Если будут дороги,
Значит, будет и жизнь!

Российский дорожник

25 апреля 2019 г.
№17(952)

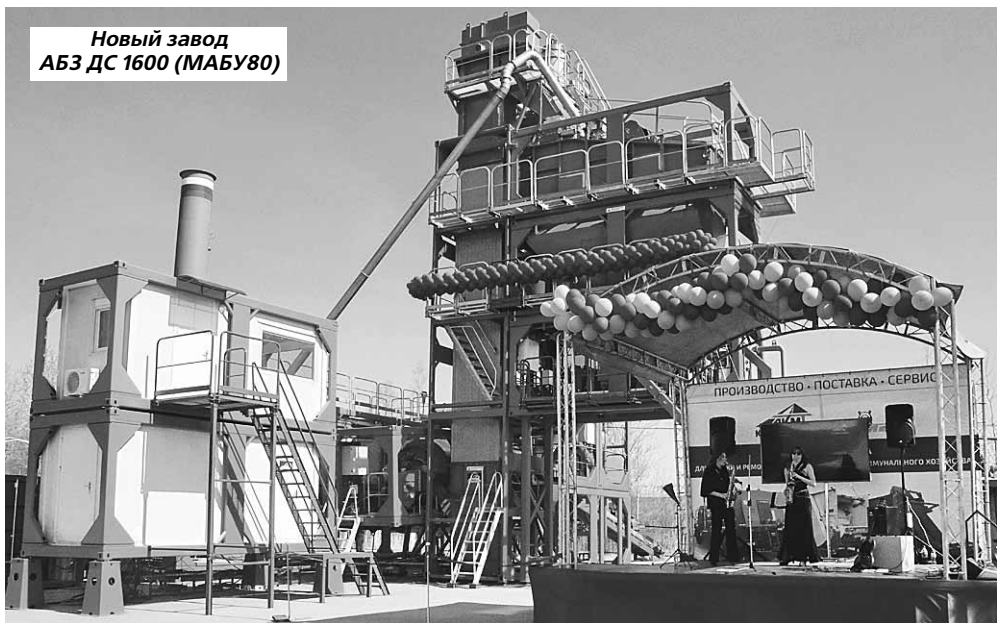
ГАЗЕТА РОССИЙСКОЙ АССОЦИАЦИИ ПОДРЯДНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ В ДОРОЖНОМ ХОЗЯЙСТВЕ (АСПОР)

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

Импортозамещение

23 апреля в г. Тосно Ленинградской области состоялась презентация мобильного циклического асфальтобетонного завода контейнерного типа ДС-1600 (МАБУ80) мощностью более 128 тонн/час, произведенного компанией АО «Коминвест-АКМТ» – лидера российкого специального машиностроения для дорожной отрасли и коммунального хозяйства. На презентацию были приглашены представители Минпромторга, науки, службы заказчиков Ленинградской, Московской областей, крупные подрядные организации из регионов, дорожные ассоциации. Союз работодателей «АСПОР» представляла вице-президент Ольга Махова.

СДЕЛАНО В РОССИИ



Новый завод АБЗ ДС 1600 (МАБУ80)

Торжественная церемония проходила на территории механического завода ОАО «ToMez», принадлежащего компании АО «Коминвест-АКМТ» и являющегося ее производственной площадкой. Площадь завода 6,3 га, коллектив специалистов численностью 250 человек способен выпускать 350–400 единиц специальной техники ежегодно. Производство асфальтового завода изначально и планировалось на Тосненском механическом заводе, так как предприятие оснащено передовым оборудованием европейского качества, модернизированы все цеха, создан современный цех окраски и сушки изделия.

Генеральный директор АО «Коминвест–АКМТ» Александр Халецкий

Открывая церемонию генеральный директор АО «Коминвест-АКМТ» Александр Халецкий сказал, что это первый опыт компании в данной сфере, созданный по теме НИОКР МПТ МАБУ-80, отметил преимущества нового продукта перед стационарными АБЗ: модульная система позволяет быстро осуществить монтаж и демонтаж завода; низкие транспортные расходы; низкие энергозатраты; экологичность. Конструкция завода позволяет производить все виды асфальтобетонных смесей для дорожного и аэродромного строительства, получать литой асфальт, тёплые смеси и щебеночно-мастичный асфальт. Основная задача разработки этой конструкции – быстрое и легкое перемещение завода. К тому же перед проектировщиками стояла задача предложить простую и понятную конструкцию, а также облегчить возможное последующее подключение дополнительных модулей.

Презентация завода. Генеральный директор ОАО «ToMez» Максим Ярков и руководитель проекта Александр Макаров

Генеральный директор ОАО «ToMez» Максим Ярков: «Над проектом работали полтора года. Без субсидий Минпромторга, конечно же, не справились бы. Надеемся продавать наше детище через финскую компанию «Амоматик» и на экспорт, компания, несмотря на санкции, помогла нам в создании этого проекта. Мы уже имеем запросы на новый завод из стран Латинской Америки, Африки. Представленный сегодня завод отправится в Московскую область».

С полной презентацией АБЗ ДС-1600 (МАБУ80) выступил руководитель проекта **Александр Макаров**: «Это полностью российский проект, имеющий международный патент: сборно-разборные контейнера. Сейчас заканчивается регистрация в Морском регистре, и тогда эти контейнера будут транспортироваться по всей стране и перевозиться морским и железнодорожным транспортом, как контейнера, а не как груз. Чтобы перевезти асфальтовый завод с Запада на Восток потребуется заплатить порядка восьми миллионов рублей. Это в три раза дешевле, чем перевезти негабаритный обычный завод».

«Одним из преимуществ новой разработки является возможность использования низкокачественной смеси, не очищенную от камней, – продолжил Александр Макаров, – мы сконструировали ловушку для камней, постоянного удара камней по металлу не происходит. По характеристикам этого проекта (в целом) нет аналогов в мире! По площади фильтрации также конкурентов нет! Что касается перехода горелок с мазута на газ, то и здесь нет никаких проблем».

Асфальтобетонный завод ДС-1600 (созданный по теме контейнерного размещения) – это инновационное и экономически выгодное решение для труднодоступных мест. Контейнерная модель асфальтового завода ДС-1600 (МАБУ80) может быть легко перевезена в любую точку мира и несмотря на свой относительно небольшой размер, имеет тот же перечень характеристик, что и стационарный завод.

Система управления асфальтобетонной установки ДС-1600 построена на компонентах ведущих мировых производителей промышленной электроники и позволяет контролировать и управлять всем технологическим процессом с рабочего места оператора. В основе системы управления используются решения Siemens Simatic Tia-portal S7-1500, и в ней использованы все преимущества комплексной интегрированной автоматизации Siemens, применены лучшие компоненты производителей в мире: цепи, редуктора, привода, датчики – все это – самого высокого качества.

ПРЕИМУЩЕСТВА:

– все модули завода выполнены в габаритах стандартных морских контейнеров 40 фт. и 20 фт., это позволяет осуществлять перевозку завода морским, железнодорожным и автомобильным транспортом как контейнерные перевозки, упрощает перегрузку с одного вида транспорта на другой;

– опоры имеют телескопическую конструкцию, отдельная транспортировка не требуется;

– площадки обслуживания и поручни, в основном, крепятся на петлевых соединениях и складываются для транспортировки;

– система автоматического управления позволяет контролировать и оперативно изменять все рабочие процессы во время работы, а также выдавать отчеты по итогам работы;

– при достаточной несущей способности грунта бетонные фундаменты не требуются, достаточно стальных плит или перемещаемых бетонных плит, расположенных под опорами модулей;

Профессор МАДИ Ю.Э. Васильев

– минимизировано количество съемных элементов;

– наиболее подверженные износу поверхности агрегатов выполнены из износостойких материалов;

– дозировка инертных материалов, добавок и битума непосредственно перед смесителем обеспечивают полное соответствие заданному рецепту асфальтобетонной смеси;

– возможность дополнения конструкции завода системой использования переработанной асфальтовой крошки (ресайклинга).

Головной исполнитель и проектировщик – компания АО «Коминвест-АКМТ», производитель – ОАО «ToMez», технический консультант – финская фирма AMOMATIC, ведущий производителем асфальтовых заводов в странах Западной Европы.

АО «Коминвест-АКМТ» предлагает и техническую поддержку АБЗ, сервисное обслуживание, ремонт техники и оборудования по современным стандартам качества, поставку запасных частей и расходных материалов.

Сервисное обслуживание удлиняет жизненный цикл и поддерживают производительность вашего асфальтного завода.

Компания готова предложить своим клиентам: комплекты запчастей и модулей; сервисы по установке; профилактические инспекции; сезонную профилактику; профилактику горелки; дистанционную техническую поддержку.

