54	80	86	88
2.	Нефть: ГС: недопал 58:42:4	76	78	92	94	95
3.	Битум: ГС: дефекат 50:47:3	78	80	94	95	96

тобетоне. С особенностями взаимодействия тесно связаны важнейшие свойства этих материалов: прочность в широком интервале температур, коррозионная устойчивость в изменяющихся влажностном и температурном режимах, интенсивность процессов старения и др.

Исследование механизма сцепления минеральных материалов различной природы с КОВ

Особое влияние на адгезию оказывает характер используемых минеральных веществ. Нами проведены исследования механизма сцепления КОВ с минеральными материалами основного (известняк, мрамор, шлак) и кислого (гранит, песок) характеров.

Сцепление оценивают визуально или линейкой по величине поверхности минерального материала, сохранившей пленку вяжущего после кипячения в водном растворе поваренной соли в течение 3 мин. В табл. 1 приведены результаты произведенных испытаний.

В результате вычислений установлено, что показатели сцепления КОВ (состав 2 и 3) с гранитом, песком, мрамором, из-

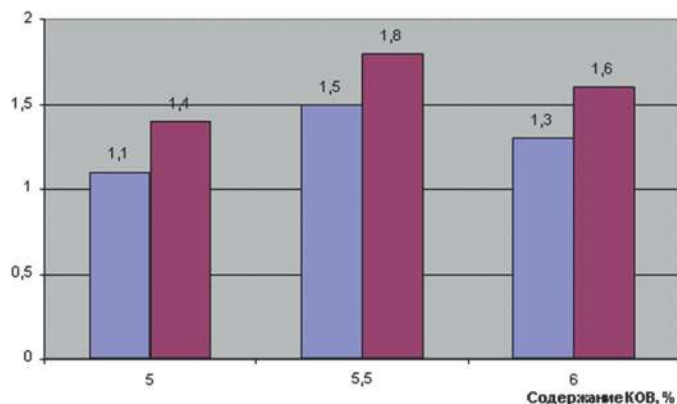


Рис. 1. Диаграмма показателей прочности на сжатие образцов органо-минеральной смеси на основе КОВ-1 (битум+ГС+дефекат)
- органо-минеральная смесь со строительным песком
- органо-минеральная смесь со шлаком

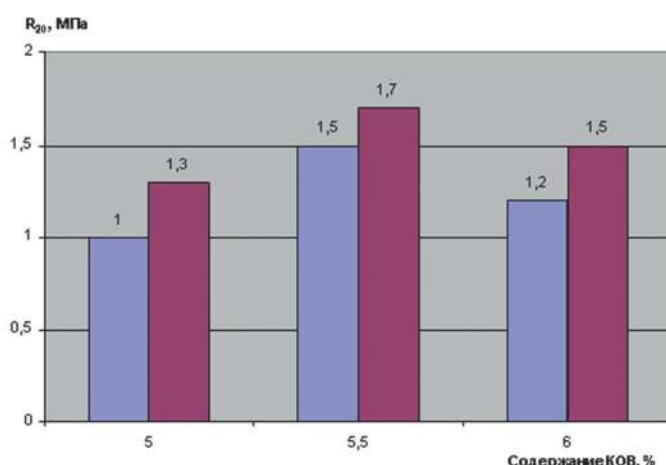


Рис. 2. Диаграмма показателей прочности на сжатие образцов органоминеральной смеси на основе КОВ-2 (нефть+ГС+недопал)
 - органоминеральная смесь со строительным песком
 - органоминеральная смесь со шлаком

вестняком и шлаком выше, чем с эталоном в 1,5 – 1,6; 1,44 – 1,5; 1,5 – 1,17; 1,07 – 1,1 раза.

Рассмотрим механизм сцепления комплексного органического вяжущего с исследуемыми минеральными веществами.

В случае взаимодействия КОВ с известняком, мрамором и шлаком происходит химическая адсорбция (хемосорбция). Наиболее высокий показатель сцепления имеет мрамор, почти полностью состоящий из кальцита и содержащий лишь ионы Ca⁺⁺, дающие нерастворимые кальциевые мыла с кислотами (асфальтогеновыми), содержащимися в КОВ. При объединении комплексного органического вяжущего с гранитом и песком, относящихся к кислым породам (к кислым относят породы, содержащие более 65 % SiO₂), не образуется хемосорбционных соединений. Когда между частицами адсорбирующего вещества (адсорбента) и адсорбируемого действуют только межмолекулярные силы (так называемые ван-дер-ваальсовы силы), то имеет место физическая адсорбция.

