



16 июня 2011 г.

№24(543)

РОССИЙСКИЙ ДОРОЖНИК

**Если будут дороги,
Значит, будет и жизнь!**

ГАЗЕТА РОССИЙСКОЙ АССОЦИАЦИИ ПОДРЯДНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ В ДОРОЖНОМ ХОЗЯЙСТВЕ (АСПОР)

Издается с 1999 г. * Выходит еженедельно * Распространяется только по подписке

Председатель Правительства РФ Владимир Путин 8 июня провел встречу с руководством Союза транспортников России, недавно принявшем решение о вхождении в Общероссийский народный фронт (ОНФ).

Горячая тема

ОСНОВА ПРОГРАММЫ ОНФ – РАЗВИТИЕ ДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ



Открывая встречу, Владимир Путин обратился к участникам мероприятия с вступительным словом:

Добрый день, уважаемые друзья, коллеги! Прежде всего, я хочу вас поблагодарить за принятое решение одними из первых присоединиться к Общероссийскому народному фронту. Хочу ещё раз сказать, для чего это было предложено, – для того, чтобы расширить общественную базу принятия наиболее важных решений на уровне муниципалитетов, регионов и на уровне Федерации. Прежде всего, конечно, речь идёт о работе в Государственной Думе. И последующее формирование Правительства тоже с этим связано напрямую.

Мне бы очень хотелось, чтобы через инструменты «Единой России» на эти уровни власти приходили компетентные профессионалы, которые пользуются заслуженным уважением в своих отраслях. Безусловно, транспортная отрасль относится к таким важнейшим, можно сказать прямо – государствообразующим сферам деятельности, потому что от транспортных систем так же, как от энергетики, напрямую зависят жизнеспособность и жизнедеятельность государства, причём не только самой отрасли, но и всех других отраслей экономики.

Но речь не только об экономике. Когда мы говорим о транспорте, речь также о социальной составляющей, поскольку все граждане страны от мала до велика тем или иным видом транспорта пользуются. От того, как отлажена эта работа, зависит социальное самочувствие миллионов наших граждан.

Вы знаете, что мы приняли «Стратегию развития транспорта до 2030 года», но напомним, принимали её в середине 2008 года, как раз в то время, когда набирал обороты мировой финансовый, а затем и мировой экономический кризис. Мы тогда уже говорили, говорили совершенно откровенно, что это живой организм (эта стратегия) и мы будем её корректировать в зависимости от того, как будет меняться ситуация в реальной жизни.

Мы прошли через кризис. Во всяком случае, выходим из него сейчас. Разумеется, мы должны отреагировать на события, которые произошли в мировой и в нашей экономике, должны внести

транспорт), ваше компетентное и профессиональное мнение в смысле корректировки стратегии в высшей степени будет востребовано и будет своевременным.

Кроме этой стратегии, вы знаете, в последнее время был принят целый пакет различных документов и на законодательном уровне, и на уровне подзаконных актов, и на уровне постановлений Правительства Российской Федерации, которые регулируют эту сферу деятельности. Конечно, в этой связи тоже было бы любопытно послушать ваше мнение, и я очень рассчитываю на то, что мы не только послушаем ваше мнение, но это мнение будет одним из решающих при формулировании тех законопроектов, которые сейчас находятся в парламенте страны (а там такие законы уже есть). Ваше мнение будет учитываться и Министерством транспорта при подготовке других законодательных актов, которые пока находятся только на уровне Министерства транспорта Российской Федерации.



соответствующие коррективы. Сейчас Министерство транспорта Российской Федерации как раз над этими вопросами работает.

Поскольку Союз транспортников включает в себя различные ассоциации (ассоциации и водного транспорта, и автомобильного, и воздушного транспорта, и речного – в общем, все виды

Всё это крайне важно. Я исхожу из того, что и раньше это так или иначе делалось, но сегодня это особенно важно, потому что решения, которые будут приниматься уже на уровне законов, безусловно, самым прямым образом будут влиять на уровень нашей с вами конкурентоспособности. А конкуренция, безусловно,

возрастает. Особенно это связано с созданием Таможенного союза и Единого экономического пространства. Я уверен, что вы это на себе уже почувствовали.

Мы продвигаем интеграционные процессы и с Евросоюзом: ведём с ними разговоры о возможности создания в будущем зоны свободной торговли – это тоже будет влиять на конкурентоспособность нашей транспортной отрасли. Продолжается и процесс присоединения России ко Всемирной торговой организации, и это тоже крайне важные вещи, очень чувствительные и для авиаторов, и для моряков, и для речников, и для автомобильного транспорта. Здесь все позиции счёты.

Если немножко где-то, не дай Бог, просмотрим, где-то необоснованно в чём-то уступим, это сразу отражается на реальном деле, на ваших доходах и потерях. Поэтому сейчас очень важный момент – усовершенствовать наши с вами коммуникации. Мы к этому готовы. И, кстати сказать, ещё раз хочу сказать то, с чего начал: Общероссийский народный фронт как раз для этого и создается, чтобы эти коммуникации с профессиональными сообществами в том числе улучшить. Я очень благодарен Виталию Борисовичу Ефимову (В.Б.Ефимов – президент Союза транспортников России), он вошёл в координационный совет, и рассчитываю на то, что он будет там достойно представлять ваши интересы, будет активно представлять не только какую-то конкретную отрасль, а все сразу, потому что для нас, конечно, важно учитывать интересы всех направлений транспортной отрасли. Вот это то, что мне бы хотелось сказать вначале. Я думаю, что наша встреча должна носить максимально неформальный характер. Я попросил вас высказываться по тем проблемам и направлениям деятельности, которые вы считаете наиболее важными, актуальными и требующими согласованных решений. Пожалуйста.

В ходе встречи обсуждался широкий круг актуальных вопросов развития транспортной отрасли. О состоянии и перспективах развития дорожного хозяйства доложил Президент Общероссийского отраслевого объединения работодателей в дорожном хозяйстве Александр Малов.



В своем выступлении он отметил, что на прошедшем недавно совещании в г. Твери, которое было организовано по инициативе Председателя Правительства РФ В.В. Путина, были всесторонне рассмотрены проблемы дорожной отрасли России. Поэтому вопросы состояния дорожного хозяйства и необходимости его совершенствования Правительству РФ известны и представляют особый интерес.

Обозначив в начале своего выступления основные «болевые точки» дорожных проблем, А. Малов в докладе уделит главное внимание конкретным предложениям, направленным на изменение негативной ситуации в отрасли. Правильно выбранная тактика выступления позволила войти в диалог с Премьером В.В. Путиным и завязать беседу.

В качестве актуальных проблем для обсуждения А. Малов предложил:

(Окончание на стр. 6)

ЛУЧШЕЕ ПРЕДПРИЯТИЕ ДОРОЖНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ В РФ*



УФАДОРМАШ

БИТУМ ДОРОЖНЫЙ В РАСТВОРЯЮЩИХСЯ ПАКЕТАХ. МЫ УЛУЧШИЛИ ТЕХНОЛОГИЮ. ГАРАНТИЯ РАСТВОРЕНИЯ ПРИ 140 °С

ПРЕИМУЩЕСТВА ФАСОВАННОГО БИТУМА:

1. Перевозка всеми видами транспорта;
2. Эффективный учет расхода битума;
3. Сокращение в 7 раз расхода жидкого топлива, электроэнергии и газа;
4. Удобство работы вдали от битумохранилищ и в черте города;
5. Соблюдение природоохранных требований;
6. Возможность создания резервного запаса битума.

(347) 29-28-000; 29-29-700

* по данным ассоциации «АСПОР»

Материалы подготовлены к совместной конференции Общественного совета при Росавтодоре и Общественной палаты Российской Федерации.

Актуально

ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА

(См. на стр. 3-5)

Государственное унитарное предприятие «Дорожно-строительное управление № 3» было основано в январе 1969 года.

Сегодня структура предприятия включает в себя 18 филиалов, а также Владимирское производственное подразделение, состоящее из трех прорабских участков.

Предприятие и его филиалы строят, ремонтируют и содержат федеральные и областные автодороги, занимаются благоустройством дворов и улиц городов.

НАША ЗАБОТА – ДОРОГИ ВЛАДИМИРЩИНЫ

Предприятие обслуживает сеть автомобильных дорог общего пользования протяженностью 4 540 километров, а также 173 железобетонных и металлических моста.

Как организация с развитой филиальной сетью, ГУП «ДСУ-3» обладает мощным техническим потенциалом. Филиалы предприятия имеют на вооружении собственные производственные базы с асфальтобетонными заводами, ремонтно-механическими мастерскими. Руководство компании взяло курс на внедрение новых технологий в производство, повышение качества работ и продукции.

Во всех филиалах ГУП «ДСУ №3» установлена и успешно применяется автоматизированная система ГЛОНАСС, что позволяет проводить мониторинг и более эффективно использовать имеющуюся технику и значительно экономить на ГСМ.

На балансе ГУП «ДСУ-3» 25 асфальтобетонных заводов, дорожно-строительная техника и механизмы, грузовые автомашины. В 2010 году филиалы приобрели новую технику: 9 погрузчиков, асфальтоукладчик, каток, автокран, самоходный, экскаватор, 4 КДМ, инфракрасный разогреватель для достижения однородности сопряжения продольных швов асфальтобетонного покрытия. В настоящее время два асфальтобетонных завода переоборудованы для производства холодного асфальтобетона, что позволяет вести ремонтные работы при пониженных температурах. Еще четыре таких АБЗ после реконструкции начали выпускать новый вид покрытия – щебеночно-мастичный асфальтобетон. На асфальтобетонных заводах двух филиалов установлено оборудование для приготовления асфальтобетона с применением ПАВ (поверхностно-активные вещества). Такая технология приготовления смеси значительно повышает водостойкость покрытия.

Основной целью и задачей ГУП «ДСУ №3» является увеличение надежности и сроков службы дорожных сооружений, роста технического уровня и транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог, снижения стоимости дорожных работ, сокращения аварийности и повышения экологической безопасности на автомобильных дорог Владимирской области – все это направлено на совершенствование, развитие работы «Дорожно-строительного управления № 3».

Для обеспечения устойчивости работы нашего коллектива, в ДСУ-3 постепенно начали внедрять производство основ-

ных и сопутствующих материалов дорожной инфраструктуры. Теперь организация уже собственными силами изготавливает дорожные знаки, усовершенствовала собственное производство по добыче и дроблению гравия в щебень разных фракций, произошла модернизация цеха по изготовлению железобетонных изделий (автопавильоны, ж/б арочные трубы, ж/б блоки). Это все позволило нам сегодня существенно оптимизировать затраты в производстве, и как следствие, резко повысило конкурентоспособность предприятия на рынке дорожно-строительных работ. В филиалах для повышения долговечности уложенного в дорожную одежду асфальтобетона активно используются различные поверхностно-активные добавки. Для обеспечения выполнения ямочного ремонта с высоким качеством работ в зимний период ГУП «ДСУ-3» с весны 2009 года наладило производство холодного асфальтобетона и производит теперь постоянно и в немалых количествах.