В своем выступлении начальник отдела строительно-дорожной и коммунальной техники Департамента сельскохозяйственного, пищевого и строительно-дорожного машиностроения Минпромторга **Станислав Черторыжский** отметил, что при поддержке Минпромторга реализован проект общей стоимостью 180 миллионов, который по своим характеристикам не уступает зарубежным аналогам. «Я уверен, что ваш труд будет по достоинству оценен эксплуатационными организациями. Желаю вам успеха!»

Профессор МАДИ, заведующий кафедрой строительно-дорожных материалов, академик Академии транспорта **Юрий Эммануилович Васильев** выступил с приветственным словом, отметил важность и своевременность новой разработки, отметил ее функциональные возможности.

Путевку в жизнь заводу АБЗ ДС-1600 (МАБУ80) дали генеральный директор АО «Коминвест-АКМТ» Александр Халецкий и представитель Минпромторга Станислав Черторыжский, разрезав традиционную красную ленточку.

Ольга ПОКРОВСКАЯ

ДЛЯ ПОЛУЧЕНИЯ ДОПОЛНИТЕЛЬНОЙ ИНФОРМАЦИИ ОБРАЩАТЬСЯ:
АО «Коминвест-АКМТ» 8 (495) 212-2122
8 800 700 2122, 8 965 248 2712
www.cominvest-akmt.ru

Регионы

9-10 апреля в Самаре, в конференц-зале отеля «Holiday Inn Samara» прошла региональная конференция на тему: «Опыт применения стандартов Технического регламента Таможенного союза ТР ТС 014/2011 «Безопасность автомобильных дорог» при строительстве, реконструкции и ремонте автомобильных дорог. Применение риск-ориентированного подхода при проверках соответствия и применении инноваций».
Модераторы мероприятия: Махова Ольга Владимировна – вице-президент Союза работодателей «АСПОР», Кочетков Андрей Викторович – главный эксперт ФАУ «РОСДОРНИИ».

В САМАРЕ ПРОШЛА КОНФЕРЕНЦИЯ ДЛЯ ДОРОЖНИКОВ

Организаторами конференции выступили Союз работодателей в дорожном хозяйстве «АСПОР», ООО «Центр Сертификации Аккредитации (Аттестации) «Межотраслевые системы качества», г. Москва, при поддержке Министерства транспорта и автомобильных дорог Самарской области, комитета по транспорту, автомобильным дорогам, информационным технологиям и связи Самарской Губернской Думы, ФКУ «Поволжуправтодор».

В конференции приняли участие руководители и специалисты организаций дорожной отрасли Самарско-Тольятинской агломерации, Ульяновской, Пензенской областей, Пермского края и др., а также разработчики проектов организации дорожного движения, представители заводов-изготовителей техники и материалов, ведущих профильных институтов России, органов управления дорожным хозяйством города Самары и Самарско-Тольятинской агломерации.

Участников дискуссионной площадки приветствовал заместитель министра транспорта и автомобильных дорог Самарской области – руководитель департамента автомобильных дорог **Андрей Спиридонов**. Он рассказал об итогах реализации приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги» в Самарской области в 2018 году и задачах на перспективу в связи с приданием проекту БКАД национального статуса.

Общая протяженность автомобильных дорог Самарской области составляет **37 117 км**, в том числе: 707 км – дороги федерального значения; 7 159 км – дороги регионального значения (27,3% из них соответствуют нормативному состоянию); 29 251 км – дороги местного значения, в том числе 8 961 км с твердым покрытием (22,2% из них соответствуют нормативному состоянию).

Протяженность сети Самарско-Тольятинской агломерации составляет **2 543 км**, в том числе: 223 км – дороги федерального значения; 848 км – дороги регионального значения; 1472 км – дороги местного значения. В нормативном состоянии находится 1388 км (54, 6%) автодорог.

– Нам с вами предстоит дальнейшая масштабная работа по обеспечению безопасности участников дорожного движения и приведению дорог в нормативное состояние, – отметил Андрей Спиридонов, – В 2018 году объем дорожного фонда Самарской области составил 17 млрд 673 млн рублей. Средства федерального бюджета были направлены на: строительство мостового перехода «Фрунзенский» (2 млрд 570 млн); реализацию приоритетного проекта «БКД» (1 млрд 565 млн); строительство дорог в рамках ФЦП «Устойчивое развитие сельских территорий» (133 млн).

За прошедший год было отремонтировано 81,2 км дорог регионального значения, 234 км местного значения, построены и реконструированы 19 км автомобильных дорог. Для приведения в нормативное состояние автодорог местного значения из дорожного фонда Самарской области были направлены субсидии в размере 3 млрд 855 млн рублей. В рамках приоритетного проекта «БКД» проведен ремонт 143,3 км автомобильных дорог регионального и местного значения. На эти цели в 2018 году было направлено 3,32 млрд рублей, в том числе – 1 млрд 565 млн рублей из федерального бюджета, 1, 75 млрд рублей из областного бюджета. В рамках реализации программы «Устойчивое развитие сельских территорий» проведены работы по строительству и реконструкции четырех автодорог общей протяженностью 12,532 км.

При реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» определены следующие целевые показатели: доведение к 2024 году доли автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям, регионального значения до 42,7%; дорожной сети Самарско-Тольятинской агломерации – до 85%; сократить долю автомобильных дорог, работающих в режиме перегрузки (с 1,6% до 1,2%) общей протяженности сети; сократить в 2 раза количество мест концентрации ДТП (с 374 до 65); сократить в 3,43 раза смертность на дорогах.

Участниками национального проекта являются министерство транспорта и все муниципальные образования Самарской области. Все намеченные мероприятия проводятся как на региональной, так и на местной сети автодорог. Целевыми показателями (региональный проект «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства») также предусмотрено, что в общей доле контрактов городских округов 70% должны составить контракты жизненного цикла, включающие различные виды дорожных работ.

В выступлении депутата Самарской Губернской Думы **Андрея Мурзова**, Председателя Комитета по транспорту, автомобильным дорогам, информационным технологиям и связи Самарской Губернской Думы, было отмечено, что развитие дорожно-транспортной инфраструктуры – одно из приоритетных направлений деятельности органов государственной власти Самарской области и органов местного самоуправления. Наличие качественных автодорог и современных транспортных узлов – обязательное условие укрепления экономического потенциала и совершенствования социальной сферы региона.

Во исполнение рекомендаций Государственного Совета по стратегическому развитию и приоритетным проектам на территории Самарской области реализуются программы «Безопасные и качественные автомобильные дороги» и «Развитие транспортной системы Самарской области 2014-2025 гг.», направленные на объединение усилий федеральных и региональных дорожников, повышение качества дорожной инфраструктуры, применение новых технологий в дорожно-строительной отрасли.

Андрей Мурзов подчеркнул, что в настоящее время из федерального и областного бюджетов направляются значительные финансовые ресурсы на строительство и реконструкцию автодорог Самарской области, и отдача от этих вложений должна быть эффективной. Для этого необходимо внедрять инновационные решения, которые будут стимулировать проектировщиков и подрядчиков на использование новых, экономически целесообразных, долговечных материалов и строительных технологий, пересмотреть требования к гарантийному содержанию и обслуживанию автодорог с учетом современных транспортных нагрузок и интенсивности потока транспортных средств.

Применение инноваций позволит сделать качественный шаг вперед при решении крайне важных вопросов дорожной отрасли – повышения безопасности и снижения стоимости строительства автодорог, увеличения межремонтных сроков эксплуатации. Однако имеются сложности по внедрению инноваций в практику автодорожного строительства, связанные с оценкой их эффективности не только на момент разработки проектной документации или строительства, но и в период эксплуатации объекта, когда и должны проявиться все положительные стороны инновационного технического решения.

Поэтому, отмечая важность инициирования проведений Союзом «АСПОР» научно-практических конференций и семинаров для дорожников, которые позволяют узнать и отследить последние изменения в нормативной базе, новые разработки профильных институтов и позиции власт-

ных структур, Андрей Мурзов отметил актуальные вопросы, которые должны быть рассмотрены на подобных мероприятиях и доведены до дорожного сообщества:

- инновации в дорожном строительстве, необходимость применения новых дорожно-строительных материалов и технологий, условия применения гарантийных сроков с учетом эксплуатации и условиями государственных и муниципальных контрактов, создание автодорожных телекоммуникационных сетей;

- внедрение в практику дифференцированного подхода к определению гарантийных сроков в отношении вновь построенных, реконструированных, отремонтированных автомобильных дорог с учетом уровня транспортной нагрузки, интенсивности движения транспортных средств и иных технико-экономических показателей;

- вопросы организации исполнения требований ТР ТС 014/2011 «Безопасность автомобильных дорог» при осуществлении строительства, реконструкции, капитального ремонта, ремонта и содержания автомобильных дорог;

- вопросы актуализации цен на используемые строительные материалы при составлении сметной документации строительно-монтажных работ, т.к. многие методики расчета территориальных расценок не соответствуют рыночным.

В заключение выступления Андрей Мурзов пожелал участникам плодотворной работы и отметил, что инновационные решения вопросов в дорожной отрасли невозможно без предложений и наработок научной общественности, опыта применения инноваций дорожными подрядными организациями, а также законодательного закрепления выработанных предложений.

