



Главный редактор
Данилин Н.Н.

Выпускающий редактор
Смолий Е.С.

Секретарь
Синькова Т.Э.

Руководитель рекламной службы
Клевцова Л.С.

Отдел маркетинга и рекламы
Захарова М.А., Вольбек А.Е., Мухамеджанова О.Г.,
Петрова Л.Ф., Даньшина Л.И.

Служба распространения и подписки
Верескунов Д.В.

Дизайн и верстка
Цветков Р.А.

Техническая поддержка
Ильин И.Ю.

Редакционный совет журнала

Москвичев Е.С., заместитель Министра транспорта РФ

Аброськин Н.П., директор Федерального агентства
специального строительства РФ, генерал армии

Афанасьев А.М., генеральный директор Российской
ассоциации территориальных органов управления
автомобильными дорогами «РАДОР»

Быстров Н.В., зав. кафедрой дорожно-строительных
материалов МАДИ (ГТУ)

Зорин В.А., зав. кафедрой производства и ремонта
автомобилей и дорожных машин, декан факультета дорожных
и технологических машин МАДИ (ГТУ)

Федотов С.В., генеральный директор ГП «РосдорНИИ»

Полищук Н.А., вице-президент ОАО Корпорация «Трансстрой»,
председатель НТА ученых и специалистов транспортного
строительства, член президиума Российской академии
транспорта

Сычев А.П., генеральный директор ОАО «ЦНИИС»

Телегин В.М., генеральный директор ОАО «Союздорпроект»

Федоров В.А., член Совета Федерации от Законодательного
собрания Республики Карелия

Чочуа М.П., генеральный директор ГУП «Мосавтотранс»

Юмашев В.М., генеральный директор ФГУП «СоюздорНИИ»

Почтовый адрес редакции:

(только для корреспонденции)
125190, Москва, а/я 38
Тел/факс (495) 580-3028

www.dorkomstroy.ru
info@dorkomstroy.ru

Редакция не несет ответственности за содержание
и достоверность рекламных материалов.
Мнение редакции может не совпадать с мнением авторов.
Перепечатка опубликованных материалов недопустима
без согласования с редакцией.
Издание зарегистрировано Федеральной службой
по надзору за соблюдением законодательства в сфере
массовых коммуникаций и охране культурного наследия,
свидетельство ПИ №77-18-294

Объединенный каталог
«Пресса России»
Индекс 39711 (II полугодие)

Подписано в печать 8.02.2008
Отпечатано в типографии «СТРАТИМ», Россия
Тираж 10000 экз.

© Журнал «Дороги и мосты/Доркомстрой»

Содержание

4	Экономика
4	Новая редакция ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)»
8	Всемирная выставка CONEXPO в России
10	Экономика дороги: богатство на обочине
12	Страхование ответственности проектировщиков и налоговое законодательство
14	Опыт регионов
14	О дорожном строительстве в Татарстане
18	Белгородские секреты
20	Строительство сельских дорог в Чувашии
22	Строительство, эксплуатация, управление
22	И на болотах есть дороги
26	Сектор нерудных материалов
26	На защите предприятий нерудной промышленности
30	Техника и оборудование
30	Volvo Construction Equipment — успех через развитие
32	Заправьтесь цивилизованно!
34	Турецкий рабочий на российской стройплощадке
36	Тротуарный от «РАСКАТА»
37	Обеспечение экологической безопасности в условиях АБЗ
38	Caterpillar строит будущее в мире и в России
40	ООО «Техномаш» — запасные части к дорожной технике и дробильно-сортировочному оборудованию
41	Материалы и технологии
41	ОАО «ОЗМК» — с разметкой хорошо, а с ограждением еще лучше
42	Светотехнический рынок в дорожной области
44	Формула качества — битум плюс щебень
46	«Геоспан» — знак хорошей дороги
48	Безопасность дорожного движения
48	Особенности технических проблем обеспечения безопасности дорожного движения
52	Безопасность дорожного движения и технологии содержания дорог
56	Наука и образование
56	Очередная научно-методическая и научно-исследовательская конференция МАДИ (ГТУ)
58	Экология придорожной полосы
62	Проектирование
62	Подземный пешеходный переход через ул. Виноградную в районе парка «Ривьера» в г. Сочи
66	Кадровый вопрос
66	Лишнего образования не бывает
68	Точка зрения
68	Проблемы большого города
70	Новости, события, факты