Мы также пытаемся совершенствоваться – применяем в работе и другие инновационные технологии и новые, прогрессивные строительные материалы. При строительстве и реконструкции дорог верхний слой дорожного покрытия изготавливается нами из щебеночно-мастичного асфальтобетона (ЩМА) и на наиболее нагруженных участках территориальных (муниципальных) автомобильных дорог области искусственное покрытие укладывается также из ЩМА. В ГУП «ДСУ № 3» имеется завод для приготовления битумных эмульсий, которые широко применяются нами для подгрунтовки и устройства шероховатой поверхностной обработки изношенного покрытия автомобильных дорог. Создан участок по ремонту мостов, действует комплекс по устройству горизонтальной разметки дорожного покрытия.

ГУП «ДСУ-3» кроме традиционного метода ямочного ремонта зачастую выполняет ямочный ремонт инъекционно-струйным методом, используя при этом машину типа БЦМ фирмы «БЕЦЕМА». Всего по области для указанных целей нами задействовано 14 подобных машин. При этом для ямочного ремонта по инъекционно-струйной технологии мы используем щебень фракции 5-10 по ГОСТ 8267-93, обязательно тщательно подготовленный, очищенный и мытый, а также катионную битумную эмульсию, содержащую 68% битума.

Коллектив ГУП «ДСУ №3» неоднократно награждался гра-

мотами и дипломами Росавтодора, Владимироводдора, а также Администрацией Владимирской области.

В 2010 году коллектив ГУП «ДСУ №3» стал лауреатом XV Международного конкурса «Европейское Качество» за совершенствование стандартов качества продукции и управления и награжден золотой медалью, а

также победителем VI конкурса «Дороги России» в номинации «Лучшая подрядная организация».

Основные направления предприятия четко определены – это увеличение объемов работ, повышение рентабельности, освоение новейших технологий в дорожном строительстве, обновление основных средств, выход на российский рынок дорожных работ и повышение благосостояния работников всех подразделений ГУП «ДСУ-3». Это серьезные задачи, но они выполнимы, потому что коллектив предприятия – это отличные профессионалы, любящие свое дело.

Возглавляет предприятие настоящий профессионал своего дела, кандидат наук, Почетный дорожник России Николай Николаевич Старов, чей трудовой стаж в автодорожной отрасли Владимирской области составляет 35 лет.

ИЗ ДОСЬЕ

Николай Николаевич Старов родился 24 октября 1956 года в деревне Вихирево Владимирской области.

Получив среднее образование, в 1974 году начал трудовую деятельность на Селивановском машиностроительном заводе, откуда был призван в ряды Советской Армии. Служил в Северной группе войск в Польше. После работы водителем на различных предприятиях Селивановского района.

В 1985 году окончил Владимирский политехнический институт по специальности «Автомобильные дороги», получив диплом инженера-строителя. Во время учебы в вузе, в 1984 году был направлен прорабом в Селивановское дорожное ремонтно-строительное управление. По окончании института был назначен директором предприятия, где проработал до 2000 года, заслужив репутацию грамотного и инициативного руководителя, способного принимать верные управленческие решения.

В 1998 году окончил Российскую академию государственной службы при Президенте РФ по специальности «Государственное и муниципальное управление».

С 2000 по 2008 год работал заместителем начальника по строительству Управления автомобильных дорог администрации Владимирской области. Куратором строительство таких крупных проектов как «Строительство Южного обхода города Владимира» и «Строительство мостового перехода через реку Оку с обходом города Муром».

Виктор ВЕТРОВ

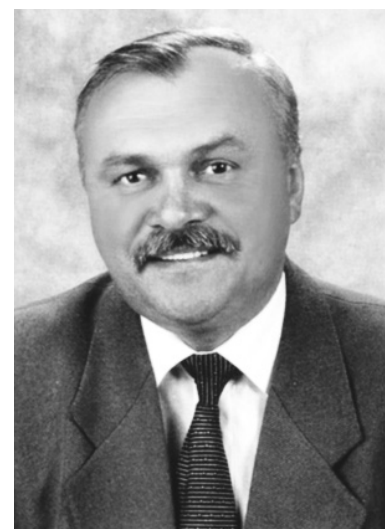
Опыт

Поздравляем!

РОСТОВСКИЕ ДОРОГИ АЛЕКСАНДРА ВАСИЛЬЕВИЧА

5 июня директору Ростовской территориальной фирмы «Мостоотряд-10» ОАО «Мостотрест» Александру Васильевичу Голошвицу исполнилось 55 лет.

Александр Васильевич Голошвицев родился 5 июня 1956 года в г. Днепропетровске. В 1978 году окончил Днепропетровский институт инженеров железнодорожного транспорта им. М.И. Калинина, по специальности «Мосты и тоннели». Трудовой путь начал с должности мастера Алма-Атинской железной дороги. После службы в Советской Армии в 1979-1981 годах, работал мастером в Днепропетровском производственном объединении «Днепршина» до 1983 года. С 1983 года Александр Васильевич работает в Мостоотряде №1. Начиная с должности мастера строительно-монтажных работ, затем был начальником отдела инженерной подго-



ПРИКАЗ №27-н

г. Москва
6 июня 2011 г.

За большой личный вклад в развитие дорожной отрасли России и в связи с 55-летием со дня рождения **приказываю:**

наградить директора Ростовской территориальной фирмы «Мостоотряд-10» филиала ОАО «Мостотрест» **Голошвица Александра Васильевича** медалью им. А.А. Николаева.

**Президент Объединения АСПОР
А.С. Малов**



товки, начальником производственно-технического отдела, главным инженером, а с 2004 года назначен на должность директора. Общий трудовой стаж – более 30 лет. Награжден медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени (1996 год); знаком «Почетный работник «Мостоотреста» II степени (2000 год); знаком «Почетный транспортный строитель» (2001 год); дипломом и знаком «Лучший дорожник Дона» (2006 г.), Благодарственным письмом мэра г.Батайска Ростовской области (2006 год), знаком «Почетный дорожник России» (2008 год), медалью «За заслуги в строительстве мостов» (2009 год).

Коллектив Ростовской территориальной фирмы «Мостоотряд-10» филиал ОАО «Мостотрест» и Ассоциация предприятий дорожного комплекса Ростовской области «Дорожник» поздравляют юбиляра и желают ему новых трудовых свершений и большого личного счастья. Пусть никогда не покидает Вас деловой настрой, уверенность в своих силах и завтрашнем дне.

Общероссийское отраслевое объединение работодателей в дорожном хозяйстве «АСПОР» присоединяется к поздравлениям.



Альфабит
Продукт группы компаний ТНК-Р



125284, г. Москва, ул. Беговая, д.3, стр.1.
Тел.: +7 (495) 777-77-07, +7 (495) 641-25-33,
факс: +7 (495) 960-24-31

(Продолжение.
Начало на стр. 1)

Протяженность автомобильных дорог на территории Российской Федерации составляет 982 тыс. км, в том числе 791 тыс. км – автодороги общего пользования из которых 50 тыс. км – дороги федерального значения, 493 тыс. км – дороги регионального и межмуниципального значения, и 147 тыс. км – дороги местного значения.

Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям – 39,6 процентов, доля автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения не отвечающих нормативным требованиям – 63,5 процента.

Сегодня складывающаяся ситуация с состоянием автомобильных дорог достигла критического уровня. Из-за систематического, несвоевременного ремонта (недоработки) особенно региональных и местных автомобильных дорог, связанного с отсутствием надлежащего финансирования более 50% протяженности дорожной сети страны не соответствует нормативным требованиям, а в 18 субъектах федерации эта цифра превышает 80%.

К традиционной российской проблеме – бездорожью, прибавилась еще одна проблема – заторы на дорогах. Протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения, обслуживающих движение в режиме перегрузки 13 379 км или 26 процентов от их протяженности.

По оценке экспертов Всемирного Банка Российская транспортная инфраструктура в целом находится в плохом состоянии, которое еще более ухудшается из-за недостаточного объема капиталовложений в содержание и ремонт.

Из 50 тыс. километров федеральных автомобильных дорог, нормативным требованиям соответствуют менее одной трети дорог, состояние которых можно считать хорошим или удовлетворительным. Остальные дороги находятся в плохом состоянии. Более 50 процентов федеральной дорожной сети не удовлетворяют нормативным требованиям по ровности и прочности дорожного покрытия.

Начиная с 2001 года, объем финансирования автомобильных дорог в стране сократился с (года ликвидации дорожных фондов) с 2,8% от ВВП до 0,8%.

Ситуация последних десятилетий свидетельствует о нарастании негативных процессов в дорожном хозяйстве. Объем ввода новых автомобильных дорог общего пользования и их капитального ремонта и ремонта в целом по России почти в 2 раза. Из-за недостаточного финансирования даже произошло сокращение общей протяженности дорожной сети страны. Причем эта картина происходит на фоне роста автомобилизации в стране, уровень которой за последние 10 лет увеличился в 1,5 раза, а за последние 5 лет – в 1,33 раза.

Изношенная дорожная инфраструктура России, по мнению зарубежных и отечественных экспертов является один из главных факторов, мешающих повышению конкурентоспособности страны на внешнем рынке и развитию бизнеса. Качество российской автодорожной инфраструктуры является одним из самых плохих в мире, свидетельствуют данные рейтинга Всемирного банка. При этом дороги с каждым годом

только ухудшаются. По состоянию дорожной сети страны в ежегодном рейтинге проводимого экспертами Мирового банка, Россия оказалась на 111 месте, пропустив вперед государство Лесото.

Отечественные дороги уступают по качеству казахским, грузинским, армянским и азербайджанским.

работ по ремонту и содержанию автомобильных дорог приводит к увеличению стоимости их ремонта в 1,5–2 раза. Учитывая, что любую дорогу рано или поздно приходится ремонтировать это приводит к неоправданному росту затрат на ремонт дорог, которые в итоге должен оплачивать налогоплательщик.

лей дорог в 1,45-1,6 раза (Рис.2).

Затраты на эксплуатацию автомобиля при плохом состоянии дорожного покрытия возрастают в 1,6-2 раза (Рис.3)

Объемы финансирования у нас в стране не увязаны с реальными потребностями в ремонте, содержании и развитии дорожной сети и произошедшими изме-

Актуально

дорог в сеть общего пользования. Сегодня по предварительной оценке за последние несколько лет таким образом в регионах было списано около 20 тыс. км. автодорог, кроме этого по данным Роскомстата 191 тыс. км автомобильных дорог из которых 129 тыс. км имеют твердое покрытие, не обрели своего хозяина и постепенно разрушаются, не имея источников финансирования для их ремонта и содержания.