Для обсуждения вопросов взаимодействия дорожных организаций и органов надзорной деятельности во всех регионах АСПОР приглашает к выступлению представителей Госавтоинспекции и управлений автодорожного надзора. От УГИБДД ГУМВД России по Самарской области выступил капитан полиции **Артем Кудашев**, начальник отдела дорожной инспекции, а от Средне-Волжского межрегионального Управления государственного автодорожного надзора – начальник территориального отдела Госавтодорнадзора по Самарской области **Евгений Живаев**.

Поскольку в АСПОР часто обращаются руководители подрядных организаций по поводу наложения штрафных санкций надзорными органами, то приведем подробнее выдержки из доклада по осуществлению государственного контроля за соблюдением требований ТР ТС 014/2011 Евгения Живаева.

Докладчик подчеркнул значимость проведения подобных мероприятий и сказал, что, как показывает практика, зачастую представители дорожных организаций узнают о новых нормативных требованиях только по факту выявления их нарушений. При этом для Ространснадзора приоритетом в работе всегда являются не меры административного воздействия, а меры профилактического характера, направленные на их пресечение.

Поэтому для надзорных органов крайне важно общение, как с представителями органов исполнительной власти и научного сообщества, так и в целом со всеми представителями дорожной отрасли.

И, конечно, одним из важнейших сейчас вопросов, заслуживающим максимального освещения и обсуждения является внедрение технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог».

Технический регламент вступил в силу 15 февраля 2015 года, при этом в части дорожно-строительных материалов и изделий в полном объеме только с 01 сентября 2016 года.

На предварительном этапе, еще в 2014 году, правительство Российской Федерации постановлением № 1443 определило Ространснадзор ответственным за осуществление контроля за соблюдением его требований при ремонте и содержании автомобильных дорог федерального значения.

Немаловажным стало и наделение нас правом применения статей кодекса об административных нарушениях, касающихся нарушений указанных требований. Это статьи 14.43 – 14.48 КоАП РФ. Стоит отметить, что суммы штрафных санкций по некоторым из них достигают одного миллиона рублей.

За 2018 год службой проведено свыше 1000 обследований автомобильных дорог федерального значения, общая протяженность обследованных участков с учетом повторных обследований составила более 125 тыс. километров. В результате было выявлено более 10 тысяч нарушений требований технического регламента. Наложено административных штрафов на сумму 48 млн. руб.

К основным нарушениям здесь можно отнести нарушения ГОСТа 33220-2015 «Дороги автомобильные общего пользования. Требования к эксплуатационному состоянию». Это и отдельные выбоины на проезжей части и обочинах, занижения и завышения обочин, дефекты дорожных ограждений, повреждения сигнальных столбиков, дорожных знаков и тумб. Основной, применяемой нами статьей КоАП, конечно же является статья 14.43, которая предусматривает ответственность за нарушение требований технических регламентов.

Но в последнее время, еще одной нормой КоАП, все чаще применяемой нашими территориальными управлениями, стала часть 15 статьи 19.5, которая предусматривает ответственность за невыполнение в установленный срок предписания на устранение нарушений технических регламентов.

Принципиальном отличием от применяемой ранее первой части этой статьи является сумма налагаемого штрафа. Так, если ранее за неисполнение предписания, на основании составленных протоколов суды могли вынести штраф в сумме до двадцати тысяч рублей, то теперь она увеличилась до пятисот тысяч.

Таким образом, мы полагаем, что у допустивших нарушения подрядных организаций появляется максимальный стимул для устранении выявленных нарушений, что, в конечном итоге, безусловно, положительно влияет, как на сохранность автомобильных дорог, так и на их безопасность.

Контроль за дорожно-строительными материалами и изделиями – это для нас совершенно новое направление деятельности, поэтому в первую очередь была проведена работа по разработке соответствующего административного регламента, которым определен предмет надзора, права и обязанности должностных лиц, а также лиц, в отношении которых осуществляются мероприятия по контролю.

Положения проекта прошли обсуждение с представителями заинтересованных ведомств, в том числе Росавтодора и ГК «Автодор». Были сняты все имевшиеся разногласия.

Приказом Министра транспорта от 10 мая 2017 года № 184 административный регламент утвержден.

Основные нарушения – это применение дорожно-строительных материалов и изделий без предусмотренных техническим регламентом деклараций или сертификатов, а также отсутствие маркировки на изделиях единым знаком обращения продукции на рынке государств – членов Таможенного союза. При этом, согласно техническому регламенту, ответственность за качество поступающих на объект материалов и изделий несёт непосредственно подрядчик.

Поэтому материалы и изделия, используемые на автомобильных дорогах и указанные в приложении 1 и 2 к техническому регламенту должны пройти обязательную процедуру подтверждения соответствия.

Дорожные изделия должны иметь маркировку, которая осуществляется перед их выпуском в обращение на рынке.

К слову, мы уже сталкиваемся с ситуациями, когда в нарушение данных требований, маркировка на барьерное ограждение наносится непосредственно подрядчиком перед его монтажом, что, по нашему мнению, может провоцировать на применение несертифицированной продукции. Такие факты нами пресекаются.

Следующее нарушение – это отсутствие в товарно-сопроводительных документах на материалы и изделия сведений о сертификате или декларации о соответствии.

Данное требование следует непосредственно из Технического регламента, а также из Федерального закона № 259 «Устав автомобильного и городского наземного электрического транспорта». Несмотря на то, что уже само это нарушение образует состав административного правонарушения по ст. 14.45 КоАП РФ, отсутствие в товарно-сопроводительных документах сведений о декларациях и сертификатах ставит под сомнение и в целом сам факт их наличия.

Таким образом, у нас появляются все основания для проведения внеплановой проверки в отношении получателя материалов, выполняющего ремонт или содержание автомобильной дороги.

К нарушениям, выявляемым у изготовителей дорожно-строительных материалов, прежде всего относится нарушение правил оформления деклараций о соответствии требованиям технического регламента. Как следует из регламента, декларация о соответствии оформляется по единой форме и правилам, утвержденным решением Комиссии Таможенного союза. Это решение от 25.12.2012 № 293.

Почему-то не всем заявителям удается внимательно изучить эти документы. И как результат, в ряде случаев, заполняются не все поля декларации, вносятся не все предусмотренные сведения, а иногда и вовсе форма не соответствует утвержденной.

Однако гораздо более критичным является ситуация, когда в декларациях указывается, что дорожно-строительные материалы изготавливаются в соответствии с неприменимыми к техническому регламенту ГОСТами.

Кроме того, в обязательном порядке сверяются с реестром, размещенном на сайте Росаккредитации, сведения о наличии необходимых аттестатов аккредитаций у испытательных лабораторий, а также областей их применения.

Уже имеются случаи, когда по выданным нами предписаниям действие деклараций было прекращено. При этом мы информируем территориальные органы Росаккредитации, которые вносят соответствующие изменения в единый реестр деклараций.

Еще один значимый вопрос – это область распространения технического регламента.

Уже не раз доводилось слушать от коллег мнение, со ссылкой на пункт 5, что он не распространяется на дорожно-строительные материалы и изделия, применяемые на улицах населенных пунктов. И в самом деле изначально у нас самих не было однозначной позиции на этот счет. Но еще 19 июля 2017 года Верховный суд Российской Федерации в своем определении прямо указал, что исключение из сферы действия Технического регламента, установленное его пунктом 5, распространяется непосредственно на автомобильные дороги обозначенных в нем видов, а не на материалы, используемые в строительстве или ремонте. Таким образом, дорожно-строительные материалы и изделия, применяемые на улицах населенных пунктов также попадают под сферу применения технического регламента.

В целом следует сказать, что правоприменение законодательства таможенного союза довольно сложно.

На сегодняшнем этапе, зачастую, для однозначного толкования той или иной нормы, истину приходится искать в судебных инстанциях. И так уж сложилась, что здесь Служба надзора – на переднем крае.

Согласно Конституции Российской Федерации, если международным договором Российской Федерации установлены иные правила, чем предусмотренные законом, то применяются правила международного договора. При этом согласно Федерального закона о техническом регулировании технический регламент – это, как раз и есть документ, который принят международным договором Российской Федерации.

Служба надзора осуществляет контроль на автомобильных дорогах федерального значения. Вместе с тем, постановлением Правительства Российской Федерации субъектам РФ рекомендовано определить контрольные органы на автомобильных дорогах регионального и местного значения.

К сожалению, проведенный мониторинг показал, что в целом региональные органы власти и органы местного самоуправления контроль за соблюдением требований ТР ТС не осуществляют, что создает дополнительные предпосылки для нарушений установленных требований.

Это особенно важно с учетом того, что обязательное применение норм технического регламента на региональных и местных дорогах предусмотрено и национальным проектом «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

Служба надзора открыта к диалогу и готова делиться своим опытом по осуществлению контроля за регламентом.