ДОРОЖНОЕ И МОСТОВОЕ ОГРАЖДЕНИЕ БАРЬЕРНОГО ТИПА

в соответствии с ГОСТ Р 52289-2004
(удерживающая способность **до 600 кДж**)

Продукция сертифицирована



ОАО КТЦ "Металлоконструкция"
г. Ульяновск, ул. Московское шоссе, д. 22 Б
Тел./факс: (8422) 61-36-36, 61-70-70, 61-75-75,
61-76-76, 63-52-63
e-mail: info@ktc.ru, <http://www.ktc.ru>

Новая редакция ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)»



На заседании Правительственной комиссии по вопросам развития промышленности, технологий и транспорта от 1 февраля 2008 г. Министр транспорта РФ Игорь Левитин рассказал о ситуации, сложившейся в отрасли. Еще раз отмечено, что на данном этапе необходимо заниматься проблемами развития, а не выживания и способствовать реализации инновационной модели экономического роста страны. Министр отметил, что в настоящее время основным инструментом реализации государственной транспортной политики является федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)», которая позволила не допустить существенного ухудшения состояния транспортной системы страны и в целом обеспечить потребности экономики в этот период.



В своем выступлении Игорь Левитин подвел итоги работы программы:

— В ходе реализации действующей программы остановлен спад пассажирооборота. Обеспечен рост транспортной подвижности населения. Совокупный грузооборот по всем видам транспорта в этот же период увеличился на 40%.

Значительно возросла роль автомобильного транспорта во внешней торговле, доля отечественных перевозчиков в освоении российской грузовой базы автоперевозок достигла 40% против 18% в 2002 году.

Завершено строительство части Кольцевой автодороги вокруг города Санкт-Петербурга от Приозерского шоссе до федеральной дороги М-11 «Нарва» с вантовым мостом через реку Неву.

Введены в эксплуатацию двенадцать внеклассных мостов (через реку Чулым в Томской области, через реку Волгу в городе Ярославле, через реку Томь в городе Кемерово, через реку Дон в Ростовской области, в Санкт-Петербурге, Иркутске и другие) и девять мостов будет построено до 2009 года.

Закончено строительство 1-го пускового комплекса железнодорожной линии Беркаит–Томмот–Якутск, переустройство участка железнодорожной линии Известковая–Чегдомын, осуществлен комплекс мероприятий по модернизации железнодорожной инфраструктуры острова Сахалин.

Выполнена реконструкция взлетно-посадочных полос в аэропортах Сочи, Пул-

ково, Геленджик, Минеральные Воды, Красноярск, Хабаровск, Самара, Курган и других аэропортах.

Введены в эксплуатацию новые морские нефтяные терминалы в портах: Приморск, Мурманск, Высоцк, Новороссийск, Санкт-Петербург, Калининград, Махачкала. Для перевалки экспортного угля в последние годы увеличены мощности в портах Мурманск, Усть-Луга, Восточный.

Достигнуты показатели, которые позволили превысить максимальный уровень грузооборота в портах времен Советского Союза.

Открыто железнодорожно-паромное сообщение Усть-Луга–Балтийск, предназначенное, прежде всего, для обеспечения надежной транспортной связи России с Калининградской областью, а также паромное сообщение Балтийск–Мукран (Германия).

Завершен комплекс работ по строительству второй нитки шлюза Кочетовского гидроузла, что является первым шагом на пути комплексной реконструкции Волго-Донского канала.

Тем не менее, достигнутые результаты модернизации транспортной системы не в полной мере отвечают существующим потребностям и перспективам развития Российской Федерации.

Региональная неравномерность развития транспортной инфраструктуры ограничивает развитие единого экономического пространства страны и сдерживает освоение ресурсов регионов.

Отмечено, что наиболее существенны различия между Европейской частью Российской Федерации, с одной стороны, и регионами Сибири и Дальнего Востока — с другой.