Объяснение отдельных чиновников о том, что они списывают не нужные или лишние дороги для России с её плотностью дорожной сети выглядят, по меньшей мере, нелепо. Экономическая оценка такой политики показывает, что только не восстановление утраченных в последнее десятилетие автомобильных дорог потребуются около одного трлн. руб. Установленная законом ответственность за такие действия отсутствует.

В настоящее время из-за несоответствия состояния дорожной сети потребностям пользователей, из-за несвоевременного проведения ремонтных работ экономика и население несут значительные потери, которые оцениваются в 6% от внутреннего валового продукта страны.

(Продолжение на стр. 4, 5)

ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА

Доля государственных расходов на дорожное хозяйство в валовом внутреннем продукте сократилась с 2,8 процента ВВП в 2000 году до всего лишь 1,1 процента в 2009 году. Для сравнения: начиная с 1990-х годов, Китай ежегодно расходовал на дорожное хозяйство около 3,5 процента ВВП, что позволило значительно повысить качество и увеличить размеры дорожной сети и тем самым поддержать последующий экономический бум.

Резкое сокращение объемов финансирования автомобильных дорог в последние годы привело к резкому ухудшению состояния дорожной сети, особенно на дорогах субъектов Российской Федерации и муниципальных дорогах.

В соответствии с нормативными межремонтными сроками, для обеспечения сохранности автомобильных дорог (для дорог 3 и 4 технических категорий, а именно они составляют основную часть сети дорог регионального значения) через каждые 6 лет необходимо проведение ремонта и через 12 лет – капитального ремонта. В последние годы выполнялось всего около 15 процентов ремонтных работ от ежегодной нормативной потребности.

Эффективное использование средств, выделяемых на дороги требует научно обоснованного планирования и приоритетного финансирования работ по ремонту и содержанию дорог. У нас этот принцип в последние годы не выполнялся и выделение средств на ремонт и содержание дорог производился, не исходя из потребностей, а исходя их возможностей бюджета. Причем средства на финансирование дорог выделялись по остаточному принципу.

У нас в стране явно недооценивают роль автомобильных дорог в экономике страны. В период кризиса все страны приняли решение об увеличении объемов финансирования дорог, рассматривая это как одну из антикризисных мер направленных на увеличение внутреннего спроса. Россия была единственной страной, которая наоборот, сократила расходы на дороги.

Согласно заявлению бывшего замглавы Центробанка Сергея Алексашенко, Минфин целенаправленно перенаправляет деньги в контролируемые государством банки, пропорционально сокращая расходы на транспортную инфраструктуру. Так, «по странному стечению обстоятельств» общая сумма бюджетных средств, полученная ВТБ, оказалась почти равной сокращению программы финансирования дорожного строительства в 2009 году с 600 до 200 миллиардов рублей».

К сожалению, решения о сокращении финансирования дорожных работ у нас в стране принимаются без оценки экономических последствий для государства. Несвоевременное выполне-

ние этого несвоевременное выполнение ремонтных работ ведет к увеличению издержек пользователей автомобильных дорог. Как показали расчеты, невыполнение работ по содержанию дорог с твердым покрытием в три раза увеличивает расходы пользователей с учетом дополнительных затрат времени и топлива, а также износа транспортных средств, что напрямую влияет на цену товаров и услуг.

В зависимости от состояния дорожного покрытия стоимость перевозок для различного класса автомобилей может возрастать в 1,5-1,6 раза (Рис. 1).

Снижение скоростей движения из-за дорожных условий увеличивают издержки пользовате-

ниями в классификации автомобильных дорог по административной принадлежности.

После принятия в 2003 году закона «Об общих принципах организации местного самоуправления» и перераспределения находящихся в их ведении автомобильных дорог без адекватного перераспределения бюджетных полномочий для финансирования автомобильных дорог общего пользования, большая часть субъектов федерации и муниципальных образований, оказались практически без средств необходимых для финансирования дорожных работ. В создавшейся ситуации началось списание с баланса автомобильных дорог или просто не включение отдельных

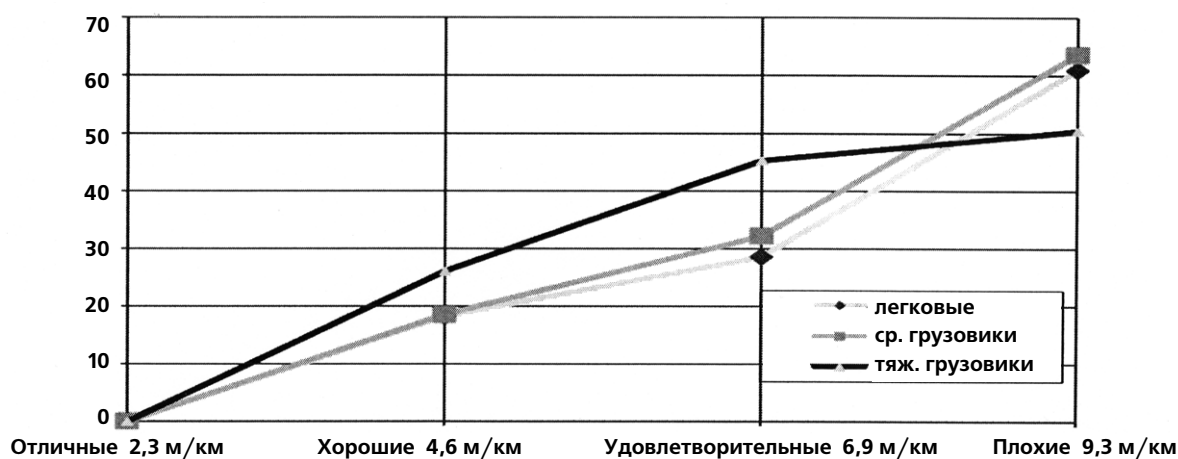


Рис. 1. Увеличение стоимости автомобильных перевозок в зависимости от состояния дорог (дорожные условия указаны в зависимости от международного показателя ровности IRI)

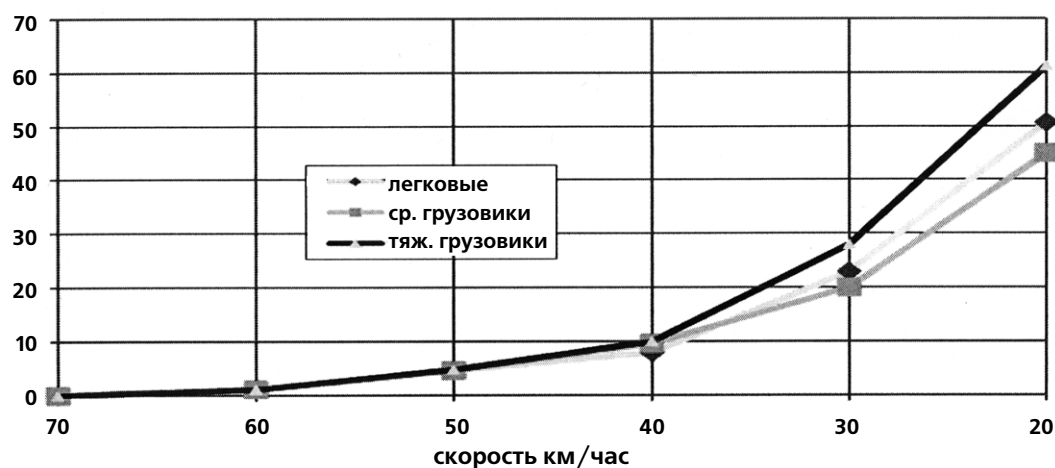


Рис. 2. Увеличение стоимости перевозок (в процентах) в зависимости от средней скорости движения.

Увеличение стоимости обслуживания автомобилей в зависимости от дорожных условий (в процентах)

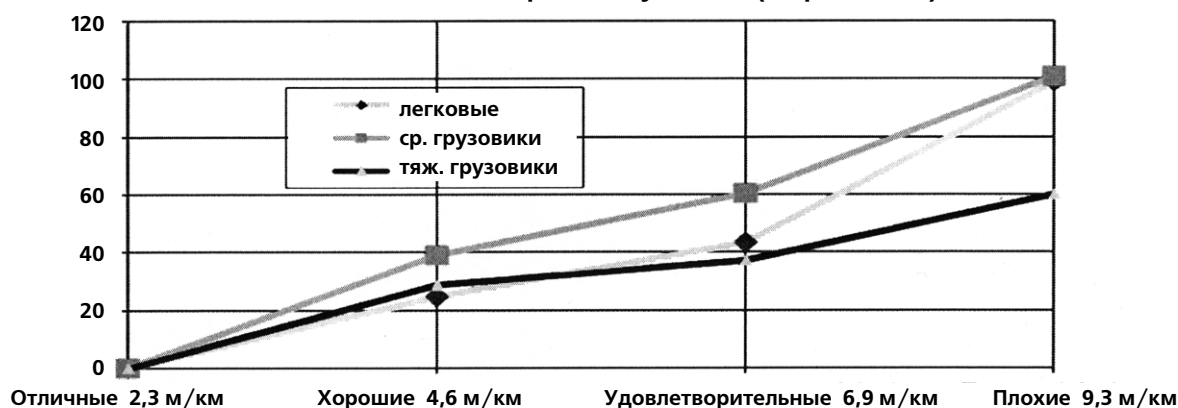


Рис. 3. Увеличение стоимости эксплуатации автомобилей в зависимости от состояния дорожного покрытия

Актуально**(Окончание.
Начало на стр. 1)**

Федеральным бюджетом предусмотрено значительное увеличение финансирования дорожного хозяйства в 2011-2013 годах, однако это увеличение будет все же ниже уровня, необходимого для обеспечения надлежащего содержания и ремонта существующей дорожной сети.

Согласно имеющимся оценкам, к 2013 году запланированный уровень финансирования дорожного хозяйства позволит сократить (но не ликвидировать) дефицит финансирования работ по содержанию системы федеральных дорог. Проведенные расчеты свидетельствуют о существенном разрыве между потребностями и фактическим финансированием содержания и ремонта федеральных и региональных дорог, составляющем по данным экспертов Всемирного банка около 1,1 процента ВВП, причем наибольший дефицит финансирования характерен для региональной дорожной сети. Если к этому прибавить расчетный объем финансирования расходов для ликвидации накопившегося недоремонта дорог, (разрыва между фактическим состоянием дорог и нормативными требованиями), а также расходов на расширение опорной дорожной сети, то суммарный дефицит финансирования превысит 2 процента ВВП.

Устаревшая и недофинансированная инфраструктура ставит под угрозу долгосрочные перспективы экономического роста России. По мнению Всемирного Банка «Для обеспечения долгосрочного роста российской экономики необходимо, наоборот, увеличивать расходы на инфраструктуру, на строительство дорог».