Подводя итог выступлению Евгений Живаев отметил, что для решения задачи перехода на полно объемное исполнение требований технического регламента необходимо активное участие всех участников процесса осуществления дорожной деятельности – организаций, осуществляющих ремонт и строительство автомобильных дорог и владельцев автомобильных дорог, которые должны сформировать запрос на материалы и изделия, прошедшие процедуру подтверждения соответствия, а

также непосредственно изготовителями, на которых лежит груз ответственности за качество продукции. Важна роль органов по сертификации, которые отвечают за правильность прохождения установленных процедур.

Докладчик выразил надежду, что еще раз для всех присутствующих прозвучал очередной ясный сигнал, о том, **что отрасль должна перейти на новые требования и обратного пути у нас нет**.

Содержательным и подробным был доклад ответственного секретаря ТК 418 «Дорожное хозяйство» **Ильи Галактионова** о направлении развития национальной нормативной базы дорожного хозяйства в связи с внедрением технического регламента Таможенного союза ТР ТС 014/2011 «Безопасность автомобильных дорог».

Регламент содержит минимально необходимые и обязательные требования безопасности к автомобильным дорогам общего пользования и процессам их проектирования, строительства, реконструкции, капитального ремонта и эксплуатации, а также формы, схемы и процедуры оценки соответствия этим требованиям.

Установлены единые обязательные требования к продукции, включенной в единый перечень, в отношении которой устанавливаются обязательные требования в рамках Союза.

Далее докладчик рассказал об объектах технического регулирования, об установленных требованиях безопасности к объектам технического регулирования в виде существенных требований (определены опасные факторы, характерные для объекта технического регулирования) – это требования к автомобильным дорогам и сооружениям на них при изысканиях, проектировании, строительстве, реконструкции, капитальном ремонте и при эксплуатации, а также требования к дорожно-строительным материалам и изделиям.

Техническое регулирование в сфере дорожного хозяйства с 1 сентября 2016 года в части автомобильных дорог не общего пользования и улиц населенных пунктов (в части процессов проектирования, строительства, реконструкции, капитальном ремонте и эксплуатации) производится в соответствии с Техническим регламентом «О безопасности зданий и сооружений», а в части автомобильных дорог общего пользования Техническим регламентом «Безопасность автомобильных дорог». Далее И. Галактионов доложил об обновлении действующих национальных стандартов (устранении противоречий) и разработке новых национальных стандартов (взамен существующим требованиям и их совершенствовании).

Перспективная программа стандартизации дорожной отрасли на 2018-2022 годы согласована Росстандартом (письмо №АШ-15256/03 от 11.09.2017) и утверждена приказом № 395 от 28.09.2017 Министра транспорта Российской Федерации.

На 2018-2019 годы запланирована реализация более 50 % Программы.

С докладом «Аккредитация и сертификация испытательных лабораторий в дорожной отрасли» на конференции выступила к.т.н. **Светлана Богомолова**, институт АНО НИИ ТСК. Она рассказала об актуальности и процедуре оценки компетентности испытательных лабораторий, нормативно-правовом обеспечении действующей национальной системы аккредитации, объектах аккредитации при обеспечении безопасности автомобильных дорог (по ТР ТС 014/2011), привела примеры из судебной практики.

В докладе **Сергея Алехина**, начальника отдела контроля качества дорожно-строительных работ ФАУ «РОСДОРНИИ», были изложены требования к организации и проведению строительного контроля заказчиком и подрядчиком, а также приёмки в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования по стандартам ТР ТС 014/2011.

(Окончание на стр. 4)

В САМАРЕ ПРОШЛА КОНФЕРЕНЦИЯ ДЛЯ ДОРОЖНИКОВ

(Окончание. Начало на стр. 2)

Краткие выводы из доклада:

Разделение строительного контроля на СК заказчика и СК подрядчика; Термин – «ремонт» и «текущий ремонт»; Создается Служба строительного контроля; предписания о нарушениях – исключены – записи в Общий журнал; Входной контроль ППР, Регламентов и РД, а также ИД – силами Службы строительного контроля подрядчика!

Входной контроль для подтверждения требуемого качества применяемых материалов, конструкций и изделий. Подлежит контролю измерительным методом каждая партия основных дорожно-строительных материалов для устройства конструкций дорожных одежд и дорожных сооружений, которые определяются в проекте производства работ. Остальные материалы, конструкции и изделия подлежат визуальному и регистрационному контролю в сплошном объёме

Приемочный контроль Подрядчика без измерений – все уже выполнено на стадии операционного.

Реестр актов промежуточной приемки – отчет инженерной организации.

При невозможности проведения испытаний заказчиком, он вправе проводить совместные с подрядчиком лабораторные испытания в лаборатории подрядчика, предварительно оцененной заказчиком и (или) организацией по его поручению на компетентность в проведении данных испытаний. Диагностика сдаваемого участка – подрядчик или заказчик? Объем контрольных испытаний инженерной организации – как не допустить 100%?

Второй доклад **Сергея Алехина** был посвящен оформлению исполнительной документации при выполнении дорожных работ в соответствии с ТР ТС 014/2011. Порядку ведения, основным формам, характерным ошибкам.

Новинкой конференции, прошедшей в декабре 2018 года для дорожников Оренбуржья, было включение в ее программу применения риск-ориентированного подхода при проверках соответствия и инноваций строительства и эксплуатации. Тема заинтересовала и руководство Самарской области. Докладчик – **Андрей Кочетков**, д.т.н., профессор, главный эксперт ФАУ «РОСДОРНИИ», член президиума Российской академии транспорта. В феврале 2018 года было принято постановление Правительства РФ, в котором идет речь о применение риск-ориентированного подхода при проведении плановых инспекций. Согласно официальной формулировке, риск-ориентированный подход предполагает «оптимальное использование трудовых, материальных и финансовых ресурсов, задействованных при осуществлении госконтроля, снижение издержек контролируемых лиц и повышение результативности деятельности органов надзора».

В послании Федеральному Собранию Президента России Владимира Владимировича Путина было сказано, что систему контроля и надзора в течение двух лет необходимо перевести на риск-ориентированный подход. Суть такого подхода – в уходе от недифференцированной шкалы проверок вне зависимости от индивидуальных характеристик, проверяемых или отраслевых особенностей и проведении проверок только в случае обнаружения отклонений от нормальных значений показателей. Предусматривается утверждение индикаторов риска нарушения обязательных требований, соответствие которым или отклонение от которых само по себе не является доказательством нарушения, но может являться основанием для проведения внеплановой проверки или иных контрольных мероприятий.

Вопросы сертификации и аккредитации для улично-дорожной сети населенных пунктов подробно осветил в своем докладе **Виктор Талалай**, один из организаторов данной конференции, заместитель руководителя управления научных исследований МАДИ, генеральный директор ЦСА (А) МСК, г. Москва. Второй доклад Виктора Талалая был посвящен новым инновационным материалам и технологиям для дорожного хозяйства в свете разработки и совершенствования нормативной базы. Также Виктор Талалай прочитал доклад о судебно-технической экспертизе, основных понятиях, методиках исследований и ошибках исполнителей. Для лабораторий, аккредитованных в системе добровольной сертификации, был посвящен доклад по оптимизации в управлении системы добровольной сертификации «МЕЖОТРАСЛЕВЫЕ СИСТЕМЫ КАЧЕСТВА».

Доклад начальника отдела инженерного обустройства автомобильных дорог ФАУ «РОСДОРНИИ» **Олега Кузьмина** был посвящен теме «Основные положения проекта новой редакции ГОСТ Р 52289 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств». Проблемы согласования». Особенно необходимо отметить правила применения дорожной знаков и разметки. В разрабатываемом в настоящее время изменении № 3 в ГОСТ Р 52290-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования» предусматривается целый ряд новых дорожных знаков (среди них – 1.35 «Участок перекрестка», 3.34 «Движение автобусов запрещено», 5.35 «Зона с ограничением экологического класса механических транспортных средств», ряд других), правила применения которых будут предусмотрены в новой редакции ГОСТ Р 52289. Также предусматривается возможность совмещения дорожных знаков на одном поле, например – изображения табличек на знаке 6.4 «Парковка (парковочное место)», совмещение табличек 8.4.1 «Вид транспортного средства» с табличкой 8.11»Ограничение разрешенной максимальной массы».

В разработанной редакции национального стандарта предусматриваются правила применения новых типов и разновидностей дорожной разметки – в частности разметки 1.17.2 (поперек проезжей части) для обозначения остановок трамвая при прохождении его путей посередине проезжей части, 1.14.3 для обозначения «диагональных» пешеходных переходов.

В работе конференции приняли участие компании, обеспечивающие надежную и стабильную работу отрасли – поставщики техники, строительных материалов, программных продуктов и др.