Таким образом, карбонатные и основные горные породы (мрамор, известняк) хемосорбируют на своей поверхности

КОВ, а кислые (гранит, песок) образуют физические связи. Это обуславливает более прочную структуру асфальтобетона, содержащего минеральные компоненты карбонатных пород, что особенно относится к минеральному порошку, обладающему в силу наиболее развитой поверхности большой адсорбционной ёмкостью. Так как карбонатные и основные горные породы характеризуются лучшим сцеплением с КОВ, чем кислые породы, необходимо их широко использовать при строительстве асфальтобетонных покрытий.

Исходя из этого, выполнен подбор составов органоминеральной смеси на двух видах

КОВ: битум + ГС + дефекат и нефть + ГС + недопал. Для сравнения использовали два вида песка – строительный песок и металлургический шлак крупностью до 5 мм [2].

Результаты испытаний приведены на рис. 1, 2. и в табл. 2.

Как видно из данных табл. 2, наилучшие результаты прочности на сжатие достигается при содержании КОВ 5,5 % и как с песком, так и со шлаком.

Заключение

Таким образом, при использовании битумного и нефтяного КОВ можно получить органоминеральные смеси с достаточно высокими показателями прочности в уплотненном состоянии. При этом за счет использования ГС можно сэкономить в одном случае 40 % битума, в другом вовсе исключить его применение.

Список использованной литературы

1. Карабаев А.М. Комплексное органическое вяжущее из местных материалов Узбекистана. Международная юбилейная научная - техническая конференция «Автомобильные дороги: Безопасность и надёжность», посвященная 90-летию Белорусской дорожной науки. Сборник докладов. Часть 2. г. Минск, ГП «БЕЛДОРНИИ» 88-93 с.
2. Карабаев А.М. Уроков З.О. Пути использования шлаков сталеплавильного производства в дорожном строительстве РНТК «Теория и практика композиционных строительных материалов» Т: ТАСИ, 2008. с. 203-206.

Таблица 2. Показатели прочности на сжатие образцов органоминеральной смеси

№№ п/п	Вид КОВ	Содержание, в %	Вид песка	Содержание, в %	Рсж, МПа
1.	Битум+ГС+дефекат	5	строител. песок	100	1,1
		5,5		100	1,5
		6		100	1,3
		5	шлак	100	1,4
		5,5		100	1,8
		6		100	1,6
2.	Нефть+ГС+недопал	5	строител. песок	100	1,0
		5,5		100	1,5
		6		100	1,2
		5	шлак	100	1,3
		5,5		100	1,7
		6		100	1,5

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ОБУЧЕНИЯ СОВРЕМЕННЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ-ДОРОЖНИКОВ

Динара АУБАКИРОВА,
к.т.н., заведующая кафедрой "Транспортное строительство"
Бишкекского автомобильно-дорожного колледжа

Выполнение государственной задачи строительства и развития сети дорог выдвигает требования дальнейшего совершенствования подготовки и переподготовки кадров, занятых в этой отрасли.

В статье рассмотрены основные направления деятельности по улучшению качества преподавания в Бишкекском автомобильно-дорожном колледже.

Не секрет, что современные тенденции развития техники и технологий свидетельствуют о широкомасштабном внедрении новейших научных разработок в производство. Как следствие, происходит быстрое моральное старение техники и замена ее на более экономичное, экологически безопасное и высокотехнологическое оборудование. Только квалифицированный специалист сможет обеспечить его технически грамотную эксплуатацию, особенно учитывая стратегическую важность путей сообщения, в особенности автомобильных дорог, в сегодняшней экономике любого государства. Ведь дорожники ответственны не

только за качество покрытия, но и за жизнь миллионов людей, которые будут на протяжении десятилетий пользоваться новыми магистралями и мостами.

Современный и конкурентоспособный специалист — вот главный критерий профессионального образования в условиях рыночной экономики, и потому Бишкекский автомобильно-дорожный колледж дает студентам не только качественные знания, но и организует базу для прохождения практик, наполняет «портфель» реальными дипломными проектами, которые могут быть реализованы в будущей работе выпускников.