Именно общественная инфраструктура является ключевым фактором экономического развития страны, поэтому именно она и требует наиболее активных вложений как со стороны государства, так и со стороны частного бизнеса. Дороги из главной национальной беды должны наконец-то превратиться в главное национальное спасение, считает Всемирный Банк.

Инвестиции в дорожные работы, обладающие мультипликативным эффектом могут быть мощным катализатором экономики страны, что доказано примером целого ряда государств.

В отличие от других стран при подготовке программ развития дорог у нас объем финансирования дорог определяется исходя из возможностей бюджета а, не исходя из потребности экономики и населения страны, и оценки роста доходов бюджета за счет мультипликативного эффекта от инвестиций в развитие дорог.

Если проанализировать целевые показатели Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2019 годы)», то можно отметить, что Правительство в ближайшей перспективе не собирается коренным образом менять ситуацию с дорогами. К 2019 году этой программой предусмотрено из 28 тыс. сельских населенных пунктов, не обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием соединить только 2 309 или мене 10% процентов.

В отчетном году согласно программе доля протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эк-

сплуатационным показателям будет составлять всего 62,72%.

За 19 лет планируется построить и реконструировать 7980,1 км автомобильных дорог федерального значения, и профинансировать за счет федерального бюджета строительство и реконструкция 3 641 км автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения.

нагрузкой на одиночную ось свыше 6 до 10 тонн, составляет 29,7 процентов. Вся остальная сеть реально может выдерживать осевые нагрузки, не превышающие 6 тонн. Такие дороги составляют основную массу – 69,9 процентов.

При этом из общей протяженности указанных дорог только 41 процент соответствует нормативным требованиям к транспортно-

тодическими рекомендациями по оценке эффективности инвестиционных проектов утвержденными Минэкономразвития, Минфином и Госстроем России 21 июня 1999 г. N BK 477 и предусматривает принятие оптимального решения на основе сравнения основных общепринятых экономических индикаторов, рассчитываемых в целом по проекту с учетом

пользуемся устаревшими методами, которые не применяются в развитых странах. В результате чего при кажущейся мнимой экономии в итоге мы получаем необоснованные расходы и без того слишком ограниченных бюджетных средств, выделяемых на финансирование дорожного хозяйства.

Публикуемые у нас отчеты о сокращении расходов бюджета по результатам подрядных торгов или проведенной государственной экспертизы проектов более правильно называть отчеты по снижению стоимости цены контракта или стоимости строительства, что не означает снижение стоимости бюджетных расходов, которые в этих случаях наоборот возрастают.

Например сравнение вариантов конструкций дорожной одежды из асфальтобетона и цементобетона, которая имеет существенно больший срок службы при меньших эксплуатационных затратах, по методике принятой у нас в стране наилучшим признается вариант асфальтобетонного покрытия имеющего меньшую строительную стоимость. Сравнение этих вариантов по методике применяемой за рубежом (Life-Cycle Cost Analysis) дает диаметрально противоположные результаты – оптимальным решением является вариант с цементобетонным покрытием с больше строительной стоимостью, но с большим сроком службы и наименьшими затратами в период эксплуатации.

За рубежом сравнение возможных вариантов инженерных решений в проекте с использованием стоимостного анализа жизненного цикла является обязательным.

Например в сводом законов США параграф 106 (e) (1), раздел 23 «Автомобильные дороги» установлено, что дорожные объекты могут финансироваться из федерального бюджета только в случае если при проектировании была проведена экономическая оценка вариантов основных конструктивных решений с учетом всех затрат в течение «жизненного цикла» (Life-Cycle Cost Analysis) сооружения или его сегмента, в соответствии с одобренной Министром транспорта методикой.

В результате использования такого подхода, при оптимизации принимаемых решений получившего название Asset Management, согласно докладу Федеральной дорожной администрации США за десять лет его внедрения, удалось сократить бюджетные расходы на дороги на 1 трлн. долларов. Причем это данные подтверждаются статистикой.

При условии острого дефицита бюджетных средств выделяемых на автомобильные дороги, у нас в стране переход на этот метод экономической оценки, теоретические основы которого были разработаны, кстати, в СССР, был бы весьма актуальным.

Не достаточно эффективна на сегодняшний день система контроля качества выполнения дорожных работ. Имеют место случаи, когда нарушается технология выполнения работ и устройство асфальтобетонных покрытий производится в дождь или при недопустимо низких температурах. Самым актуальным вопросом повышения эффективности работы дорожного хозяйства является увеличение сроков службы дорожных покрытий, которые у нас в стране меньше, чем за рубежом. Здесь кроме человеческого фактора и недостатков в организации контроля качества работ, существенную роль играют несовершенные стандарты, которые существенно уступают своим зарубежным аналогам.

Из-за ежегодных перерывов в

ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА

Сегодня заторы на дорогах является обычным явлением для всех крупных городов мира, где ежегодные потери времени достигают более 60 часов на одного участника движения. Как показывают результаты наблюдений, потери времени от транспортных заторов растут из года в год.

Ущерб от заторов на дорогах составляет внушительные цифры и существенно влияет на макроэкономические показатели страны. Убытки от заторов в Европейских странах могут составлять от 0,47 в Ирландии до 2,95% ВВП в Голландии. Общая сумма ежегодных потерь от транспортных заторов в США оценивается в сумму около \$ 108 миллиардов.

У нас официально учет этого ущерба не ведется. По данным крупнейшего отечественного ученого-урбаниста Ю.П. Бочарова, ежегодные потери на передвижение только в Москве оцениваются в 600 млрд. руб.

Стоимость поездки на легковом автомобиле в городе в часы пик возрастает в 3,84 раза, на автобусе в 1,84 раза. К сожалению при существующей государственной экономической политике эта ситуация будет усугубляться. Согласно Федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010-2019 годы)» протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения, обслуживающих движение в режиме перегрузки к 2020 году не сократится, а возрастет с 13 379 до 17326 км или с 2,66 до 35,38 процентов. Экономические потери государства, в котором треть основных магистралей будут работать в режиме перегрузки будет оцениваться в сотни миллиардов рублей ежегодно, причем эти издержки будут отнесены на стоимость товаров и услуг. А это означает ухудшение уровня жизни населения и снижение конкурентоспособности отечественной продукции, что в свою очередь сократит доходы бюджета.

Большая часть автомобильных дорог в Российской Федерации построено под осевые нагрузки 6 и 10 тонн, в то время как современные серийно выпускаемые грузовики имеют осевую массу 11,5 тонн. Этот стандарт действует на автомобильных дорогах большей части европейских стран.

При ежегодном вводе в последние годы 3-4 тыс. км автодорог или менее одного процента от общей протяженности обновление дорожной сети идет слишком медленно.

По данным ассоциации РАДОР на сегодня только 0,4 процента региональных и муниципальных дорог могут без каких-либо последствий пропустить транспортные средства с осевой нагрузкой свыше 10 и до 11,5 тонн. Протяженность сети региональных дорог, способных обеспечить пропуск транспортных средств с

эксплуатационным показателем по прочности.

Не смотря на низкую несущую способность отечественных автомобильных дорог, на постах весового контроля выявляется масса превышений осевых нагрузок установленных нормами для данного автомобиля.

Превышение осевых нагрузок – один из главных факторов сокращения срока службы дорожного покрытия. Разрушение дорожного покрытия под воздействием нагрузки пропорционально нагрузке на ось, возведенной в четвертую степень. Следовательно, более тяжелые транспортные средства вызывают ускоренное разрушение дорожного покрытия. Однако действующее законодательство не предусматривает в этом случае адекватной компенсации ущерба с нарушителей.

Недостаточная несущая способность наших дорог создает дополнительные сложности для автоперевозчиков связанных с получением специальных разрешений для движения по согласованному маршруту. Эта система вызывает недовольство и множество нареканий от автомобилистов.

Процедуры выдачи этих специальных разрешений не достаточно совершенны.

Федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России (2010-2019 годы)», предусмотрен прирост протяженности всего 16526 км. автомобильных дорог федерального значения, обеспечивающих пропуск транспортных средств с нагрузкой на наиболее загруженную ось 11,5 тонн.

Эффективность работы дорожного хозяйства находится в прямой зависимости от методов оценки эффективности принимаемых управленческих и проектных решений.

В действующих у нас в стране законах нормативных документах отсутствуют требования к показателю эффективности и его учету при принятии решений. Этот наиболее важный показатель не оценивается при рассмотрении проектных решений в органах экспертизы.

В соответствии с общими правилами транспортной экономики оптимизация проектных решений автомобильных дорог должна проводиться в два этапа. На первом этапе, с учетом всех затрат и выгод различных вариантов технических решений трассы автодороги за расчетный срок её службы, принимаемый обычно 20 лет, производится оценка для каждого из вариантов основных показателей финансовой и экономической эффективности, на основании которой принимаются решения о целесообразности реализации проекта и выборе рекомендуемого варианта трассы дороги.

У нас в стране эта работа выполняется с использованием Ме-

тодическими рекомендациями по оценке эффективности инвестиционных проектов утвержденными Минэкономразвития, Минфином и Госстроем России 21 июня 1999 г. N BK 477 и предусматривает принятие оптимального решения на основе сравнения основных общепринятых экономических индикаторов, рассчитываемых в целом по проекту с учетом

всех затрат и выгод за расчетный срок службы дороги (Cost and Benefit Analysis), с учетом целого ряда внешних финансово-экономических факторов (инфляции и её неоднородности, валютного курса, налоговой системы, отсутствия эффективных рынков ценных бумаг и т.п.).

Весьма существенно, что у нас отсутствуют критерии оценки эффективности проектов (на первом этапе) которые могли бы определять приоритетность строительства дорожных объектов и учитываться при включении их в адресную инвестиционную программу. Это обстоятельство значительно снижает мультипликативный эффект от инвестиций в развитие дорожной сети. Сейчас около половины средств выделяемых из федерального бюджета направляются на финансирование объектов, не имеющих существенного транспортного значения для государства и соответственно обладающих низкими показателями экономической и общественной эффективности.

В случае если целесообразность реализации проекта подтверждена следующим этапом экономической оценки проекта должно быть рассмотрено вопроса о наиболее эффективном методе достижения целей проекта при наличии двух и более возможных вариантов исполнения инженерных решений основных конструктивных элементов дороги, например дорожной одежды, схем и конструкций мостов, транспортных развязок и т.п. Для этой цели во всем мире используется другой метод – стоимостной анализ жизненного цикла (Life-Cycle Cost Analysis).

Понятие эффективность означает достижение поставленной цели при наименьших затратах, которые включают в себя не только первоначальную стоимость строительства дороги, но и все последующие затраты за срок её службы.