40 тыс. населенных пунктов не обеспечены постоянной круглогодичной связью с транспортной сетью общего пользования по автомобильным дорогам, имеющим твердое покрытие. Отсутствие в 5 субъектах страны транспортного железнодорожного сообщения не позволяет осваивать 23 разведанных крупных месторождения природных ресурсов. А в 14 регионах авиация зачастую является почти единственным круглогодичным видом транспорта. Таким образом, ограниченность инвестиций не дает необходимой координации развития отдельных видов транспорта.

Уже давно говорится о недостаточном использовании транзитного потенциала России. В частности Министр отметил, что в настоящее время транзит через территорию Российской Федерации составляет менее 1% растущего товарооборота между странами Европы и Азии, то есть используется только 5–7% транзитного потенциала страны. Геополитическое положение нашей страны — это трансконтинентальный транзитный мост. В этом будущее. К сожалению, активный рост экономики стран Юго-Восточной Азии и рост товарооборота с Европой и США при отсутствии современных транспортных коридоров в России, ведет к становлению странами-конкурентами так

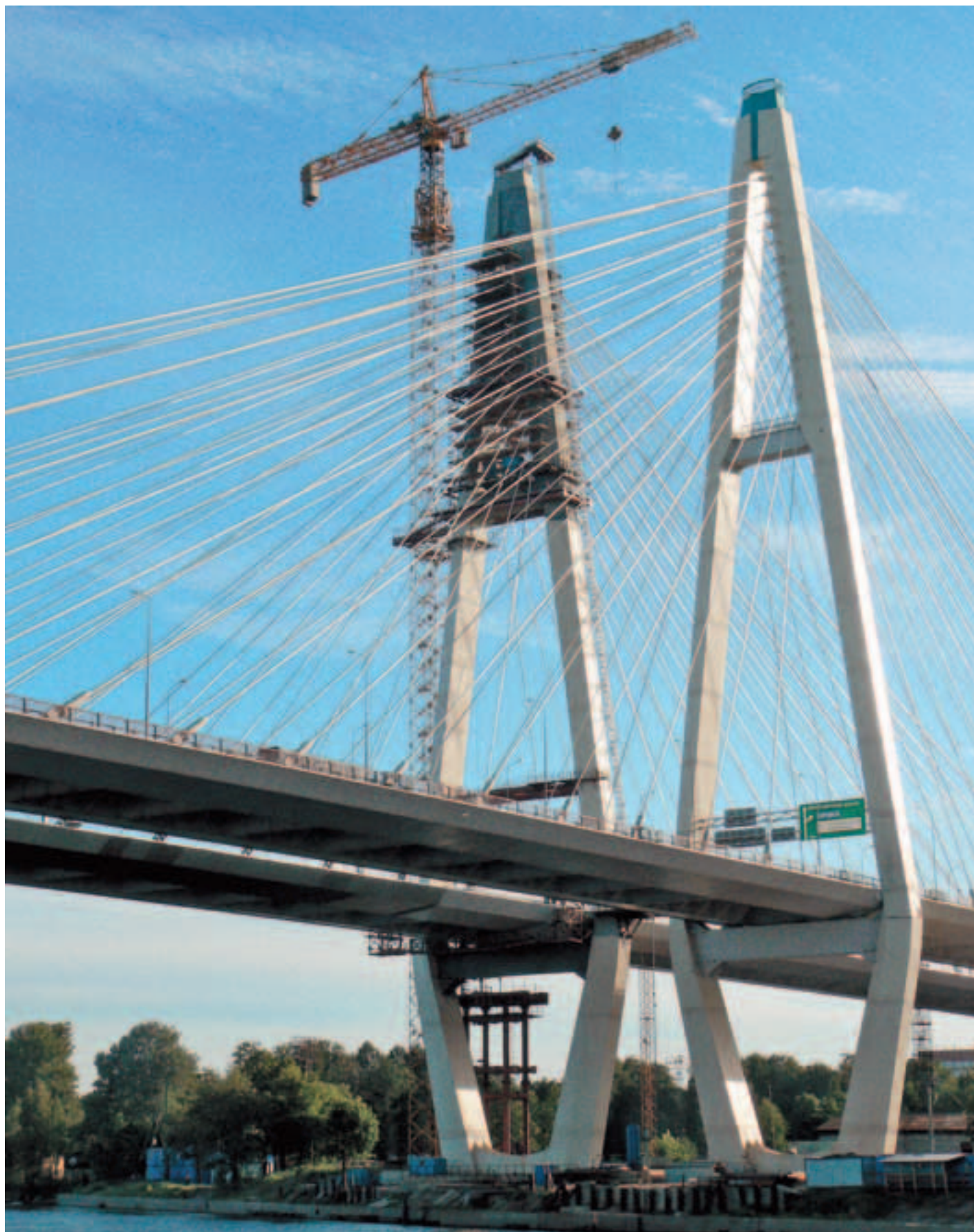


Фото вантового моста в Санкт-Петербурге. Е. Смолий

называемого «Шелкового пути», в обход территории Российской Федерации.

В связи с этим руководитель отрасли четко обозначил проблемы:

— **Диспропорции роста перевозок к объемам финансирования привели к существенному ухудшению состояния автомобильных дорог и как следствие, к снижению скорости движения и продолжительным простоям транспортных средств.**

За последние 10 лет рост уровня автомобилизации в стране в пять раз превышает прирост протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального и регионального значений.

Около 50% от общего объема перевозок по автомобильным дорогам федерального значения осуществляется в условиях превышения нормативного уровня загрузки дорожной сети.

Только 8% от общей протяженности автомобильных дорог федерального значения имеют многополосную проезжую часть.

Свыше трети протяженности автомобильных дорог федерального значения и мостовых сооружений на них требуют увеличения прочностных характеристик для обеспечения проезда современных автотранспортных средств.

Конфигурация сети федеральных автомобильных дорог имеет ярко выраженную радиальную структуру, ориентированную на столицу Российской Федерации — город Москву, с недостаточным числом соединительных и хордовых дорог.

Автомобильные дороги федерального значения на значительном протяжении проходят по территории городов и других населенных пунктов, что приводит к снижению скорости движения транспортных потоков и росту числа дорожно-транспортных происшествий.