Презентацию современной дорожно-строительной и коммунальной техники в рамках программы импортозамещения от АО «Коминвест-АКМТ» представил слушателям директор обособленного подразделения в г. Самара **Сергей Нагайцев**. Компания является ассоциированным членом Союза «АСПОР», ведет свой бизнес, постоянно совершенствуя производство и линейку выпускаемой техники в зависимости от изменения требований к качеству автомобильных дорог.

С докладом о современных средствах обследования автомобильных дорог и тенденциях развития дорожно-диагностических комплексов с учётом новых нормативов и опыта комплексного обследования агломераций от ассоциированного члена «АСПОР» АО Саратовский научно-производственный центр «РДТ» выступил коммерческий директор компании **Михаид Сенаторов**. Более 25 лет РОСДОРТЕХ осуществляет поставку современных передвижных диагностических лабораторий, измерительных систем, мобильных постов весового контроля, лабораторий строительного контроля, вагон-лабораторий дорожно-строительных материалов, приборов для контроля дорожных работ, испытательного и диагностического оборудования с обеспечением гарантийного и постгарантийного обслуживания, калибровки и поверки средств измерений.

Работающую в партнерстве с АО «СНПЦ «РДТ» и МАДИ компанию ООО «ИндорСофт» из Томска представил генеральный директор, д.т.н. **Алексей Скворцов**, выступивший с докладом о программном обеспечении для автомобильных дорог: ГИС, паспортизация, диагностика, ПОДД.

От Самарского завода «Продмаш» выступил **Ильдар Рахматуллин**, инженер по работе с проектными институтами, завод выпускает барьерные ограждения, доклад был посвящен повышению уровня безопасности дорожного движения при установке барьерных ограждений с применением инновационных решений и учетом требований ТР ТС 014/2011.

От московского завода АО «Бецема» выступил заместитель генерального директора **Эдуард Эльфенбайн**, он рассказал о технике для строительства и содержания автодорог и новых дорожных единицах для коммунальных служб.

От компании ООО «Инфратест» выступил технический специалист **Константин Никольский** с докладом «Современное лабораторное оборудование по нормам ТР ТС 014/2011».

От компании ООО «ГСХ Групп» выступил директор, к.т.н. **Илья Чижиков** с докладами о применении геосинтетических материалов для обеспечения экологической безопасности линейных сооружений и анализе противоэррозионных систем с использованием геосинтетических материалов.

В насыщенной программе конференции прозвучали и другие доклады, посвященные актуальным вопросам дорожной отрасли. Итоги двухдневной работы подвел Андрей Кочетков, состоялся обмен мнениями участников мероприятия, были поставлены задачи и вопросы, подлежащие более подробному изучению на других встречах с дорожниками.

Совет Союза «АСПОР» выражает благодарность директору ООО «Самаратрансстрой» СУРКОВУ Сергею Юрьевичу за помощь в организации конференции.

Ольга ПОКРОВСКАЯ

17–18 апреля 2019 года в г. Саратове, на базе предприятий Группы компаний «Современные дорожные технологии» собрались подрядные организации, выполняющие дорожную разметку. Конференция с успехом прошла в апреле прошлого года и общим решением было принято сделать ее ежегодной. Организаторами выступили Союз работодателей в дорожном хозяйстве «АСПОР» и ГК «СДТ». Рассматривались вопросы нормативной базы для выполнения работ по дорожной разметке, технологий, оборудования и разметочных материалов.

УЖЕ ТРАДИЦИЯ – ВТОРАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ДОРОЖНОЙ РАЗМЕТКЕ В САРАТОВЕ

Учитывая актуальность и важность рассматриваемых вопросов проведение мероприятия по данной теме было поддержано Росавтодором, Министерством транспорта и дорожного хозяйства Саратовской области, Союзом дорожников и транспортников Саратовской области.

Модераторами конференции выступили вице-президент Союза «АСПОР» Ольга Махова и генеральный директор ООО ЦИТИ «Дорконтроль» Владислав Свежинский.

В конференции приняли участие специалисты из разных регионов России и ближнего зарубежья. С докладами выступили специалисты- разработчики нормативных документов, представители организаций, осуществляющих контроль качества дорожной разметки, поставщики материалов и представители заводов, изготавливающих оборудование для разметки.

Открывая конференцию, вице-президент Союза работодателей «АСПОР» Ольга Махова рассказала о многогранной деятельности Союза, о его вкладе в укрепление объединения дорожного сообщества и о защите интересов дорожных подрядных организаций на всех уровнях государственной власти.

Заместитель начальника Дирекции транспорта и дорожного хозяйства Саратовской области **Юрий Слепов** приветствовал собравшихся специалистов по разметке автодорог, производителей современных материалов и техники, которые приехали получить дополнительные знания и познакомиться с изменениями, произошедшими в области дорожной разметки за год, прошедший с прошлой конференции. Юрий Слепов отметил, что для практического усвоения результатов конференции имеет большое значение и то, что организаторы мероприятия второй год подряд не ограничили свою программу лишь выступлениями и докладами – организована научно-техническая выставка «Машины, оборудование и приборы для разметки дорог», где также представлены новинки.

Председатель СРООР «Союза дорожников и транспортников» **Николай Семенец** в своем выступлении рассказал об итогах работы саратовских дорожников в прошедшем сезоне и готовности к выполнению национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в

Саратовской агломерации, которая стала одной из лучших по качеству реализации этого проекта в 2018 году. «В последние годы в стране существенно изменилось отношение к дорожной отрасли в целом, и это заметно, - продолжил Николай Семенец, – огромным достижением работы Союза явилось то, что нам в 2017-2018 годах удалось впервые добиться,

чтобы областной бюджет погасил кредиторскую задолженность перед дорожными предприятиями. Сегодня актуальным является вопрос внедрения ресурсного метода расчета сметной стоимости дорожно-строительных работ. Им мы занимаемся в первую очередь. Не менее важный вопрос резкого удорожания цен на ГСМ, что негативно сказывается на деятельности дорожных и транспортных предприятий».

О состоянии и обеспечении безопасности движения на федеральных дорогах Саратовской области выступил начальник отдела организации работ по содержанию автомобильных дорог Саратовского филиала ФКУ «Поволжуправтодор» **Дмитрий Леонов**, а из гостей конференции выступили **Юрий Полосин**, заместитель начальника ФКУ Упрдор «Кола» («Опыт применения горизонтальной дорожной разметки жёлтого цвета для разделения транспортных потоков встречного направления») и **Евгений Чернышов**, руководитель КУ Воронежской области «Территориальное дорожное агентство» (Организация выполнения и контроля качества работ по нанесению горизонтальной дорожной разметки на автомобильных дорогах Воронежской области»).

От имени дорожного надзора выступил **Иван Федорук**, заместитель начальника отдела дорожного надзора и пропаганды безопасности дорожного движения УГИБДД ГУ МВД России по Саратовской области, его доклад был посвящен ДТП, в местах совершения которых были выявлены недостатки улично-дорожной сети в виде «отсутствие, плохая различимость горизонтальной дорожной разметки».

Еще несколько очень интересных докладов затронули вопросы организации и безопасности дорожного движения. Одним из важных элементов обеспечения безопасности движения на дорогах является, безусловно, дорожная разметка.

Сообщение генерального директора ООО ЦИТИ «Дорконтроль» **В.Н. Свежинского** было посвящено актуальным аспектам дорожной разметки – развитию нормативной базы, проблемам обеспечения качества и долговечности, результатам добровольных полевых испытаний материалов и изделий для горизонтальной дорожной разметки.

В части нормативной базы В.Н. Свежинский сделал обзор основных новых положений национального стандарта Российской Федерации – ГОСТ Р 51256-2018 «Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования» (по сравнению с предыдущей редакцией – ГОСТ Р 51256-2011). В этом документе осуществлена гармонизация с Техническим регламентом таможенного союза «Безопас-

ность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011) и межгосударственным стандартом ГОСТ 32953-2014, а также учтены изменения Правил дорожного движения Российской Федерации (введённые в действие на момент разработки проекта стандарта), прежде всего, новые цвета, типы и разновидности разметки.

Ещё докладчик рассказал об окончании работы над совершенно новым для нашей страны документом – проектом ГОСТ Р «Дороги автомобильные общего пользования. Демаркировка дорожной разметки. Технические требования. Методы контроля».

Заказчиком является Федеральное дорожное агентство Министерства транспорта Российской Федерации (Росавтодор), исполнителем – ООО ЦИТИ «Дорконтроль». НИОКР завершён, работа принята. При подготовке стандарта помимо изучения отечественных и зарубежных источников, был выполнен большой объём полевых работ по изучению результатов выполненной демаркировки, а также фотометрических, колориметрических параметров и блеска поверхности дорожных покрытий.

Что касается проблем функциональной долговечности дорожной разметки, то В.Н. Свежинский обратил внимание на то, что этот собирательный параметр, включающий в себя качество и продолжительность службы разметки, зависит не только от качества используемых материалов и изделий. Необходимо начинать с технических заданий, формирование которых должно основываться на оценке реального состояния покрытия автомобильных дорог, особенностей эксплуатации, наличия и состояния старой разметки.