Т.е. подготовка будущих специалистов предполагает



не просто трансляцию знаний педагогами, а развитие у студентов профессиональных компетенций, необходимых для формирования востребованного выпускника колледжа. В принципе, это было понятно и раньше, но сегодня при этом меняется сам подход к обучению. Не секрет, что многие преподаватели в процессе обучения все больше начинают спрашивать со студентов знания, основываясь при этом на требованиях учебного заведения, а не потенциальных работодателей. Мы далеки от мыслей, что требования к качеству и уровню образования учебных заведений и работодателей разнятся.



Но иногда у самого студента нет четкого понимания, чем должен заниматься специалист с образованием дорожника и каким умениям он должен обучиться. Из-за этого иногда складывается парадоксальная ситуация, в которой вроде бы смышленому отличнику учебы приходится стажироваться в организации из-за отсутствия навыков, требуемых на рабочем месте. Причиной этому может быть и то, что в процессе обучения студент изучает дисциплины, а не востребованными трудовыми задачами и процессами.

При этом неизменными остаются базовые умения. Как бы не совершенствовались технологии, специалист-дорожник всегда должен будет владеть пространственным мышлением для того, чтобы представить, как схема, изображенная на бумаге, будет выглядеть на местности. В частности, несмотря на бурное развитие новых областей геодезии, таких как спутниковые методы измерения, наземное лазерное сканирование, традиционные геодезические приборы — электронные тахеометры — продолжают занимать важное место среди геодезических приборов. Специалист в области строительства дорог должен хорошо знать законы физики, быть знакомым с геодезическими особенностями той или иной местности, владеть информацией о новых технологиях и современных материалах.

Учитывая данные обстоятельства, в последние годы на кафедре «Транспортное строительство» Бишкекского автомобильно-дорожного колледжа уделяется особое внимание переосмыслению структуры и методики преподавания базовых знаний и развитию навыков у буду-



щих специалистов среднего звена, а также проводится работа по оснащению лаборатории геодезии по последнему слову науки и техники. Ей было предоставлено современное геодезическое оборудование для качественного и компетентного и конкурентно ориентированного образования.

Учитывая быстрое обновление системы профессионального образования и необходимость внесения изменений в методику и формат образования в рамках Второго проекта Азиатского банка развития, кафедрой «Транспортное строительство» были определены виды деятельности и трудовые операции специалиста с квалификацией «техника». Это особенно важно для абитуриентов, которые плохо понимают, чем они будут заниматься, освоив указанную профессию. Также это поможет потенциальным работодателям отличить специалиста высшего звена от специалиста со средним специальным образованием. Благодаря четкому определению видов будущей трудовой деятельности, студент может довольно легко ориентироваться в уровне своей компе-

тентности и контролировать степень освоения профессии.

В рамках Проекта были разработаны профессиональные стандарты по 45 специальностям для приоритетных отраслей экономики, в том числе и в области строительства и эксплуатации автомобильных дорог.

В профессиональных стандартах четко сформулированы функции, знания и умения, которыми должен владеть специалист-техник.

Для наглядности приведем выдержку из Профессионального стандарта «Строительство и эксплуатация автомобильных дорог и аэродромов», разработанного в рамках Проекта.

Вид трудовой деятельности 1. Изыскательская деятельность при строительстве и эксплуатации аэродромов, автомобильных дорог и искусственных сооружений на ней.

1.1. Производство работ по закреплению и разбивке трассы на местности.

1.2. Определение физико-механических свойств грунтов в полевых и/или лабораторных условиях.

Вид трудовой деятельности 4. Организация и контроль качества выполнения работ



по ремонту и текущему содержанию автомобильных дорог, искусственных сооружений и тротуаров.

4.1. Организация технологических процессов по содержанию и ремонту автомобильных дорог.

4.2. Контроль выполнения технологических процессов по содержанию и текущему ремонту автомобильных дорог и аэродромов.

4.3. Выполнение расчетов технико-экономических показателей ремонта автомобильных дорог и аэродромов.