Особенно необходимо отметить высокую перегрузку дорожного движения в крупных городах Москве, Санкт-Петербурге и других центрах субъектов Российской Федерации. По оценкам экспертов, потери Российской Федерации, обусловленные низкой пропускной способностью автомобильных дорог, составляют 3% от валового внутреннего продукта, что в 6 раз выше, чем в странах Европейского Союза.

Именно эти и другие существенные транспортные проблемы предопределили необходимость разработки новой редакции федеральной целевой программы с изме-

нением ее названия и сроков реализации. В основу программы положены основные положения Посланий Президента Российской Федерации В.В. Путина Федеральному Собранию Российской Федерации, решения Госсовета Российской Федерации, включая решения его Президиума 13 ноября 2007 года, проект Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации, Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2020 года, концепции и стратегии развития отдельных видов транспорта. Программа построена основываясь на принципах проектного финансирования. Объемы и источники финансирования определены уже сейчас в Программе под конкретные инвестиционные проекты.

Расчет объемов внебюджетного финансирования произведен, исходя из предложений частных компаний, которые готовы принимать участие в развитии транспортных объектов и оформить соглашения о намерениях.

Приоритетами новой редакции Программы станет скоординированное развитие всех видов транспорта и увязка на основе схем территориального планирования федеральных планов развития с региональными транспортными системами, являющимися составными элементами единой транспортной сети, а также с комплексными программами развития других отраслей, предусматривающими межвидовую увязку различных видов транспорта.

В качестве примера было представлено развитие транспортной системы Воронежской области. В конечном итоге именно транспортная отрасль определяет повышение качества жизни граждан России, поэтому пять целей программы выглядят так:

- **Первая цель.** Развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике.

- **Вторая цель.** Повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения.

- **Третья цель.** Повышение конкурентоспособности транспортной системы России и реализация транзитного потенциала страны.

- **Четвертая цель.** Повышение ком-

плексной безопасности и устойчивости транспортной системы.

- **Пятая цель.** Улучшение инвестиционного климата и развитие рыночных отношений на транспорте.