Результаты добровольных сравнительных полевых испытаний материалов и изделий для горизонтальной дорожной разметки, которые были проведены в 2017-2018 гг. на трёх объектах в Новосибирской области при поддержке Росавтодора, по согласованию с ФКУ «Сибуправтодор», ФКУ «Росдортехнология» и Министерства транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области» выявили не только лучший тип материала (холодный пластик), но и подтвердили ос-

новные проблемы горизонтальной дорожной разметки. В первую очередь нормативным требованиям перестают соответствовать удельный коэффициент световозвращения (параметр, определяющий видимость разметки в тёмное время суток в отражённом свете фар транспортных средств) и преждевременный износ и разрушение (в первую очередь, для контрольных линий, выполненных красками и эмалями). Именно в этом направлении необходимо приложить усилия производителям материалов и организациям, осуществляющим нанесение

(Окончание на стр. 6)

(Окончание. Начало на стр. 5)

УЖЕ ТРАДИЦИЯ – ВТОРАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ДОРОЖНОЙ РАЗМЕТКЕ В САРАТОВЕ

разметки. Естественно, что добиться качества дорожной разметки невозможно без инструментального контроля качества на всех этапах её жизненного цикла.

Большой интерес вызвал доклад начальника отдела инженерного обустройства автомобильных дорог ФАУ «РОСДОРНИИ» **О.Н. Кузьмина** на тему «Основные положения проекта новой редакции ГОСТ Р 52289 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств». Проблемы согласования». Особенно необходимо отметить правила применения дорожной знаков и разметки. В разрабатываемом в настоящее время изменении № 3 в ГОСТ Р 52290-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования» предусматривается целый ряд новых дорожных знаков (среди них - 1.35 «Участок перекрестка», 3.34 «Движение авто-

бусов запрещено», 5.35 «Зона с ограничением экологического класса механических транспортных средств», ряд других), правила применения которых будут предусмотрены в новой редакции ГОСТ Р 52289. Также предусматривается возможность совмещения дорожных знаков на одном поле, например - изображения табличек на знаке 6.4 «Парковка (парковочное место)», совмещение табличек 8.4.1 «Вид транспортного средства» с табличкой 8.11«Ограничение разрешенной максимальной массы».

В разрабатываемой редакции национального стандарта предусматриваются правила применения новых типов и разновидностей дорожной разметки - в частности разметки 1.17.2 (поперек проезжей части) для обозначения остановок трамвая при прохождении его путей посередине проезжей части, 1.14.3 для обозначения «диагональных» пешеходных переходов.

Во время работы конференции Олег Кузьмин получил сообщение о принятии к исполнению данного ГОСТа, о чем и сообщил присутствующим.

Директор департамента обеспечения дорожной безопасности и транспортной мобильности Группы компаний СТиМ **С.В. Талатай** проинформировал участников семинара о практике реализации мер, прежде всего, малой стоимости, давших положительный результат по повышению безопасности дорожного движения. В начале выступления докладчик напомнил о задачах в области безопасности дорожного движения, поставленных Президентом Российской Федерации в Указе от 7 мая 2018 г. N 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года», в том числе «снижение смертности в результате дорожно-транспортных происшествий в 3,5 раза по сравнению с 2017 годом - до уровня, не превышающего четырех человек на 100 тыс. населения (к 2030 году - стремление к нулевому уровню смертности)».

По словам С.В. Талатая инженерные мероприятия вкупе с административными, профилактическими и образовательными способствуют «выработке у участника дорожного движения устойчивой, внутренней привычки быть культурным и безопасным на дороге, с отторжением любых фактов дорожного хулиганства, совершаемых окружающими», что подтверждается динамикой снижения основных показателей аварийности в Республике Беларусь.

Также Сергей Талатай рассказал о работе «Школы разметки» в компании «СТИМ», недавно выпустившей очередную группу специалистов на основной базе в Белоруссии.

Несколько докладов прозвучало о модельном ряде разметочной техники разных фирм, разного назначения и производительности, работающей на различных разметочных материалах.

Так, от регионального представителя американской компании «GRACO» **Михаила Касаткина** был заслушан доклад о новых технологиях, оборудовании и машинах для нанесения дорожной разметки, а главный конструктор ООО «Спецдортехника» (ГК «СДТ») **Андрей Колотов** рассказал о работе своей компании в рамках импортозамещения и о модельном ряде изготавливаемых организацией разметочных машин и новых решениях. В частности, установка на маркировочную машину для разметки термопластом второго экструдера с правой стороны значительно повышает производительность работ при разметке. Видеовизир позволяет исключить из процесса производства работ предразметку. Дополнительный планшетный компьютер устанавливают на стойке в зоне работы оператора разметочной машины, он облегчает принятие решения о смене линий разметки. На планшете, в процессе движения по дороге, перемещается изображение схемы дислокации разметки. Для определения местоположения используется спутниковая навигация.

Представители компании ООО «Рич Кемикл» рассказали о новых материалах – **Владимир Чистяков**, начальник производства, выступил с докладом «Малотоксичная композиция холодного пластика для дорожной разметки», а **Сергей Винокуров**, также начальник производства, выступил с докладом о производстве холодного асфальта «FIST FAST» из битумной эмульсии FF. Холодный Асфальт Fist Fast состоит из 2х компонентов: 1 Компонент – 100% фрезерованная асфальтовая крошка; 2 Компонент – 2% Битумная Эмульсия FF. Предназначен для выполнения оперативного, аварийного восстановления разрушенных участков асфальтобетонных покрытий. Преимущества – возможность выполнять работы Холодным Асфальтом Fist Fst до –25С. Экологический аспект: переработка асфальтовой

крошки снимает проблемы утилизации и загрязнениея окружающей среды; не требует разогрева, тем самым сокращает выбросы выделяемые асфальтовыми заводами таких загрязняющих веществ, как оксиды углерода и азота, углеводороды, сажа, оксиды серы, смолистые вещества, бензапирен, пятиокись ванадия, фенол, формальдегид.

Также о современных материалах торговой марки «Линия» для устройства дорожной разметки был доклад **Людмилы Вороновой**, старшего менеджера компании «Русские краски» – предприятия со 180-летней историей, традициями, преемственностью поколений, опытом управления и лидерства в самых актуальных для своего времени областях производства. В 2001 году началась разработка первых продуктов торговой марки «Линия» для разметки дорог и аэродромов: АС-5307 «Линия-класс»; АС-5307 М «Линия-класс»; ЭП-5155 «Линия-стандарт». Период 2008-2012 гг. характерен резким ростом подделок, в этой связи получен сертификат соответствия и в целях защиты от контрафакта проведен ребрендинг продуктов: Линия, Линия М, Линия-Аэро, Линия Cold Plastic, Термопластик «Линия».

Награды продукта – Серебряная медаль конкурса «Лучшая лакокрасочная продукция»; Дипло-

мант 1й степени «100 лучших товаров России»; Лауреат конкурса «Знак качества 21 века».

О методах и приборах контроля световозвращения дорожной разметки и знаков рассказала **Валентина Любицкая**, заместитель генерального директора компании ООО «СМАРТ Системс».

Опыту по разметке дорог в городе Ульяновске был посвящен доклад главного инженера МБУ «Правый берег» **Дениса Овечкина**; роль поперечной разметки в обеспечении безопасности на дороге отразил в своем докладе директор ООО «Гевеко Маркингс Раша» **Юрий Добровольский**.

Доклад **Бориса Гала**я, технического директора АО «Кронос СПб» был на тему «Подготовка поверхности и комбинирование технологий как факторы оптимального восстановления функционала дорожной разметки». Задача – поддержание гарантированного оптимального функционала дорожной разметки при минимальных затратах; этапы выполнения задачи – Диагностика; Зонирование; Определение вида разметки и типа материала для

каждой из зон; Планирование этапов работ; Подготовка поверхности; Нанесение разметки. От качества выполнения подготовительного этапа зависит и долговечность и функциональность разметки.

Основные типы поверхности для нанесения разметки: новый асфальтобетон; старый асфальтобетон; новый цементобетон; старый цементобетон; асфальтобетон или цементобетон с уже имеющейся разметкой. Для каждого варианта подложки необходимо определить технологию подготовки перед нанесением и тип наносимого впоследствии материала.

Методы очистки поверхностей от загрязнений и демаркировки: механический (фрезы, шлиф.машины); абразивоструйный (пескоструйный, дробеструйный); химический (применение различного рода смывок); гидравлический (или гидроочистка); выжигание.

Для эффективного поддержания и улучшения функционала дорожной разметки необходимо: 1. Полностью использовать возможности, которые предоставляет современная нормативная документация РФ и ТС; 2. Уделять отдельное внимание планированию работ и включать в эти планы подготовку поверхности на всех этапах выполнения; 3. Расширить спектр материалов и технологий, применяемых на каждом конкретном объекте.