Поэтому во всех странах, критерием выбора оптимального проектного решения является не минимальная стоимость строительства, а минимальные затраты за период срока службы сооружения, включая затраты на строительство, ремонт, содержание дороги, издержки пользователей и потери от ДТП. Учитывая, что доля затрат на строительство автомобильной дороги за период её срока службы может составлять 25 и менее процентов по сравнению в последующим эксплуатационными затратами и затратами пользователей, применяемый у нас в стране при сравнении вариантов проектных решений принцип, «чем дешевле, тем лучше» не обеспечивает принятие наиболее эффективных решений с точки зрения минимальных расходов на дорожную хозяйств.

Мы же до сих пор, при оценке вариантов различных решений

В начале июня в Москве в Торгово-промышленной палате прошел международный форум «Рынок нефтяных битумов и гудронов 2011».

ВЯЗКАЯ ТЕМА

В работе форума приняли участие представители Аппарата Правительства РФ, Государственной Думы, Совета Федерации, Министерства финансов РФ, Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии, Правительства Москвы, крупнейших нефтеперерабатывающих и дорожных предприятий и научно-исследовательских организаций, а также руководитель Федерального дорожного агентства А.М. Чабунин, вице-президенты общероссийского объединения работодателей в дорожном хозяйстве «АСПОР» В.Г. Петров и М.А. Стельников.

Был обсужден широкий круг вопросов: глобальный мировой рынок нефтяных битумов и гудронов; перспективы развития нефтепереработки с учетом тенденции производства битумов и гудронов; перспективы использования гудронов с целью повышения глубины переработки; инновационные технологии для повышения качества дорожных битумов; опыт Китая и Финляндии по получению высококачественного битума из российского сырья и другие вопросы.

Следует отметить доклад заведующего кафедрой технологии переработки нефти РГУ нефти и газа им. И.М. Губкина д.т.н. профессора В.М. Капустина. Он привел данные о состоянии российской нефтепереработки. Так, суммарная мощность НПЗ составляет 270 млн. т., в то время как перерабатывается 248 млн.т., т.е. 92%. Технологический уровень наших НПЗ позволяет достичь 71% глубины переработки, против 90% в мире. При этом качество нефтепродуктов серьезно отстает от мирового, а потребление энергии значительно превышает аналогичные показатели зарубежных заводов. Им был приведен прогноз производства битума 10 крупнейших компаний. Если в 2010 году было произведено 4628 тыс.т., то в 2020 году ожидается 6638 тыс.т.

Вопросам глубокой переработки нефти был посвящен доклад коллеги В.М. Капустина профессора РГУ О. Ф. Глаголевой.

Из доклада руководителя сектора анализа внутреннего рынка нефтяных ресурсов ГП «ЦДУ ТЭК» А. А. Каретникова видно, что на внутренний рынок в 2010 году поступило 86% всего произведенного битума, а на внешний соответственно 14%. По средствам доставки на внутреннем рынке преобладают автоперевозки 61,8% и 24,2% по железной дороге, а на внешний рынок 13,3% по ж/д и только 0,7 автотранспортом.

Не менее интересным был доклад директора аналитического центра ГК «ОМТ-Консалт» П.В. Аникеева «Ценообразование

на рынке битумов в РФ на основе баланса спроса и предложения».

Несмотря на разнообразие представленных на форуме материалов, дорожная составляющая, направленность выступлений, заданная в вводном докладе «Рынок битумных технологий в условиях современного дорожного строительства», сделанном директором ГУП «Институт нефтепереработки РБ» д.т.н. профессором Э.Г. Теляшевым, прослеживалась на протяжении всей работы форума.

В заключении форума выступил руководитель Федерального дорожного агентства А. М. Чабунин. Он предельно ясно, четко обрисовал неудовлетворительное состояние с производством дорожного битума, и его качеством. Вскрыл причины, по которым производители не увеличивают объемы его производства и не улучшают качество. В условиях высоких мировых цен на светлые нефтепродукты нефтепереработчики стараются больше отправлять на экспорт высокооктанового бензина, а не вкладывать средства в получение битума. К тому же, постоянно повышают его цены. Далее он подчеркнул, что ФДА будет вынуждено переходить на применение цементобетона. Дорожное покрытие из цементобетона при равной стоимости асфальтобетона в два раза долговечнее.

Одновременно он высказался за расширение сети мининептеперерабатывающих заводов, производящих битум, при условии их модернизации. Основываясь на своем выступлении на контрактах жизненного цикла в контексте заинтересованности эксплуатирующих дороги организаций в высоком качестве используемых материалов, в т. ч. и битума.

Анатолий Чабунин сообщил, что на состоявшемся в г. Твери совещании Премьер-министр В.В. Путин дал поручение ускорить разработку нового ГОСТа на битум взамен 2225-90.

В рамках форума состоялся круглый стол совместно с руководителями Технического Комитета по стандартизации Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии.

Основными вопросами заседания круглого стола стали: принципы формирования долгосрочной программы стандартизации по битумам; совершенствование стандарта на нефтяные дорожные вязкие битумы.

По результатам работы форума и заседания Круглого стола готовятся рекомендации, которые будут направлены в Аппарат Правительства РФ, профильные министерства и ведомства.

Виктор ВЕТРОВ

бюджетном финансировании и поздним утверждением перечней строек, подрядные организации работают не ритмично в течение года, что увеличивает их издержки и соответственно стоимость дорожных работ.

Упростить процедуру утверждения перечней стоек пересмотра действующие нормативно правовые акты, создать на их основе систему непрерывного бюджетного финансирования дорожных работ как это принято во всех странах.

Регламентируемые отечественными стандартами на асфальтобетон нормативные параметры не отражают требований необходимых для оценки предельного значения напряженно-деформированного состояния конструкции, в условиях работы в упругопластической стадии под воздействием динамических колесных нагрузок. Стандарт на асфальтобетон не нормирует такие показатели асфальтобетона как модуль упругости, предел прочности на растяжение, изгибную прочность, остаточные деформации, усталостную прочность и сопротивление истиранию. Общее число нормируемых показателей физико-механических свойств асфальтобетона по нашему стандарту -4, по Евростандарту EN 13108 1:2006-6.

Наш стандарт на асфальтобетон не увязан с применяемыми методами расчета и проектирования дорожных одежд, не содержит требований к показателям асфальтобетона, которые обеспечивают устойчивость к колебанию и общую прочность дорожного покрытия (модуль упругости) предусмотренной проектом.

териалов, где так же господствуют государственные монополии.

Действующее у нас антимонопольное законодательство пока не содержит эффективных механизмов противодействия этому монополизму.

Особенно остро в последние годы стал проявляться так называемый локальный монополизм, связанный со скупкой грунтовых карьеров в районах планируемого строительства автомобильных дорог и затем продажи этого материала дорожникам по монополю высокими ценам. Имели место случаи, когда с началом строительства дороги стоимость грунта в карьерах возрастала в 6 раз. Аналогичные манипуляции проводятся и с земельными участками. Причем такие случаи монополизма, действующие на ограниченной территории не попадают под действие антимонопольного законодательства. Хотя в большинстве стран этот вопрос давно урегулирован через прогрессивное обложение прибыли или налога с продаж.

При строительстве и реконструкции автомобильных дорог до 40% от стоимости работ может расходоваться на вынос коммуникаций и снос строений из полосы отвода дороги и придорожной полосы. Вместе с тем Федеральный закон «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности» не содержит запрета на прокладку инженерных коммуникаций в полосах отвода и придорожных полосах автодорог, что приводит к существенному увеличению стоимости дорожных работ.

С целью сокращения затрат при расширении дорог, за рубе-

сти с учетом перспектив развития автомобильной дороги.

Учитывая, что пропускная способность автомобильной дороги рассчитывается на двадцатилетний период, в недалеком будущем за счет средств бюджета потребуются средства на снос и перенос этих объектов, как это случилось сейчас на МКАД.

Если исходить из функционального назначения полосы отвода, то она необходима для обеспечения безопасности дорожного движения и создания условий для обеспечения нормальной эксплуатации автомобильной дороги. Федеральный закон в полной мере этого не учитывает.

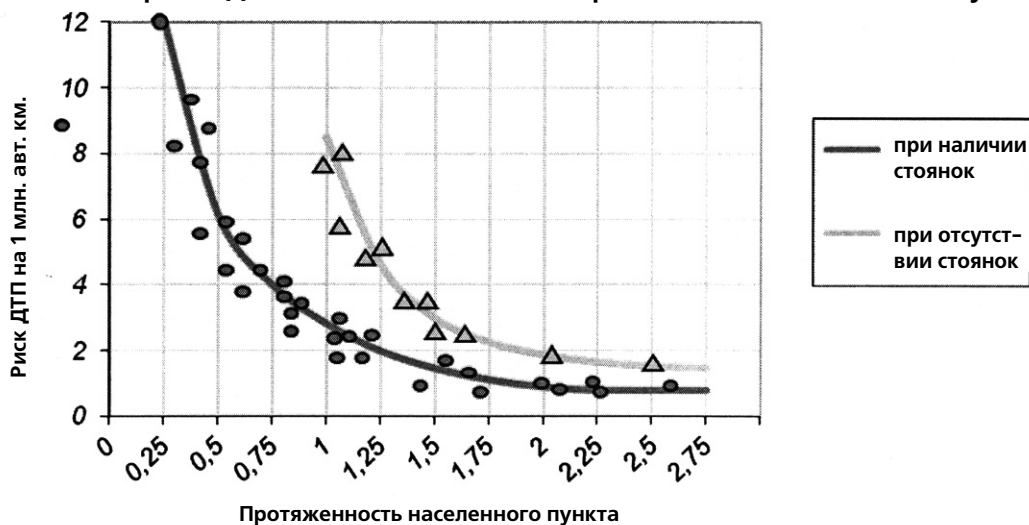
В современных зарубежных нормах полоса отвода дороги определяется с учетом размеров так называемой «чистой зоны» (Clear Zone) размеры, которой определяются исходя из обеспечения безопасности автомобиля съехавшего с проезжей части дороги из-за потери управляемости по каким-либо причинам.

Во всех развитых странах размещение объектов дорожного сервиса допускается только за пределами полосы отвода, на значительном расстоянии от дороги.

Результаты исследований проведенных ГУП Росдорнии показывают, что объекты дорожного сервиса являются очагами аварийности.

Согласно результатам этих исследований наиболее опасными являются короткие участки дорог в населенных пунктах с расстоянием до застройки от кромки проезжей части в пределах 5 м. Средний уровень аварийности на таких участках почти в 5 раз вы-

Зависимость риска ДТП от наличия стоянок и протяженности населенных пунктов



Стоимость строительства и ремонта, дорог в первую очередь определяет стоимость дорожно-строительных материалов, доля которых в стоимости строительно-монтажных работ составляет около 70 процентов. Цены на эти материалы в основном формируют предприятия монополии.