На данном этапе большую поддержку оказали наши опытные специалисты дорожники из различных предприятий. Все они приняли активное участие в определении трудовых задач и видов деятельности техника-дорожника. Для качественного проведения демонстрационных экзаменов на предмет освоения выше-названных критериев, колледжем собран банк данных предприятий и организаций дорожной отрасли, где будут востребованы выпускники с такой квалификацией. Благодаря этому заключены договора с ведущими дорожными организациями Кыргызстана.

Еще будучи студентами выпускного курса, многие учащиеся проходят производственную практику в организациях и подразделениях Министерства транспорта и дорог республики.

Наши работодатели хорошо понимают, что завтра возникнет необходимость смены кадров дорожников молодыми специалистами и важно сделать правильный выбор. Представители дорожных организаций лично приглашают отличившихся в период производственной практики выпускников на работу после защиты дипломных проектов в период государственной итоговой аттестации.

В нашем учебном заведении отлажена работа с социальными партнерами, которая ведется по следующим направлениям:

- мониторинг качества подготовки специалистов;
- участие работодателей в работе государственной аттестационной комиссии при проведении Государственной аттестации;
- организация производственной практики и распределение выпускников.

Кафедра «Транспортного строительства» оказывает всестороннее содействие трудоустройству выпускников колледжа, прежде всего стараясь подготовить востребованных специалистов-практиков. Мы внимательно отслеживаем качество выполнения производственных заданий и пробелы в знаниях студентов, которые особенно ярко проявляются в ходе производственной практики.

Такая тесная взаимосвязь: «колледж — работодатель» обеспечивает высокое качество подготовки будущих специалистов.

Список использованной литературы

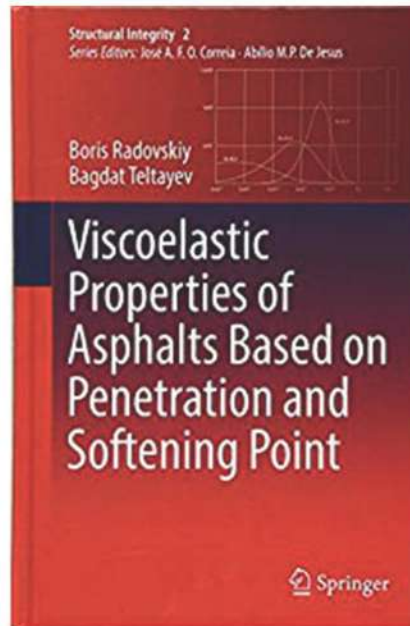
1. Баширова М.И., Рыскулуева Ф.И. «Развитие национальной системы квалификации: опыт Кыргызстана на примере анализа отраслевых умений сектора сельского хозяйства», «Образование и наука», 5(114), с. 33-43, 2014, <https://elibrary.ru/item.asp?id=21560180>.
2. Профессиональный стандарт «Строительство и эксплуатация автомобильных дорог и аэродромов», авторская группа Абдраимов Р., Абдрешов А.Ж., Балбаков А. и др., Министерство образования и науки КР, Второй проект Азиатского банка развития «Профессиональное развитие и навыки», Бишкек, 2018 г.



ВЯЗКОУПРУГИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ БИТУМА

В 2018 году известное издательство Springer Nature, проведя маркетинговые исследования и экспертизу, издало книгу, подготовленную авторами из Казахстана Радовским Б.С. и Телтаевым Б.Б. «Viscoelastic Properties of Asphalts Based on Penetration and Softening Point» («Вязкоупругие характеристики битума и их оценка по стандартным показателям»). Это книга имеет заметный успех в Европе и мире, пользуется большим спросом среди ученых.

В книге рассматриваются известные и предлагаются новые зависимости, описывающие связь между раз-



личными вязкоупругими характеристиками дорожных

битумов, определяемыми при разных режимах испытания: при постоянном напряжении, постоянной деформации или при циклической нагрузке. Получены приближенные формулы, позволяющие оценить значения модулей битума при этих режимах деформирования, исходя из самых простых стандартных его показателей.

Книга предназначена для научных работников и специалистов в области проектирования, строительства и эксплуатации автомобильных дорог, а также нефтеперерабатывающей отрасли.

«Viscoelastic Properties of Asphalts Based on Penetration and Softening Point»/ Радовский Б.С. и Телтаев Б.Б. - Springer Nature - L.2018

РОБАСТНОЕ ПРОЕКТИРОВАНИЕ ДОРОГ

Издательский отдел Секретариата МСД выпустил книгу «Робастное проектирование автомобильных дорог», авторами которой являются Б.Б. Каримов, В.А. Корнев и А.А. Макенов.