Доклад **Вадима Гуляренко**, генерального директора ООО «АктивЛайн» был посвящен инновационным решениям для повышения эффективности и функциональной долговечности технических средств организации дорожного движения. Дорожные световозвращатели АЛ-КД6 для барьерных ограждений, для парапетных ограждений, с возможностью замены световозвращающих элементов. Сигнальные дорожные столбики АЛ-СЗП с антивандальным способом крепления с помощью торцевого ключа, возможностью быстрой установки и демонтажа. Отвечают требованиям ГОСТ 33151-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Технические требования. Правила применения».

Для обеспечения качества разметки необходимо выполнять работы по очистке, просушке, в необходимых случаях, подогреву поверхности покрытия дорог. Об используемом для этого оборудования рассказал Вадим Гуляренко. Он также осветил вопрос демаркировки старых линий разметки, в частности, с использованием гидрооборудования высокого давления, изложил преимущества микротурбинной технологии просушки и подогрева покрытия.

Профессор Саратовского университета СГТУ имени Ю.А. Гагарина **В.В. Столяров** дал теоретическое обоснование длины линий разметки на основе теории риска по вероятности возникновения дорожно-транспортных происшествий.

Большой интерес вызвал доклад **Михаила Залесского**, регионального менеджера ведущей компании в области дорожной разметки «ТАУ – С» об основах проектирования долговечности дорожной разметки, о современных долговечных материалах и технологиях нанесения разметки. Новые вызовы для дорожной разметки: долговечность, экономичность, видимость, устойчивое развитие. Функциональная разметка – это больше. чем просто белая линия: 1.Долговечность: четко видимая разметка на протяжении длительного срока службы; 2. Дренаж&Световозвращение: хорошая видимость даже ночью в дождливую погоду; 3. Вибрация&Звук: предотвращение съезда с полосы движения, снижение скорости на опасных поворотах и перекрестках.

Правильная дорожная разметка снижает риск гибели и серьезных увечий на 20–25%. Долговечность дорожной разметки зависит от:

1. Материала для разметки (физические свойства, химические свойства, толщина);

2. Нагрузка (вид разметки (край, ось, площадка), ширина дороги, плотность движения, конструкционные условия (кривые линии, повороты);

3. Специфические условия (климатические условия, вид зимнего содержания).

Критерии срока износостойкости дорожной разметки учитываются согласно ONORM B 2440. Испытания разметочных материалов марки «Таурефлекс» проводятся на круговом стенде Bast, после чего происходит подтверждение классов разметочных материалов.

Подбор разметочного материала производится следующими этапами:

1. определение группы применения разметочных материалов путем сложения суммы нагрузочных баллов для каждого вида разметки;

2. выбор классов разметочных материалов;

3. определение расхода разметочных материалов.

Далее докладчик рассказал о разметочных материалах компании «ТАУ–С» и о новом решении для обновления дорожной разметки материалу на водной основе АКВАФЛЕКС Д 1467. Преимуществами ее использования являются: удержание стеклошариков в период эксплуатации разметки; устойчивость к загрязнению; совместимость при обновлении; износостойкость; безопасность материала; экономична в перерасчете на сохранность фотометрии.

Водо-основные покрытия имеют лучшее сцепление с термопластиками и более эластичны, чем органо-основные покрытия, что приводит к отсутствию или значительному снижению растрескивания.

Далее Михаил Залесский рассказал о модельном ряде разметочной техники компании «ТАУ–С», сотрудничестве с партнерами, обучению работников для производства работ на дорожно-разметочных машинах с выдачей государственных удостоверений.

Начальник дорожного отдела компании ООО «Визирь-Р» из Оренбурга **Татьяна Бакалова** говорила о наболевшем: проблемах при производстве работ по нанесению дорожной разметки.

Ярослав Макарычев, директор Группы компаний «Факел», посвятил свой доклад световозвращению дорожной разметки и дорожных знаков, как важному фактору обеспечения безопасности дорожного движения. Приборам и оборудованию для оценки состояния дорожной разметки.

Завершающий доклад **Оксаны Жилиной**, директора ООО «Титул-2005», компании, входящей в ГК «СДТ» был посвящен определению степени износа горизонтальной дорожной разметки в процессе эксплуатационного контроля с использованием информационных систем. Она рассказала об АТ-технологиях при разработке проектов организации дорожного движения и компьютерных программах, обеспечивающих управление технологическими процессами дорожной разметки.

В рамках научно-практической конференции была организована научно-техническая выставка «Инновации, материалы, машины и оборудование для разметки дорог», а также экскурсия по культурно-историческим местам г. Саратова.

Конференция была проведена на высоком уровне, вызвала большой интерес участников.

Совет Союза «АСПОР» выражает благодарность председателю Совета директоров ГК «СДТ» ЖИЛИНУ Сергею Николаевичу за помощь в организации конференции.

Ольга ПОКРОВСКАЯ

В копилку эрудита

195 лет назад, 17 апреля 1924 г., подписана российско-американская Конвенция об определении границы русских владений в Северной Америке. Подписание Конвенции стало началом ухода России с Тихоокеанского побережья Северной Америки.

РУССКАЯ АМЕРИКА

Русская Америка – название русских владений в XVIII–XIX вв. на Аляске, Алеутских островах и по северо-западному побережью Северной Америки, возникшее в результате многочисленных плаваний русских промышленников и мореходов в северной части Тихого океана, а также после основания там русских поселений.

Первые люди пришли на территорию Аляски из Сибири около 15-20 тыс. лет назад. Тогда Евразию и Северную Америку соединял перешеек, расположенный на месте Берингова пролива. К моменту прихода русских в XVIII в. коренные жители Аляски делились на алеутов, эскимосов и индейцев.

Предполагается, что первыми европейцами, увидевшими берега Аляски, были участники экспедиции Семёна Дежнёва в 1648 г., которые проплыли по Берингову проливу из Студёного моря в Тёплое. В 1725 г. Петр I отправил капитана Витуса Беринга – датского навигатора на российской службе – исследовать и описать северо-восточное побережье Сибири. В 1728 г. экспедицией Беринга был вновь открыт пролив, который впервые увидел С. Дежнев. Однако, из-за тумана Берингу не удалось рассмотреть на горизонте очертания Северо-Американского континента.

Считается, что первыми европейцами, сошедшими на берег Аляски, стали члены команды корабля «Святой Гавриил» под началом геодезиста Михаила Гвоздева и подштурмана Ивана Фёдорова. Они были участниками Чукотской экспедиции 1729–1735 гг. под руководством А.Ф. Шестакова и Д.И. Павлуцкого. Путешественники высадились на берег Аляски 21 августа 1732 г. Фёдоров впервые обозначил на карте оба берега Берингова пролива. Но, вернувшись на Родину, Фёдоров скоро умирает, а Гвоздев оказывается в бироновских застенках.

В 1740–1741 гг. состоялась вторая камчатская экспедиция В. Беринга. Его именем впоследствии были названы остров, море и пролив между Чукоткой и Аляской. Было основано постоянное русское поселение на острове Уналашка (Алеутский архипелаг).

Настоящим создателем Русской Америки стал Григорий Шелехов. Купец, уроженец г. Рыльска в Курской губернии, он переселился в Сибирь, где разбогател на торговле мехами. Начиная с 1773 г. 26-летний Шелехов стал самостоятельно отправлять корабли на морской промысел. В августе 1784 г., в ходе своей главной экспедиции на трёх кораблях, он достиг острова Кадьяк, где стал строить крепость и поселение. Оттуда было легче плавать к берегам Аляски.

Вернувшись в Европейскую Россию, Шелехов выдвинул предложение о начале массового переселения русских в новые земли. В 1799 г. царское правительство предоставило право на эксплуатацию Русской Америки сроком на 20 лет Российско-Американской Компании (РАК), ставшей главным хозяином всех русских владений в Америке, (а также на Курилах). Первым главой компании стал Александр Баранов, который официально именовался Главным Правителем. В основу создания РАК легли предложения Шелехова о создании коммерческой компании особого рода, способной осуществлять, наряду с коммерцией, колонизацию земель, строительство фортов и городов.

г. Ново-Архангельск

Аляска и Алеутские острова в период Русской Америки

Призванная представлять и защищать своими средствами интересы России на Тихом океане, РАК получила от Павла I монопольные права на пушной промысел, торговлю и открытие новых земель в северо-восточной части Тихого океана. Акционерами компании с 1801 г. стали Александр I и великие князья, крупные государственные деятели. При этом формально, РАК не была полностью государственным учреждением.

До 1820-х гг. прибыли компании позволяли самим осваивать территории. По свидетельству Баранова, в 1811 г. прибыль от продажи шкур каланов составила 4,5 млн. руб., огромные по тем временам деньги. Прибыльность Российско-Американской Компании составляла 700–1100% в год.