За последние пять лет с 2005 года по данным Роскомстата цены на строительные материалы возросли: щебня в 1,6 раза, битума в 1,9 раза, цемента в 1,9 раза, асфальтобетонной смеси в 1,7 раза, проката из нелегированной стали в 1,4 раза, арматуры в 1,4 раза.

Стоимость бензина за этот период увеличилась в 1,4 раза, дизельного топлива в 1,3 раза.

Строительство дорог предусматривает перевозку огромного количества строительных материалов, в том числе грунта для возведения насыпей. Доля стоимости перевозки в цене на отдельные виды строительных материалов, например, гранитного щебня может достигать 80 процентов. Стоимость транспортировки находится в прямой зависимости от стоимости энергоносителей и горюче-смазочных ма-

жом в настоящее время предусматривают специальные коридоры расположенные за пределами полосы отвода для размещения инженерных коммуникаций вдоль дорог.

Законом об автомобильных дорогах предусмотрена возможность размещения в полосах отвода и придорожных полосах автомобильных дорог объектов дорожного сервиса (Статья 3) отнесены в т.ч. гостиницы, кемпинги, мотели, пункты общественного питания и иные подобные объекты к которым относят и магазины. На практике закон позволяет разместить в полосе отвода практически любой объект, поскольку владелец может изменить функционально назначение этого объекта в т.ч. путем его продажи другому лицу. Такой подход противоречит понятию придорожной полосы в границах которой устанавливается особый режим использования земельных участков в целях обеспечения требований безопасности дорожного движения, а также нормальных условий реконструкции, ремонта, содержания автомобильной дороги, ее сохранно-

ше, чем на участках в пределах населенных пунктов протяженностью 2,5 км и более при расстоянии до застройки 20 м и более.

Кроме этого, риск ДТП существенно повышается при отсутствии обустроенных стоянок для автомобилей у объектов сервиса.

Высокая доля затрат на переустройство коммуникаций в процессе строительства автомобильных дорог обуславливается отсутствием законодательных механизмов регулирующих выдачу технических условий на их переустройство. Очевидно, владельцы этих коммуникаций не должны иметь права требовать или устанавливать условия модернизации и переустройства этих коммуникаций в объемах превышающих минимально – необходимых работ связанных со строительством (реконструкцией) автомобильной дороги. Вместе с тем на практике имеют место случаи, когда длина участка переустраиваемых коммуникаций превышает длину строящейся дороги.

(Окончание в следующем номере)

АСПОР

Объединение АСПОР предлагает



Транспортные услуги для гостей столицы. Бронирование мест в гостиницах.

Тел.: (495) 496-87-67

(Окончание. Начало на стр. 1)

Горячая тема

ОСНОВА ПРОГРАММЫ ОНФ – РАЗВИТИЕ ДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

– проблему бездорожья в России, т.к. около 50 тыс. населенных пунктов, в которых проживает более 15 млн. человек, не имеет постоянного выезда на дорожную сеть;

– ограниченность развития дорожного бизнеса – мощность подрядных дорожных организаций используется только наполовину. Объемы строительства автомобильных дорог в 10 раз ниже, чем в 80-е годы прошлого столетия;

– ускоряющиеся темпы роста объема ежегодного недоремонта, в итоге только 60% федеральных автомобильных дорог и 37% – территориальных соответствуют нормативным требованиям;

– значительное снижение доли расходов на дорожное хозяйство в ВВП, по сравнению с 2000 годом с 2,8% до 0,9% в 2010 году.

Для решения указанных проблем был предложен ряд конкретных мер.

1. В программе деятельности Общероссийского народного фронта, Правительства РФ одной из приоритетных задач на ближайшие 10 лет определить строительство высокоскоростных магистралей и ликвидацию бездорожья в России.

2. Принятый в этом году закон «О дорожных фондах в Российской Федерации» (А. Малов поблагодарил В. Путина за его при-

нятие) не подкреплен необходимыми источниками финансирования и требует совершенствования.

В связи с тем, что сегодняшнее состояние российского автопарка не позволяет переложить на него полностью нагрузку, связанную со строительством высокоскоростных дорог и ликвидацией бездорожья, А.Малов предложил рассмотреть в качестве дополнительных источников:

– налог на пользователя (существовал до 2000 года), т.е. налог с выручки для всех предприятий и организаций;

– либо часть НДС, получаемого от реализации ГСМ;

– увеличить акцизы на ГСМ с отменой транспортного налога;

– ввести акцизы на автопокрышки.

3. Отметив постоянную заботу Председателя Правительства об окружающей среде, Малов предложил, при принятии решений по строительству новых автодорог предусмотреть ряд процедур общественного обсуждения вопросов по месту их пролегания, так как при строительстве дорог природе наносится определенный урон и огромная часть лесных угодий, заповедных мест уничтожается. Привлечение к публичному обсуждению жителей близлежащих к месту новой трассы городов и поселений позволит объективно оценить обоснованность

принимаемых решений. Примером является трасса Москва – Санкт-Петербург.

В заключение выступления А. Малов попросил В.В. Путина ускорить принятие решения по 94 - ФЗ.

Комментируя предложения А. Малова, Владимир Владимирович сказал, что создаваемый Общероссийский народный фронт, Правительство РФ несомненно будет уделять автомобильным дорогам приоритетное значение. Предложенные дополнительные источники формирования дорожного фонда требуют более глубокой проработки. Он поддержал предложение об увеличении акцизов на бензин и отмене транспортного налога.

Касаясь вопросов окружающей среды, Председатель Правительства РФ подчеркнул, что необходимо найти баланс между обществом и природой: - «Человек сегодня не может ходить с дубиной в руках по извилистым лесным тропинкам» – пошутил премьер.

В отношении наболевшей проблемы – федерального закона №94 - ФЗ В.В. Путин заверил, что закон находится в активной работе в Правительстве РФ и решение по нему будет принято в ближайшее время.

Прошедшая встреча имеет важное значение для расширения

перспектив развития транспортной отрасли, которые станут одной из основ для создания «Народной стратегии – 2020», готовящейся сейчас под патронажем ОНФ.

В заключение встречи Владимир Путин высказал пожелания дальнейшего активного сотрудничества под знаменем ОНФ.

«Я хочу сказать, что фронт (Общероссийский народный фронт), который мы сегодня обсуждаем, – мы и производственные вопросы обсуждаем, и политические – для этого как раз и создавался. Конечно, работа в парламенте любой страны – это профессия. Это отдельная профессия! Транспортник – профессия, и парламентарий (человек, который занимается законодательством) – это тоже отдельная профессия. И она тоже не приходит сразу, этому надо учиться, опыт нужен и так далее. Безусловно, нам нужно сохранить ядро Государственной Думы, ядро профессионалов, которые разносторонне подготовлены для принятия соответствующих решений. Но совершенно очевидно также и то, что нам нужно обновлять состав любого законодательного органа на любом уровне – и на уровне муниципалитета, и на уровне региона, и на уровне Федерации. Для этого и сформулирована идея Общероссийского народного

фронта, чтобы по каналам «Единой России» в Думе появлялись новые люди, со свежими перспективными идеями, люди, имеющие профессиональный опыт в различных сферах жизнедеятельности государства. Мы примем такие сбалансированные решения, чтобы, повторяю, и костяк Думы сохранить, профессионалов сохранить, и чтобы в то же время в Думу приходили новые люди со своими предложениями и со своими планами развития отраслей в целом, различных отраслей в целом.

Транспорт, безусловно, относится к важнейшим системообразующим сферам деятельности, и это не исключение, а, наоборот, будет правилом и для других направлений деятельности государства. Я хочу вас поблагодарить за сегодняшнюю встречу и хочу попросить Сергея Борисовича (С.Б.Иванов) и Игоря Евгеньевича (И.Е.Левитин): всё, что было сегодня сказано, систематизируйте и предложите различные формы реализации тех предложений, которые сегодня прозвучали. Некоторые из этих предложений могут быть реализованы прямо в моих поручениях соответствующим министерствам и ведомствам, а некоторые должны быть заложены в проекты нормативных актов и законов. Спасибо большое».

Поздравляем!

НАСТОЯЩИЙ МАЙОР

24 июня отмечает свое 45-летие директор производственного технического комплекса ЗАО «ВАД» Юрий Васильевич Цветков.

Он родился в городе Шарья Костромской области в семье рабочих. В детстве, как и большинство советских мальчишек, мечтал стать космонавтом.

После военизированной школы с красным дипломом окончил совхоз-техникум по специальности техник-механик, а затем и Костромское высшее командное военное училище. Служил в Военно-десантных войсках и Федеральной службе охраны.

Ушел в отставку майором. Награжден медалями «За службу Родине» 3-й и 2-й степени.

В ЗАО «ВАД» работает с 2003 года в должности директора производственного технического комплекса.

В его подчинении большой коллектив, объединяющий более тысячи человек, не только в Санкт-Петербурге, но и в Карелии, Вологодчине, Калининграде.

Юрий Васильевич является хорошим организатором. С подчиненными всегда общается вежливо и дружелюбно, пользуется уважением. Высокие организаторские качества не раз проявлялись им при решении



производственных задач. Юрий Васильевич постоянно повышает свою квалификацию. Порученную работу делает аккуратно, качественно и в срок.

За время работы в ЗАО «ВАД» претензий со стороны руководства не имел. Его основная цель – это обеспечение требуемого уровня работоспособности всей техники ЗАО «ВАД». Юрий Васильевич четко ставит задачи по организации и контролю технического состояния и условий эксплуатации техники, ее обеспечению материальными ресурсами, своевременности постановки и выезда из ремонта.

Ю.В. Цветков внес большой личный вклад в реконструкцию и строительство важнейших магистралей г. Санкт-Петербурга, федеральных автомобильных дорог: М-18 «Кола», М-10 «Скандинавия», А-114 «Вологда – Новая Ладога», обеспечение своевременного ввода Восточного полукольца КАД.

Юрий Васильевич Цветков принимал активное участие в реконструкции и ремонте Каменноостровского проспекта, обновленной дороги в аэропорт Пулково и Петергофского шоссе, которое проходит через Стрельну вблизи Константиновского дворца. При его непосредственном участии был осуществлен ремонт объектов к саммиту «Большой восьмерки», таких как: Московский проспект, Выборгская и Пироговская набережные и многих других.

Юрий Васильевич прекрасный семьянин. Его дочь Ольга заканчивает Архитектурно-строительный университет по специальности автомобильные дороги, а сын Никита учится в 8-м классе и тоже мечтает стать дорожником. Главное, конечно, работа. Но если есть немного свободного времени любит сходить на рыбалку, погулять по лесу, а особенно собирать грибы.

Коллектив ЗАО «ВАД» и Президиум Объединения АС-ПОР поздравляют юбиляра и желают ему крепкого здоровья и дальнейших успехов в трудовой деятельности.

Юбилей

ЧЕЛОВЕК С БОЛЬШОЙ БУКВЫ

20 июня свой юбилей отмечает бухгалтер объединения «Белдорстрой» Белгородской области Елена Дмитриевна Пашенко.