Прогнозируемые итоги:

В результате реализации программы транспортная подвижность населения, возрастет в 1,3 раза за счет осуществления проектирования и строительства скоростных и высокоскоростных железнодорожных магистралей, строительства и реконструкции 29 узловых аэропортов и 87 аэропортов, обеспечивающих связность опорной аэродромной сети, строительства пассажирских речных и морских причалов, приобретения 659 магистральных и региональных воздушных судов и обновления парка пассажирских вагонов в количестве 12000 единиц.

Будут обеспечены постоянной круглогодичной связью с транспортной сетью общего пользования восемь тысяч триста (8300) сельских населенных пунктов за счет реализации проектов по строительству подъездов с твердым покрытием.

Более четырех сот шестидесяти (460) населенных пунктов, не имеющих альтернативного наземного транспорта, будут обеспечены транспортной доступностью воздушным транспортом за счет реконструкции аэродромов.

Объем экспорта транспортных услуг возрастет в 1,9 раза и достигнет 23,4 млрд долларов США в год.

Объем транзитных перевозок грузов по территории Российской Федерации увеличится в 1,4 раза и достигнет 44,4 млн т в год.

Подпрограмма «Автомобильные дороги» предусматривает мероприятия по строительству и реконструкции 63,7 тыс. километров автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального и межмуниципального значения

К 2015 году по сравнению с 2009 годом практически в два раза увеличится доля протяженности автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям.

На 7% сократится протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения, обслуживающих движение в режиме перегрузки.

Увеличение протяженности автомобильных дорог, входящих в систему международных транспортных коридоров яв-



ляется одним из приоритетов, который включает создание системы автомагистралей и скоростных дорог по направлениям концентрации наибольших потоков автотранспорта. Это такие проекты как:

- строительство скоростной автомагистрали Москва–Санкт-Петербург;
- строительство и реконструкция участков дорог, формирующих автодорожный маршрут Москва–Ростов-на-Дону–Новороссийск–районы Черноморского побережья;
- строительство Центральной кольцевой автомобильной автодороги в Московской области и других.

Другие мероприятия по развитию сети автомобильных дорог федерального значения мероприятия направлены на устранение разрывов и лимитирующих участков, в том числе строительство и реконструкция обходов городов и других населенных пунктов.

Предусматривается строительство лесовозных дорог, соединяющих населенные пункты, а также служащих подъездами к лесоперерабатывающим предприятиям.

В настоящее время основными источниками финансирования дорожной отрасли являются бюджеты различных уровней. Вместе с тем налоги и сборы в Российской Федерации не увязаны с использованием автомобильными дорогами и не учитывают воздействие на дороги используемых при перевозках транспортных средств.

В ходе реализации подпрограммы предусматривается принятие мер по совершенствованию системы финансирования автомобильных дорог с поэтапным переходом к увеличению доли прямого финансирования содержания и развития дорожной инфраструктуры

Также принятие мер по совершенствованию и внедрению механизма концес-

сии, применению специализированных облигационных займов, платности услуг объектов дорожного сервиса, механизма компенсации вреда, причиняемого большегрузной автомобильной техникой.

Для пользователей тяжеловесного и крупногабаритного транспорта должна сохраниться система индивидуальных разрешений и взимания платы. Применение данной системы должно способствовать перенесению данного вида перевозок с автомобильного транспорта на железнодорожный.

Игорь Левитин уделил внимание и кадровому вопросу — проблемам формирования кадрового потенциала, так как задачи развития транспортного комплекса могут быть решены только за счет обеспечения отрасли высокопрофессиональными специалистами. В этой сфере планируется использование мер государственной поддержки вузов и школ, активно внедряющих инновационные образовательные программы и современные технологии, проведение мероприятий по укреплению материально-технической базы морских учебных заведений.

Без глобальных инвестиций решение транспортных проблем невозможно. Руководитель транспортной отрасли отметил, что перевод транспортной системы на новый качественный уровень потребует значительных инвестиций в развитие транспортной системы:

— Причем бюджетные средства в данном случае будут выступать не в качестве основного источника, а являются стимулом и генератором для притока частных инвестиций в отрасль. Суммарные вложения в развитие транспортной инфраструктуры прогнозируются в объеме 21 трлн рублей,

в том числе федеральный бюджет — 7,9 трлн рублей, Инвестиционный фонд Российской Федерации — 2,27 трлн рублей. Планируется задействовать зарекомендовавшие себя в мировой практике финансовые механизмы привлечения частных инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры. Например, через выпуск транспортных облигаций. Объем внебюджетного финансирования составит 8,58 трлн рублей или 40,8% от общего объема финансирования.