В монографии предлагается робастное проектирование дорожных конструкций на базе сквозного пошагового имитационного исследования проектных решений. Робастность рассматривается как многоаспектное понятие. На физическом уровне — как показатель устойчивости откосов дорожной насыпи, количественно оцениваемый коэффициентом устойчивости, уровнем проектных рисков заказчика и пользователя конечного результата. Качественная оценка строится на статистической надеж-



ности проектных решений на этапах жизненного цикла проектируемой системы на принципах оптимального сочетания стоимости этапов «проектирование — строительство» и долговременных

потерь пользователей дорожным объектом. Показано, что оптимальные проектные решения в условиях факторных неопределенностей среды проектирования повышают нечувствительность проектной конструкции к малым изменениям параметров внешних и внутренних агентов. Приведены примеры сравнения проектирования по типовой методике и проектирования на базе вероятностно-имитационного пошагового подхода. Книга предназначена для широкого круга специалистов, научных работников и студентов высших учебных заведений, изучающих методы проектирования сложных многопараметрических систем.

Робастное проектирование автомобильных дорог/ Б.Б. Каримов, В.А. Корнев, А.А. Макенов. - М.: МПК, 2018 — 160 с.


СТАРЕЙШИНА ДОРОЖНОГО ДЕЛА
ГЕРАСИМЧУКУ ВЛАДИМИРУ АФАНАСЬЕВИЧУ – 80!

Владимир Герасимчук родился в 1939 г. в Житомирской области Украины в городе Полонное. В 1960 г., окончив Киевский автомобильно-дорожный институт, работал над программой освоения целинных земель и должен был уехать на работу в Казахстан. Но по воле тогдашнего министра автомобильного транспорта и шоссейных дорог М.Ф. Довгаля, земляка Владимира Афанасьевича, В. Герасимчука оставили работать на Украине. Его трудовая карьера началась в родном Полонном, в Автошосдор Минавтошосдора УССР. Именно здесь, на малой родине, в 21 год он принял участие в строительстве своего первого шлюзового моста.

Работая мастером, а потом прорабом, Владимир Афанасьевич быстро вырос в опытного профессионала. После перевода в Хмельницкое областное управление автомобильных дорог он становится старшим инженером технадзора автомобильных дорог республиканского значения, а после — заведующим сектором и начальником отдела. В 1963 г. Герасимчук возглавил Хмельницкое дорожное областное управление Миндорстроя, а с 1969 г. занимает руководящие должности в «Укравтодоре» Миндорстроя УССР.

В 1988 г. Владимир Афанасьевич был назначен начальником Главного управления автомобильных дорог Миндорстроя УССР, а с 1990 г. возглавил Украинский государственный концерн по строительству, ремонту и со-



держанию автомобильных дорог. В 1994 г. он — первый заместитель Председателя государственной корпорации «Укравтодор».

В 1997 г. Герасимчук был назначен Председателем государственной корпорации «Укравтодор», которую возглавлял до 2001 г. В эти непростые для дорожной отрасли годы, являясь первым лицом в отрасли, он немало сделал для развития сети современных дорог своей страны.

Владимир Афанасьевич всегда находился там, где было тяжелее всего и остро требовались люди высокого душевного закала, настоящие профессионалы своего дела. Так было и в год Чернобыльской катастрофы, когда Герасимчук стал одним из организаторов работ по ликвидации последствий аварии на АЭС, и во время восстановления автомобильных дорог после разрушительного землетрясения в Армении. Вместе с тем, Владимир Афанасьевич активно занимался и научной работой, выпускал книги, которые тут же становились практически всеми руководствами по разви-

тию дорожной отрасли. Среди них: «Автомобильные дороги в Украине», «Горные автомобильные дороги украинских Карпат» и др.

Владимир Афанасьевич немало времени уделял социальной защите работников дорожной отрасли.

Именно ему благодарны дорожники за появление в календаре их профессионального праздника — Дня автомобилиста и дорожника — и возникновение профессиональной награды: «Почетный дорожник Украины».