Свою трудовую деятельность Елена Дмитриевна начала в 1973 году. В 1981 году окончила Всесоюзный заочный финансово-экономический институт по специальности планирование промышленности. В 1982 году была принята в дорожную организацию на должность инженера лаборатории экономического анализа. С этого и началась ее трудовая деятельность в дорожной отрасли, которую она полюбила и расстаться уже не смогла, несмотря на все трудности этой профессии. Профессионализм, упорство и чувство высокой ответственности за исполнение возложенных на нее обязанностей помогли ей уверенно подниматься по карьерной лестнице. В должности главного бухгалтера она работает с 1997 года.

Под руководством Елены Дмитриевны бухгалтерия объединения «Белдорстрой» проводит большую работу по учету и использованию финансовых средств, поступающих на строительство, реконструкцию, ремонт и содержание автодорог Белгородской области, сеть которых составляет 1745,75 км.

Помимо того, что Елена Дмитриевна грамотный специалист она еще и обаятельная, красивая женщина. Несмотря на большую занятость на такой ответственной должности она находит время для своих близких. У нее прекрасная дочь,



которая пошла по ее стопам, окончив институт предпринимательства и культуры и уже более 10 лет работает бухгалтером в дорожной отрасли.

Жизнерадостность и активность Елены Дмитриевны заряжает всех вокруг и поэтому все трудности коллектив нашего предприятия проходит уверенно и с улыбкой.

Коллектив объединения «Белдорстрой» сердечно поздравляет Елену Дмитриевну с юбилеем и желает всегда оставаться такой жизнерадостной и красивой. Счастья Вам, здоровья, семейного благополучия, уверенности в завтрашнем дне.

Поздравляем!

СПЛАВ МОЛОДОСТИ И ОПЫТА

22 июня генеральный директор ЗАО «Фирма «Автогрейд» Владимир Владимирович Шинтяпкин отметит 55-летие, а его сын – главный инженер этой же организации Владислав Владимирович – 30-летие.

Владимир Владимирович родился в 1956 году в г. Армавире Краснодарского края. Все 37 лет своей трудовой деятельности посвятил дорожному делу на Кубани. Прошел путь от дорожного рабочего до генерального директора одного из самых крупных дорожных предприятий в регионе.

Полученные знания в вузе, позволили Владимиру Владимировичу умело использовать их в практической работе, обеспечивать постоянную модернизацию производства, создать высококвалифицированный коллектив единомышленников дорожного дела.



ПРИКАЗ №30-н

г. Москва
14 июня 2011 г.

За большой личный вклад в развитие дорожной отрасли России и в связи с 55-летием со дня рождения **приказываю:**

наградить генерального директора ЗАО «Фирма «Автогрейд» **Шинтяпкина Владимира Владимировича** медалью им. А.А. Николаева.

**Президент Объединения АСПОР
А.С. Малов**

Работая мастером, главным инженером он всегда использовал новые неординарные технические решения, которые нашли воплощение в сотнях объектов в Тихорецком, Выселковском, Павловском, Новопокровском, Белоглинском, Усть-Лабинском, Туапсинском районах.

Владимира Владимировича отличает высокий профессионализм, глубокое знание специфики дорожного строительства, строгое соблюдение техники безопасности на объектах, большое трудолюбие, отзывчивое отношение к людям, умение организовать их и сплотить вокруг себя. Это позволило в сложных экономических условиях добиться стабильного роста основных технико-экономических показателей и поднять производство на уровень, позволяющий вести дорожно-строительные работы на Федеральных автомагистралях.

В.В. Шинтяпкин награжден Почетными грамотами треста «Крайколхозстройобъединения» и Крайкома профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, дипломом Ассоциации содействия национальной промышленности, удостоен звания «Заслуженный дорожник Кубани», «Почетный строитель «Нечерноземного агропрома».

Не отстает от отца и его сын Владислав Владимирович Шинтяпкин. В 2003 году успешно окончил Краснодарский государственный технологический университет по специальности «Автомобильные дороги и аэро-

дромы», он работает в Управлении Федеральных автомобильных дорог по Краснодарскому краю «УпрдорКубань». За 8 лет работы в дорожной отрасли Владислав Владимирович прошел путь от мастера до главного инженера.

Сегодня Владислав Владимирович обеспечивает техническую политику Фирмы «Автогрейд», куда пришел работать в апреле 2007 года. Работая в ЗАО, зарекомендовал себя ответственным, добросовестным, квалифицированным специалистом, способным решать сложные технические задачи. Профессиональная подготовка и знания позволяют ему умело работать с нормативной и проектной документацией, эффективно организовать работу трудового коллектива.

По крупицам накапливает он опыт работы с заказчиками и субподрядными организациями. Природные качества, полученные от отца, позволяют ему быстро в сложных условиях принимать правильные решения и обеспечивать своевременный ввод объектов в эксплуатацию.

Владислав Владимирович доброжелателен, коммуникабелен, пользуется заслуженным уважением сотрудников фирмы.

Коллектив ЗАО «Фирмы «Автогрейд» и Общероссийское отраслевое объединение работодателей в дорожном хозяйстве «АСПОР» поздравляют юбиляров и желают им новых трудовых свершений и большого личного счастья.

Российская Ассоциация подрядных организаций в дорожном хозяйстве АСПОР и Центр Международного Обучения при поддержке Постоянной Международной Ассоциации Дорожных Конгрессов (PIARC) приглашают Вас в составе Российской делегации руководителей дорожно-строительного и транспортного комплекса принять участие во Всемирном Дорожном Конгрессе (XXIV World Road Congress 2011) в Мехико, Мексика с 24 сентября по 2 октября 2011 г.

Всемирный Дорожный Конгресс – ключевое событие дорожно-строительной и транспортной отрасли этого года. Организатор Конгресса – Постоянная Международная Ассоциация Дорожных Конгрессов PIARC объединяет членов правительств, представителей региональных администраций, коллективных и индивидуальных членов из 142 стран. Это крупнейшая международная организация, осуществляющая международную координацию в области транспорта, автомобильных

дорог и инфраструктурного строительства

Программой Конгресса предусмотрено 5 технических визитов: осмотр объездной дороги Northern-arc Mexico City bypass, посещение Института транспорта Мексики Queretaro, организация движения пригородных поездов в Мехико, посещение Центра управления движения платных дорог CAPUFE и Института инженерных лабораторий UNAM.

В рамках Конгресса пройдет специализированная вы-

ставка новейших технологий и материалов, применяемых в дорожной отрасли.

В программу поездки входит знакомство с организацией придорожного сервиса и содержания дорог в штате Герреро.

Ассоциация АСПОР – официальный организатор Российской делегации на Всемирный Дорожный Конгресс в Мехико.

По вопросам участия просим обращаться по телефонам 499 231 56 95, 499 231 67 62, 499 231 59 97.

Центр Международного Обучения при поддержке Американской Ассоциации Общественного Транспорта (АРТА) приглашают Вас в составе делегации руководителей Транспортного комплекса России принять участие

в крупнейшей международной выставке общественного транспорта АРТА EXPO 2011 в Новом Орлеане, штат Луизиана, США с 30 сентября по 9 октября 2011 г.

Организатор выставки – Американская Ассоциация Общественного Транспорта (АРТА). На выставке будет представлено более 800 экспонентов из более чем 50 стран мира.

Спектр представляемой продукции очень обширен: транспортные средства, железнодорожный и монорельсовый транспорт, электрический транспорт, комбинированные виды транспорта с использованием экологически чистых технологий, весь спектр комплектующих, новые

материалы и технологии, оборудование и услуги по обслуживанию и ремонту пассажирской техники, системы связи и навигации, гаражное оборудование, инструменты и многое другое.

В США самые жесткие требования к транспортным средствам по экологической чистоте. Поэтому на выставке широко представлена продукция фирм, выпускающих добавки для двигателей, снижающие вредное воздействие на окружающую среду и уменьшающие расход топлива.

Программа пребывания делегации включает посещение трех городов – Нью-Йорка, Нового Орлеана и Тампы, где участники делегации смогут ознакомиться с организацией работы общественного транспорта и технических средств обеспечения безопасности дорожного движения.

По вопросам участия просим обращаться по телефонам 499 231 56 95, 499 231 67 62, 499 231 59 97, info@cis-expo.ru

Российская Ассоциация подрядных организаций в дорожном хозяйстве (АСПОР) и Центр Международного Обучения при поддержке Китайской Ассоциации строительного оборудования (ССМА) приглашают Вас посетить

Международную выставку и семинар строительной техники и оборудования BICES 2011 с 16 по 25 октября 2011 года в Пекине, Китае

Выставка представляет широкий диапазон продукции для промышленного, дорожного и муниципального строительства:

- подъемно-транспортное оборудование, оборудование для монтажа, землеройно-транспортные машины, дорожные катки, оборудование для свайных работ, транспортные машины промышленного назначения,
- лифты для строительства,

машины для предварительного напряжения арматуры, оборудование для кирпичных заводов,

- горное оборудование: экскаваторы, дробилки, грохоты,
- специальное оборудование: оборудование для бетонных работ, снегоочистители, ледоочистители, машины для измерения мостов,
- запчасти строительной техники: двигатели, гидравличе-

ские элементы, системы управления, программное обеспечение.

Программа пребывания в Китае предполагает обширную программу с посещением 4-х городов – Пекин, Шанхай, Гонконг и Макао.

По вопросам участия просим обращаться по телефонам: 499 231 56 95, 499 231 67 62, 499 231 59 97

Центр Международного Обучения при поддержке Американского Общества Интеллектуального Транспорта формируют группу руководителей предприятий и организаций транспортной отрасли для участия во Всемирном Конгрессе

по использованию интеллектуальных транспортных систем и выставке ITS World в области новых технологий и услуг на транспорте.

В этом году Конгресс и выставка пройдут в г. Орlando, штат Флорида, США с 14 по 23 октября 2011 г.

Орlando имеет высокоразвитую дорожно-транспортную инфраструктуру и самый высокий уровень использования технологий ITS в США. В связи с этим в программе Конгресса предусмотрены уникальные технические туры с посещением современных центров ITS США в том числе Центра организации ре-

версного движения REL. Штат Флорида – один из лидеров в США по использованию интеллектуальных транспортных систем. Инновационный проект REL признан Федеральной Дорожной Администрацией США лучшим транспортным проектом.

В программу пребывания делегации входит также знаком-

ство с инфраструктурными объектами и организацией дорожного движения в городах Нью-Йорк и Тампа.

По вопросам участия просим обращаться по телефонам 499 231 56 95, 499 231 67 62, 499 231 59 97, info@cis-expo.ru

12 июня православные отмечают один из самых любимых в народе праздников – День святой Троицы.