Благодаря Баранову на Аляске был основан целый ряд русских поселений, в частности Ново-Архангельск (сегодня – г. Ситка). РАК расширяла сферу своих интересов: в Калифорнии, всего в 80 км к северу от Сан-Франциско, было построено самое южное поселение России в Северной Америке – Форт Росс. Были установлены торговые связи с Нью-Йорком, Бостоном, Калифорнией и Гавайями. Калифорнийская колония должна была стать основным поставщиком продовольствия на Аляску.

Русская дипломатия по инициативе РАК с 1808 г. вела переговоры с США об упорядочении отношений в северо-западной части Северной Америки. 17 апреля 1824 г. в Петербурге была подписана Конвенция об определении границы русских владений в Северной Америке. Согласно Конвенции по 54° 40′ с.ш. была установлена граница поселений, севернее которой американцы, а южнее – русские, обязались не селиться. Стремясь к сохранению дружественных отношений с США, Россия также пошла на уступки – плавание вдоль побережья Америки по Тихому океану было объявлено открытым для судов обеих стран на 10 лет. Однако, в дальнейшем правительство Америки продолжило экспансионистскую политику на Севере Тихого океана – в последующие годы было подписано еще несколько русско-американских договоров и конвенций, что стало началом постепенного ухода России с Тихоокеанского побережья Северной Америки.

Как это ни странно, но судьбу Аляски, по мнению ряда историков, решила Крымская война (1853–1856 гг.). В российском правительстве начали зреть идеи об укреплении отношений с США в противовес Великобритании. Воспользовавшись поражением России в Крымской войне, которая привела к опустошению казны и показала незащищенность территорий в Тихом океане перед британским флотом, правительство США стало добиваться приобретения оставшихся в Северной Америке русских владений. Стремясь укрепить отношения с США, и ввиду обострившихся англо-русских противоречий и банкротства РАК, царское правительство было вынуждено пойти навстречу американским интересам.

Инициатива о продаже Аляски Соединенным Штатам Америки принадлежала великому князю Константину Николаевичу Романову, занимавшему пост главы Морского штаба России. Еще в 1857 г. он предложил старшему брату-императору продать «лишнюю территорию», ведь обнаружение там месторождений золота непременно привлечет внимание Англии – давнего врага Российской империи, а вести ее оборону Россия не в силах. Если же Англия захватит Аляску, то за нее Россия не получит ровным счетом ничего, а так можно будет выручить хоть какие-то деньги и укрепить дружественные отношения с США.

Однако консультации с правительством США о возможной продаже, практически переговоры начались лишь после окончания Гражданской войны (1861–1865 гг.) в США. В декабре 1866 г. император Александр II принял окончательное решение. Российский посол в Соединенных Штатах Америки барон Эдуард Стекль обратился с предложением о продаже Аляски к государственному секретарю США Уильяму Сьюарду. Переговоры прошли успешно и уже 30 марта 1867 г. в Вашингтоне был подписан договор, по которому Россия продавала Аляску и прилегающих к ней островов за 7,2 млн долларов золотом. К США отошли более 1,5 млн кв. км. Россия продала Аляску менее чем за 5 центов за гектар.

7 апреля 1867 г. руководство РАК было оповещено о продаже Аляске. 18 октября в Ново-Архангельске была проведена официальная церемония передачи Аляски.

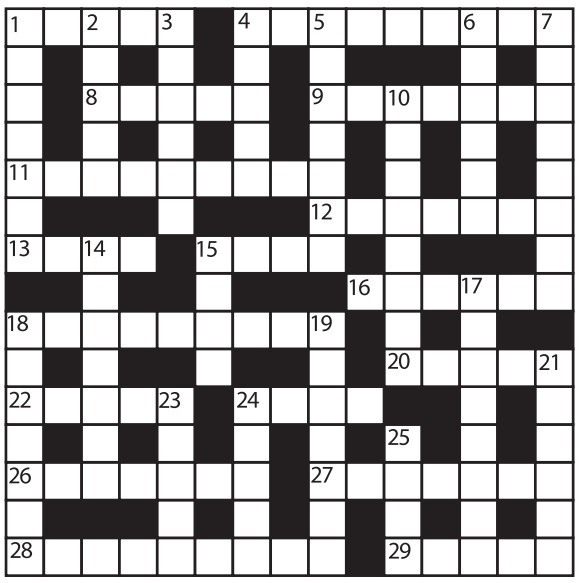
1 августа 1868 г. барону Стеклю был вручен чек Казначейства США, которым рассчитались с Россией. Но Россия так и не получила денег за Аляску, поскольку часть этих денег присвоил себе барон Стекль, часть ушла на взятки американским сенаторам. Затем барон Стекль поручил банку Риггса перевести 7,035 млн долларов в Лондон, в банк братьев Барингов. По одной из версий, чек был обналичен в Лондоне, и на него были приобретены золотые слитки, которые планировалось перевезти в Россию. Однако груз так и не был доставлен. Корабль «Оркни», на борту которого был груз, 16 июля 1868 г. затонул на подходе к Петербургу. Было ли на нем на тот момент золото, или оно вообще не покидало пределов Туманного Альбиона, неизвестно.

В 1868 г. РАК была ликвидирована. При её ликвидации часть русских была вывезена с Аляски на родину. Последняя группа русских в 309 человек покинула Новоархангельск 30 ноября 1868 г. Другая же часть – около 200 человек – оставлена была в Новоархангельске из-за нехватки судов. Они были просто забыты петербургскими властями. Осталась на Аляске и большая часть креолов – потомков от смешанных браков русских с алеутами, эскимосами и индейцами.

Ольга КИМАНОВА

На досуге

КРОССВОРД



ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 1. Десять баллов по Бофорту. 4. Её невозможно изменить. 8. Крупная трата на жену ещё до свадьбы. 9. Чехол для кисти. 11. Он и чукча, и адыг, и татарин, и калмык, карачаевец и ненец, осетин, башкир, чеченец. 12. Деловая связь. 13. Оценка за приём в дзюдо. 15. Сыромять. 16. Гонит на занятие. 18. Заставляет стоять на своём. 20. Барон, чьё пёстрое поместье не стоит на месте. 22. Финишное усилие. 24. Всё окружение царя от мелкой шестёрки до крупного туза. 26. Прекраснополая. 27. Живая мелочь. 28. Пропуск на раз, ещё на раз, ещё на много, много раз. 29. Государственная граница между вашими желаниями и возможностями.

ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. Живчик. 2. Туда идёт состав, сошедший с пути истинного. 3. Вспышка на брюках. 4. Печь с видом на огонь. 5. Впервые в продаже. 6. Зарплата спекулянта. 7. Всё раскладывает на члены. 10. Охотник за любовниками-привидениями. 14. Компания непьющих в пустыне. 15. Ветки, торчащие из одного места. 17. Некогда популярное приложение к дефициту. 18. Тройка для понукания. 19. Пользы от него, как от козла молока. 21. Чего нет у палки о двух концах? 23. Стереотипное выражение. 24. Горох в кондитерском отделе. 25. Тряпка, которая может заставить замолчать.

Улыбнись

***

Директор – служащему:

– Из вас вышел бы прекрасный преступник.

– Но почему же, шеф?

– Вы не оставляете никаких следов своей деятельности.

***

– Вот скажи, говорят, «собака –друг человека», так?

–Так.

–Так она же не пьёт!

***

Покупаешь клёвый апельсин, начинаешь чистить, а кожура такая толстая, а апельсин внутри такой маленький! Будто он интроверт, спрятался от невзгод этого мира, живёт за прочной яркой кожурой, и никто не знает, как он страдает от одиночества и непонимания.

***

Решил заняться бегом. Пару километров пробежал... Обратно приехал на такси.

***

Мои ближайшие планы – купить к лету теплую обувь и одежду.

***

– И зачем тебе топор?

– Вам.

– Что?

– К человеку с топором обращаются на «Вы».

***

Гадалка раскладывает карты и говорит клиентке:

– О! До пятидесяти лет вы будете страдать от нехватки денег.

– А потом?

– А потом привыкнете.

***

На выборах за кандидата Иванова проголосовали три человека. Так жена Иванова поняла, что у мужа есть любовница.

Учредитель и издатель **АСПОР**

Газета зарегистрирована в Комитете РФ по печати 30.06.99 г. № 019021.

Главный редактор **Александр МАЙСКИЙ**
Выпускающий редактор **Ольга МАХОВА**
Набор и верстка **Ольга КОЧКИНА**

Адрес: **125480, Москва, ул. Героев Панфиловцев, 24, АСПОР.**
Тел.: **8(495) 496-87-67, 496-91-55,** факс: **8(495) 496-57-45.**
E-mail: **aspor_rd@mail.ru** **www.aspor.ru**

© При перепечатке ссылка на «РД» обязательна. За содержание рекламных объявлений редакция ответственности не несет.
Отпечатана на ОАО «Подольская фабрика офсетной печати». 142100, г. Подольск, Моск. обл., Ревпроспект, д. 80/42.
Тираж 16000 экз. Номер подписан в печать 24.04.2019.
Заказ №01907-19.