Владимир Афанасьевич — Почетный дорожник и Заслуженный строитель Украины, Почетный дорожник СНГ, он награжден орденом «Знак почета», Почетной грамотой Президиума Верховной Рады Украины, многочисленными благодарностями Президента, Почетным знаком Министерства чрезвычайных ситуаций, орденом «За заслуги» III степени, Почетной грамотой Кабинета Министров, тремя медалями, знаком отличия «Лидер XXI века» и многими другими государственными наградами.

Можно по праву сказать, что Владимир Афанасьевич — один из старейшин своего дела, чье имя золотыми буквами вписано в летопись дорожной отрасли Украины.

Межправительственный совет дорожников, Секретариат МСД и редакция журнала «Дороги СНГ» сердечно поздравляют дорогого Владимира Афанасьевича с юбилеем и желают ему крепкого здоровья, еще долгих лет благополучной и творчески активной жизни.

БОЛЬШОЙ ПРОФЕССИОНАЛ И БОЛЬШОЙ ДУШИ ЧЕЛОВЕК**ЕРЕМИНУ МИХАИЛУ ИВАНОВИЧУ – 70 ЛЕТ!**

Михаил Иванович Еремин родился 13 июля 1949 года в г. Семипалатинске Казахской ССР. В 1972 г. окончил с отличием Семипалатинский строительный техникум, а в 1983 г. — Усть-Каменогорский строительно-дорожный институт. Ему была присвоена квалификация инженера-строителя по специальности «Автомобильные дороги». Свой трудовой путь в дорожной отрасли начал в 1971 году в ДЭУ-567 в качестве рабочего, затем мастера. С 1972 по 1975 г. — инженер в Уральском филиале ГГПИ «Каздорпроект». В 1976 — 1985 гг. продолжил свою трудовую деятельность ст. инженером, начальником изыскательской партии, начальником отдела искусственных сооружений в Семипалатинском филиале ГГПИ «Каздорпроект». С 1985 по 1989 гг. — главный инженер, начальник Талды-Курганского отдела комплексного проектирования ГГПИ «Каздорпроект».

В 1989 — 1997 гг. — директор Семипалатинского филиала ГГПИ «Каздорпроект».

1997 — 1999 гг. — Заместитель менеджера проекта в Инжиниринговой компании «Katahira & Engineers Inc.» в рамках проекта строительства моста ч/з р.Иртыш в г. Семипалатинске. Осуществлял альтернативный автор-



ский дизайн створа расположения моста и транспортных развязок, инжиниринговые услуги и технологическое сопровождение по реализации проекта, контроль за соблюдением технических норм по Британскому, Японскому и Российскому стандарту. С 1999 г. по 2002 г. — зам. руководителя проекта строительства моста ч/з р.Иртыш в АК «Казахстан Жолдары» фирма «Автодорсервис» в г. Семипалатинске. 2002 г. — Заместитель менеджера проекта по надзору за строительством в Консалтинговой компании «Nippon Koei» — Инвестиционный проект «Реабилитация автомобильных дорог Западного Казахстана «Атырау — Уральск» 498 км и «Актобе — Карабутак — гр. Костанайской области» 464 км .

С 2002 г. по настоящее время — Генеральный директор ТОО «Семдорпроект».

За время трудовой деятельности Еремин Михаил Иванович получил большой и неоценимый опыт для дальнейшего профессионального развития.

За заслуги перед дорожной отраслью Еремину Михаилу Ивановичу присвоено высшее профессиональное звание «Курметті жолшы» (Почетный дорожник).

Он награжден памятной медалью за участие в реализации проекта Западная Европа — Западный Китай.

Награжден памятными медалями Л.Б.Гончарова и А.В. Минина.

Уважаемый Михаил Иванович! Коллектив «Семдорпроект» от всего сердца поздравляет Вас с юбилеем! Вы можете гордиться собой, ведь сквозь жизненные трудности Вы сумели пронести свою честь, имя, не запятнав совесть. Мы всегда брали пример с Вас, потому что у Вас всегда были оптимизм и трудолюбие, которым стоит позавидовать. Здоровья Вам, жизненной энергии, счастья и любви, добра и понимания, радости и гармонии, удачи и достатка!

Межправительственный совет дорожников, Секретариат МСД и редакция журнала «Дороги СНГ» присоединяются к этим теплым поздравлениям!