Даты

ТРОИЦА – ПРАЗДНИК РАСЦВЕТА ЧЕЛОВЕЧЕКОЙ ДУШИ

Троицу отмечают на пятидесятый день после Пасхи, поэтому иногда этот праздник называют Пятидесятницей. После Вознесения Христа, через пятьдесят дней после Пасхи, апостолы вошли в тот самый дом в Иерусалиме, где проходила Тайная вечеря. Этот небольшой дом на узенькой улочке, расположенной на горе Сион, сохранился и по сей день. В нем, на первый взгляд, нет ничего особенного. Но почему-то именно там не остается никаких сомнений в реальности священных событий, которые с ним связаны.

Когда апостолы вместе с Богоматерью вошли туда, внезапно послышался шум, словно от порыва сильного ветра во время бури. Вслед за этим посреди дома появились языки огня, которые, разделяясь, останавливались над головой каждого апостола. В пламени апостолы зримо ощутили присутствие Святого Духа. Благодаря сошествию Святого Духа апостолы заговорили на языках всех народов, населявших землю, и получили возможность проповедовать учение Христа повсюду. Богословы утверждают, что в этом событии участвовала Святая Троица – Дух Святой исходит от Бога-Отца, а послан он был Богом-Сыном. Принятый апостолами Дух помог им выступать и в теологических спорах, и под пытками, и перед лицом смерти. Сошествие Святого Духа считается началом христианской церкви.

Праздник в честь Троицы, узаконенный церковью в 4 веке, долгое время не был широко распространен в древней Руси. В 14-16 веках культ Троицы становится чрезвычайно популярным в рус-

ских землях, и связано это с деятельностью Сергия Радонежского, наиболее почитаемого в народе святого. Он избрал своим жизненным служением Троицу, чтобы созерцанием ее «побеждался страх ненавистной розни мира сего». В честь Святой Троицы преподобный Сергий в 1345 году освятил обитель, основанную им для монахов-схимников, живших обычно в уединении. В основе объединения отшельников лежала богословская формула «Единство во образ Святой Троицы» – нераздельной и не слившейся, ставшая вскоре очень популярной среди светской и духовной власти, а также в народе. Как нераздельная, Троица олицетворяла необходимость объединения русских земель, как неслиянная, она требовала освобождения от иноземного ига, от всего духовно чуждого. Начавшись с обители Сергия Радонежского, почитание Святой Троицы быстро распространилось по всей Руси. С середины 14 века праздник Пятидесятницы чаще стали именовать Троицким днем.

В церковном календаре праздник Троицы считается великим, он неразрывно связан с Вселенской субботой (Троицкая суббота), отмечаемой накануне, и с последующим понедельником – днем Святого Духа. По значимости и торжественности празднование Троицы уступало только Пасхе.

Богослужение Троицкого дня начинается божественная литургия, которая призвана напомнить верующим об их крещении. Во время службы читают соответствующие празднику стихи из псалмов, Деяния святых Апостолов и Евангелие, в основном места, посвя-

щенные сошествию Святого Духа, поют крещальный гимн из Послания к Галатам, заменивший «Трисвятое», каждодневное песнопение. В троицких песнопениях говорится о том, что в Пятидесятницу Бог объединяет народы единством Святого Духа, а также о роли вдохновенных апостолов, несущих повсюду «благую весть».

На Троицу православные храмы украшаются свежей зеленью; молящиеся во время службы держат в руках березовые ветки и цветы; повсеместно распространена обычай освящения принесенной верующими зелени. Церковь считает, что зеленая ветка – это символ возобновленной весны и, вместе с тем, символ обновления людей силой нисходящего Духа Святого. В честь этого праздника священники нередко облачаются в фелони зеленого цвета, а церковная утварь украшается светло-зелеными тканями и лентами. На Троицу, также как на Рождество, Сретенье, Пасху, в церкви изготавливают и освещают свечи.

В народном сознании праздник Троицы часто связывали с образом Богородицы, что нашло отражение и в троицких песнях: «Благослови, Троица! Богородица!»; «Алилей! Семик, Троица! Семик, Богородица!». Это предположение объясняется тем, что в некоторых местах под Троицей понимался образ божественной семьи: Бога-Отца, Богоматери, Бога-Сына.

Троица почиталась в народе за большой праздник, к нему тщательно готовились: мыли и убирали дома, занимались приготовлением блюд для праздничного стола, заготавливали зелень.

Ольга КУЗИНА

Каждое третье воскресенье июня в 52 странах мира отмечается Международный день отца.

День отца отмечается с начала двадцатого века, как праздник мужчин-отцов. В этот день принято проводить семейно-ориентированные мероприятия для отцов с детьми, а также проводить семейные торжества в честь мужчин старшего поколения и вечера памяти.

Впервые праздник День отца был проведен 19 июня 1910 года в США, более 100 лет назад.

Женщина по имени Сонора Смарта, в замужестве Додд (Sonora Smart Dodd) в 1909 году в церкви во время службы, посвященной Дню матери, подумала о том, что после смерти матери ее и еще пятерых детей воспитывал отец, Уильям Джексон Смарт.

Сонора хотела, чтобы ее отец знал, насколько он дорог ей, как она его любит и ценит. Ведь ее отец жертвовал всем, чтобы исполнять свои родительские обязанности, он был в глазах дочери самым мужественным, ответственным и любящим человеком. Сонора обратилась к местным властям с предложением учредить новый праздник, ее поддержали и собирались устроить празднования 5 июня – в день рож-

дения Уильяма Смарты, но времени на их подготовку не хватило, и праздник был перенесен на 19 июня. Вскоре праздник стал популярным и в других городах штата.

С ПРАЗДНИКОМ, ДОРОГИЕ ПАПЫ!

День отца появился как выражение любви и благодарности, которые дочь посвятила своему отцу. Розы – цветы дня отца: красные носят, если отец жив, и белые, если отец умер.

Традиция пошла дальше, за пределы Штатов. И сейчас почти в каждой стране есть день, когда папам вручают подарки и говорят добрые слова. Папин день стал таким же привычным праздником, к которому серьезно готовятся. Несмотря на то, что даты празднования Дня отца в разных странах отличаются, его суть остаётся неизменной. В любом уголке земного шара праздник призван напомнить о роли семьи, а также о тех ценностях, которые в ней закладываются.

В России День отца пока не является официальным праздником. Сейчас он законодательно

существует в нескольких субъектах Российской Федерации.

Идея введения Дня Отцов или Дня Русских Отцов в России родилась в Новосибирске в 2003 году. Учредитель – клуб «Русская Община». С этого года она стала активно пропагандироваться инициаторами. В частности, ежегодно стали проводиться различные

мероприятия в честь этого нового для России Праздника (спортивные соревнования отцов и детей, интервью на областном депутатском радио «Слово», статьи в местных газетах, объявления в газетах, интернете и др.). В Новосибирске уже несколько лет подряд празднуют – День русских отцов во второе воскресенье июня.

Волгоградская область, также стала одним из первых регионов России, где появился праздник – День отца. Инициативу учредить подобный праздник в свое время выдвинули волгоградские отделения общественных организаций: «Всероссийский женский союз – «Надежда России», «Российский детский фонд», «Союз женщин» и Общественная палата региона. Два года назад 1 ноября все волгоградцы стали отмечать День отца.

КАТОК ВИБРАЦИОННЫЙ С ГЛАДКИМИ ВАЛЬЦАМИ

RASKAT

RASKAT RV-3,5 DD

Производительность	До 500 м ² асфальта в час
Количество вибрационных вальцов	2
Эксплуатационная масса	3,5 т
Ширина уплотняемой пылосы	1300 мм
Частота колебаний вибратора	64 Гц
Вынуждающая сила	32 кН
Линейное давление	13,5 кН/м
Двигатель:	KUBOTA D 1703-E, мощность 25,7кВт
Насосная станция	4-тактный дизельный с водяным охлаждением
Планетарные редукторы	BONDIOLO BOFGLIOLI

Уникальное лизинговое предложение!

ГТНК

- Годовое удорожание - **8,51%** (с учетом налога на имущество и страховых взносов).
- Авансовый платеж по лизингу - **0%**.
- Срок лизинга **до 5 лет**.

Подробности по тел.: +7 (495) 741-01-67 и +7 (495) 221-00-32



ИВАНОВСКАЯ
МАРКА
www.ivmarka.ru
www.raskat.yaroslavl.ru

Москва (495) 741-01-58, Санкт-Петербург (812) 334-49-88, Владивосток (4232) 701-710, Волгоград (8442) 49-89-23, Воронеж (473) 260-47-65, Екатеринбург (343) 253-18-08, Иваново (4932) 42-89-89, Иркутск (3952) 28-79-45, Казань (919) 632-50-51, Кемерово (913) 306-53-23, Краснодар (861) 248-96-89, Новосибирск (383) 334-75-17, Омск (913) 676-28-24, Пермь (919) 496-39-13, Ростов-на-Дону (863) 203-70-55, Самара (846) 372-48-84, Сургут (3462) 51-82-49, Тюмень (919) 955-20-04, Хабаровск (4212) 25-70-42, Алма-Ата (727) 275-66-91, Киев (044) 492-02-96

Улыбнись

В магазине одежды Рабинович просит рубашку сорок второго и пижаму тридцать восьмого размера. Продавец удивляется: как это может быть, чтобы пижамы была меньше размером, чем рубашка? Рабинович:

- Вы просто не знаете, какой я дома маленький!

- Доченька, ты братика хочешь?

- Хочу!

- Тогда спи!

«Если и не получится, то хоть будет что вспомнить», - сказал ежик, посматривая на самку динокобра.

Стоит мужик, разглядывает пяти тысячную купюру на просвет, не фальшивая ли.

Появляется гаишник:

- Вы не на машине?

- Нет.

- Жаль.

- Грицко, а, Грицко!

- Шо?

- Возьми пилу да спилю во дворе березку!

- Зачем?

- А то москаль придет, кажут: «Родина!»

Даты

ненная творчеством, созидательностью и самоотверженностью. Преемственность поколений в дорожном деле, когда любовь к профессии передается через поколения, как наследство, создает ценный потенциал профессионалов – дорожников, продолжателей славных дел отцов. И пишут историю российских дорог дорожные и мостовые династии – Тенов, Ковалевых, Мосаловых, Кошкиных, Луцетов, Черноусовых и многих, многих других достойных представителей одной из важнейших отраслей экономики страны – дорожного хозяйства. И остается эта история в веках километрами дорог и благодарностью потомков...

Пусть в этом первом летнем месяце официально День отцов не отмечается в нашей стране, ждть определенной даты вовсе необязательно. Признаться в любви и благодарности своим папам и дедушкам можно абсолютно в любой день, главное – не оттягивать этот замечательный момент «на - потом». Берегите свои семьи, и пусть они всегда будут полными и счастливыми!

Александр МАЙСКИЙ