Наибольший объем финансирования предусматривается по подпрограмме «Автомобильные дороги» — 9,93 трлн рублей или 47,2% от общих расходов по программе.

В результате мероприятий программы к 2015 году дополнительные налоговые поступления в консолидированный бюджет составят 40 копеек на каждый рубль капитальных вложений, а в период до 2040 года — 3,74 рубля на каждый рубль капитальных вложений.

Проекты строительства инфраструктурных объектов имеют явно выраженный макроэкономический эффект, поскольку обеспечивают стратегическое преимущество государства в долгосрочной перспективе, позволяя развивать высокоэффективные, экспортоориентированные отрасли промышленности, повышать качество жизни населения, обеспечивать решение социальных задач.

В результате выполнения мероприятий программы транспортная система Российской Федерации выйдет на качественно новый уровень, обеспечивающий инновационный сценарий социально-экономического развития страны.

Обеспечиваемое программой увеличение темпов роста транспортной отрасли страны позволит перейти от задач модернизации транспорта к устойчивому его развитию и, таким образом, заложить надежный базис реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года. □

По материалам доклада Министра транспорта РФ Игоря Левитина «О проекте новой редакции федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)» на заседании Правительственной комиссии по вопросам развития промышленности, технологий и транспорта, 1 февраля 2008 года.

Минтранс РФ, www.mintrans.ru.

Всемирная выставка CONEXPO в России

15–18 сентября 2008 г. впервые в России пройдет всемирная выставка CONEXPO, история которой насчитывает почти 100 лет. Инициатором проведения CONEXPO Russia выступила Ассоциация производителей оборудования (АЕМ), являющаяся международным профессиональным объединением компаний, производящих строительное оборудование и самоходную технику. АЕМ — организатор всемирно известной выставки CONEXPO-CON/AGG, проводимой в Лас-Вегасе (США) один раз в три года.

CONEXPO
 **RUSSIA**



Московский Выставочно-маркетинговый центр (ВМЦ) является оператором выставки. Совместно с АЕМ ВМЦ будет координировать мероприятие таким образом, чтобы участники смогли наилучшим образом продемонстрировать свою продукцию, а посетители выставки получить самое полное представление о новейших технологиях и технике для строительства, лесной промышленности и ЖКХ.

О своем участии в CONEXPO Russia заявили ведущие производители строительного оборудования — Volvo, Caterpillar, «Группа ГАЗ», JCB, Terex, Komatsu, «ЧТЗ-Уралтрак», Manitowoc, «Донецкий экскаватор», «Четра-Промышленные машины», «Четра-Комплекующие и запасные части», Astec/RoadTec/СЗЛК, Sany, «Дорэлектромаш», Колокшанский агрегатный завод, «РАСТОМ» и другие. К настоящему



времени продано 22,5 тыс. м² выставочной площади (нетто).

Комитет по управлению выставкой (председатель — Томас Куга, генеральный директор Volvo Construction Equipment Россия, Украина, Беларусь) определил стратегию развития выставки, бюджет и ценовую политику, план подготовки выставки.

Образовательный комитет, в который вошли представители Российского Союза строителей, Ассоциации Строителей России, «РАДОР», Ассоциации «Недра», Тоннельной Ассоциации России, журналов «Строительство», «Дороги и мосты/Доркомстрой» и другие, рассмотрел 17 тем для образовательной программы выставки. Окончательное решение по тематике семинаров будет принято к началу марта.

Комитет по маркетингу выработал маркетинговый план выставки, были определены средства массовой информации, с помощью которых будет осуществляться продвижение выставки, целевые группы посетителей, сферы рынка, в которых аккумулируются интересы участников выставки.

CONEXPO Russia — это выставка производителей и их Ассоциаций, главная цель которой — развитие мировой и российской промышленности. □