МОЛОДОЙ, НО ОПЫТНЫЙ РУКОВОДИТЕЛЬ

АНДРЕЮ КОСТЮКУ – 40!

Андрей Александрович Костюк родился 2 июня 1979 года в г. Тынде Амурской области.

В 2001 году окончил Военно-транспортный университет железнодорожных войск Российской Федерации по специальности «Мосты и транспортные тоннели», в 2008 году – Северо-Западную академию государственной службы по специальности «Государственное и муниципальное управление».

С 2002 по 2006 год работал в Санкт-Петербургском государственном учреждении «Дирекция транспортного строительства» при Комитете по благоустройству и дорожному хозяйству Администрации г. Санкт-Петербурга, где занимал должности специалиста 2-й и 1-й категорий, инженера, инженера 2-й и 1-й категорий, заместителя начальника отдела транспортных сооружений.



С 2006 по 2012 год – заместитель начальника, а затем начальник Федерального казенного учреждения «Федеральное управление автомобильных дорог «Северо-Запад» имени Н.В. Смирнова Федерального дорожного агентства».

С декабря 2012 по сентябрь 2018 года – заместитель руководителя Федерального дорожного агентства.

С 27 сентября 2018 года – руководитель Федерального дорожного агентства.

Действительный государственный советник Российской Федерации 2 класса.

А.А. Костюк награжден медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени (2014), медалью «За укрепление боевого содружества» (2014), медалью «За безупречный труд и отличие» III степени (2015), Серебряной медалью «За вклад в развитие агропромышленного комплекса России» (2015), медалью МЧС России «За усердие» (2016), Орденом Почета (2017), медалью «За доблестный труд» (2017).

Межправительственный совет дорожников, Секретариат МСД и редакция журнала «Дороги СНГ» сердечно поздравляют уважаемого Андрея Александровича с юбилеем. Желаем ему здоровья и счастья, новых достижений на благо дорожной отрасли России и СНГ.

Дороги Содружества Независимых Государств № 6 (77) 2019

Информационно-аналитический, научно-технический журнал
Межправительственного совета дорожников

Журнал выходит с 2006 г. Перерегистрирован в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор)

Свидетельство о перерегистрации ПИ № ФС77-53204 от 14.03.2013 г.

Учредители: Учреждение «Секретариат Межправительственного совета дорожников», ООО «Интрансдорнаука», СРО НП «МОД «СОЮЗДОРСТРОЙ»

Главный редактор Каримов Б.Б.

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

Вёрстка бильд-редактора И. Солод.

По вопросам рекламы обращаться в издательство журнала — ООО «Интрансдорнаука».
Исполнительный директор Каримов С.Б. тел: (499) 346-01-68, доб 2167, e-mail: oooitdn@gmail.com

Редакция принимает рукописи в электронном виде.

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

Тираж: 3000 экз. Формат: 210x290

**Приглашаем принять участие в мероприятиях
Межправительственного совета дорожников (МСД)
План мероприятий МСД на 2018-2019 гг. (между заседаниями МСД)**

№ п/п	Название мероприятия	Дата и место проведения	Организаторы и исполнители	Примечание
1	Международная научно-практическая конференция «Автомобильные дороги СНГ: состояние и перспективы»	5 октября 2018 г., г. Москва (Россия)	МСД, МАДИ	Реализовано
2	Региональный научно-практический семинар "Новые технологии, материалы, машины и оборудование для ремонта и содержания дорог"	12 октября 2018 г., г. Кишинев (Молдова)	МСД, Государственная Администрация автомобильных дорог Молдовы	Реализовано
3	Международная выставка «Казавтодор Kaztraffic – 2018»	28-29 ноября 2018 г., г. Астана (Казахстан)	МСД, Министерство по инвестициям и развитию Казахстана, «VS-ExpoCom» и др.	Реализовано
4	Международная научно-практическая конференция	29 ноября 2018 г., г. Астана (Казахстан)	МСД, Министерство по инвестициям и развитию Казахстана, «VS-ExpoCom» и др.	Реализовано
5	Торжественное заседание ученого совета МАДИ, посвященное 88-й годовщине со дня его образования	13 декабря 2018 г., г. Москва (Россия)	МАДИ, МСД	Реализовано
6	77 научно-методическая и научно-исследовательская конференция «Изыскания и проектирование автомобильных дорог: практика и инновации»	28 января – 1 февраля 2019 г., г. Москва (Россия)	МСД, МАДИ	Реализовано
7	5 международная научно-практическая конференция «Инновационные технологии: пути повышения межремонтных сроков службы автомобильных дорог»	31 января 2019 г., г. Москва (Россия)	МСД, МАДИ	Реализовано
8	Региональный научно-практический семинар "ШМА, ПМА и добавки для повышения качества асфальтобетона"	28 февраля 2019 г., г. Душанбе (Таджикистан)	Министерство транспорта Таджикистана, МСД, UneedUs Group	Реализовано
9	Международная научно-практическая конференция, посвященная памяти профессора И.О. Леоновича	18 апреля 2019 г., г. Минск (Беларусь)	МСД, БНТУ, «БелдорНИИ»	Реализовано
10	Международная научно-практическая конференция «Безопасные автомобильные дороги»	17 мая 2019 г., г. Бишкек (Кыргызстан)	МСД, Министерство транспорта и дорог Кыргызской Республики	Реализовано
11	41 заседание Межправительственного совета дорожников	24 июня 2019 г., г. Братислава (Словакия)	МСД, «ВЕТАМОНТ»	Реализовано
12	Международная научно-практическая конференция «Автомобильные дороги: опыт Европы и СНГ»	24 июня 2019 г., г. Братислава (Словакия)	МСД, Министерство транспорта и строительства Словацкой Республики, «ВЕТАМОНТ»	Реализовано
13	Международный автопробег по дорогам Европы	24-29 июня 2019 г.	МСД, «ВЕТАМОНТ»	Реализовано
14	Международная выставка «Казавтодор Kaztraffic-2019»	28-29 ноября 2019 г., г. Астана (Казахстан)	МСД, Министерство индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан, «VS-ExpoCom» и др.	
15	Международная научно-практическая конференция	29 ноября 2019 г., г. Астана (Казахстан)	МСД, Министерство индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан, «VS-ExpoCom» и др.	

СПЕЦДОРТЕХНИКА

Дорожные лаборатории, разметочные машины, дорожная техника, приборы и оборудование



WWW.SDTECH.RU

ДорТехПроект+

Паспортизация, диагностика автомобильных дорог и мостов, разработка проектов ОДД, строительный контроль



WWW.DTPROEKT.RU

Титул-2005

Разработка и внедрение программных продуктов для органов управления и подрядных организаций дорожной отрасли



WWW.TITUL2005.RU

УЧЕБНЫЙ ЦЕНТР

Подготовка и переподготовка специалистов дорожного комплекса, обучение и повышение квалификации



WWW.SDT-EDU.RU

410044, г. Саратов,
пр-т Строителей, 10А

e-mail: info@sdtech.ru
Тел./ факс: 8 (845-2) 62-96-35



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
Тел/Факс: +7 (727)3910820, +7 7718088888
Email: uneedusgroup@gmail.com

КАЗДОРПРОЕКТ

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, viадуки, транспортные развязки, путепроводы
- Тоннели и пешеходные подземные переходы
- Подпорные стены, причалы, пирсы, волноломы
- Карьеры дорожно-строительных материалов

ТОО «Каздорпроект» принимал участие в выполнении проектов, которые финансировали международные институты. Специалисты института владеют зарубежными методами, спецификациями и стандартами проектирования автомобильных дорог, испытания и контроля качества дорожно-строительных материалов и работ, в том числе американскими стандартами AASHTO, ASTM, французским SETPA-LCPC, английским TPL.

У ТОО «Каздорпроект» имеются партнерские взаимоотношения с зарубежными фирмами, а также с проектными и консалтинговыми организациями во всех республиках бывшего Советского Союза.



Республика Казахстан, 050052, г. Алматы, мкр.Дубок 2, д.3
Тел.: +7(727) 255-56-38; 255-65-46, факс: +7(727) 255-66-10
E-mail: kazdor@yandex.ru

Генеральный директор ТОО «Каздорпроект» Каримов Султанбек Медихатович



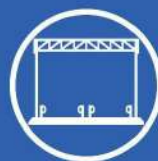
Вариабельность оборудования и программного обеспечения MiM® позволяет ВЕТАМОНТ быть поставщиком полного решения для систем платных дорог на основе ГНСС.

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