

ГДЕ ЖЕ НИТЬ АРИАДНЫ?

Наверное, автодорожникам Беларуси намного труднее, чем дочери мифологического критского царя Миноса. Она, как известно, сумела помочь Тесею найти выход из чрезвычайно запутанного лабиринта. Вот бы найти ту «ариаднину нить» для разрешения проблем, с которыми уже не одно десятилетие сталкиваются автодорожники республики!

Справедливости ради заметим, что они и искали ее, и продолжают искать. Полтора десятка лет назад (в так называемые застойные времена) из столицы Беларуси на Гродно, Вильнюс, Слуцк, Бобруйск удалось проложить довольно-таки приличные автомагистрали, одна из них пересекла южную территорию республики. Местные дороги тоже преобразились. В колхозе «Верный путь» Воложинского района, например, они покрыты булыжником благодаря стараниям специально созданной строительной бригады.

И все-таки сотням тысяч белорусских пассажиров и водителям никак не избавиться от чувства тревоги, сопровождающего их в пути. Даже при условии, что техническое состояние транспортных средств удастся должным образом обеспечить и проконтролировать, по-прежнему пестрят дорожно-транспортными происшествиями сводки ГАИ. Почему?

Дело в том, что оставляет

желать лучшего состояние того, что дорожники называют «твердым покрытием» проезжей части. Трещины, выбоины, необустроенные обочины, деревья, растущие прямо у полосы движения, недостаточное освещение или отсутствие его - все это усугубляет движение, делает его потенциально опасным.

В прошлом году более двух тысяч должностных лиц были подвергнуты штрафам в пять минимальных зарплат каждый. Но такие вынужденные меры проблемы все-таки не снимают. Полтысячи аварий в 1999 году связаны с недоработками дорожников. И их причины не только в экономических трудностях.

Министерство транспорта и коммуникаций, Комитет по автодорогам при нем прилагают немало усилий для улучшения ситуации. Состоялся большой республиканский семинар на базе Копыльского района, автодорожники которого оригинально решили проблему дорожного покрытия. Речь об этом шла в столичном Доме прессы на заседании «круглого стола», где в присутствии представителей средств массовой информации специалисты Минтранса, других заинтересованных государственных структур критически оценили состояние белорусских дорог.

В целом вырисовывается пестрая картина.

- Лишь в 1998 году удалось завершить формирование структуры управления дорожным хозяйством, разделились, наконец, заказчики и подрядчики, получив каждый свою долю ответственности, — рассказывает заместитель начальника отдела из

Комитета при Минтрансе А.Чернышевич. - Положительным является то обстоятельство, что функции заказчика выполняют государственные предприятия. Подрядные же работы по строительству, ремонту и содержанию автодорог целиком возложены на организации и фирмы различных форм собственности. И в Минтрансе, и на местах уже успели убедиться, что такая система наиболее продуктивна.

В настоящее время в дорожном хозяйстве занято более 37 тысяч человек. Основу управленческой иерархии составляют шесть областных государственных предприятий республиканских автомобильных дорог («Автодор»). Гигантом в этом ряду выглядит «Магистральавтодор», управляющий основными дорогами с индексом «М». Именно все они составляют важнейшую часть сети, протяженность которой около 4200 км. Не легче «ноша» у шести областных объединений, на «попечении» которых находятся местные автодороги.

Ну, а что же в суммарном балансе сети? Цифра вроде внушительная. Если мысленно сложить все магистрали республики, то их протяженность составит полтора земных экватора (более 63 тысяч километров). Свыше двух третей этого пути покрыты бетоном-асфальтобетоном. 1830 километров имеют четыре и более полосы движения. И все же плотность наших дорог в расчете на один квадратный километр территории в два-три раза меньше, чем во Франции, Германии, Голландии и других

западноевропейских странах.

В советское время было развернуто широкое дорожное строительство, которое позволило создать оптимальную на тот период структуру автомагистралей. Именно тогда, перед Великой Отечественной войной, была сооружена новая трасса Минск-Москва с перспективой выхода на Запад. В 70-е годы в связи с Олимпиадой-80 был реконструирован ее участок до Бреста. И в условиях суверенной Беларуси этой трассе уделяется первостепенное внимание, тем более, что она, как и другие белорусские дороги, вошла в сферу интересов европейского сообщества. Направление на Москву по-прежнему считается главной магистралью, у нее свой индекс М-1 и европейский номер Е-30. Она обеспечивает экономические потоки западноевропейских стран в Россию на протяжении 606 километров.

С помощью зарубежных кредитов в 1994 году была начата ее модернизация на уровне международных стандартов. В прошлом году удалось завершить работу на первом участке протяженностью 234 километра от Минска до Ивацевичей. На все это израсходовано 122 миллиона долларов. Это составило треть республиканского дорожного фонда. Выиграв тендер, работы выполняет итальянская фирма «Тодини». В настоящее время она благоустраивает развязку у аэропорта «Минск-2» и участок до города Жодино.

Повышенное внимание к магистрали объясняется тем обстоятельством, что ежегодно здесь почти на 50 процентов возрастает пассажиро- и грузопоток. Соответственно уси-

ливаются требования к состоянию не только дорожного покрытия, но и пограничных переходов, пунктов таможенного обслуживания, перегрузочных терминалов, подъездов к границам, дорогам и прилегающим территориям.

Нельзя не коснуться и такой особенности главной автомагистрали республики. Она является участком так называемого Критского коридора II, наделенного Европейским союзом высшим приоритетом среди себе подобных. И она такая не одна. Кроме этой дороги, участком Критского транспортного коридора IX (он соединяет Финляндию, Литву, Россию, Беларусь, Украину, Молдову, Румынию, Болгарию и Грецию) является трасса М-8, которая пересекает республику с севера на юг - от рубежей с Россией через Витебск и Гомель до границы с Украиной. Протяженность ее - 456 километров. Важную роль играет и ответвление Критского транспортного коридора IXВ Гомель-Минск-Вильнюс-Клайпеда-Калининград длиной в 468 километров. И хотя этот путь открывает выход к Балтийским портам, что чрезвычайно важно для экономики республики, на доведение его до уровня международных стандартов попросту не хватает финансовых средств. Ведь только на поддержание проезжей части ежегодно выделяется до шести миллионов долларов.

Общедорожный фонд в бюджете республики ныне составляет 19,7 триллиона рублей. Это всего лишь 36 процентов потребности, предусмотренной Государственной программой «Дороги Беларуси», которая рассчитана на 1997-2005 гг. Причем в нее заложены многие долговременные приоритеты: обеспечение десяти

с половиной тысяч населенных пунктов с полумиллионным населением; выход к дорогам общего пользования; улучшение их эксплуатационного состояния; реконструкцию наиболее грузонапряженных участков и аварийных мостов; строительство объездов городов.

Как же реализовать эти приоритеты? По мнению специалистов, только путем активизации инвестиционной политики. Пока же объем капиталовложений в дорожные отрасли скуден, а на минувший год он составлял лишь 47 процентов от потребности. Потому не удивительно, что автодорожный фонд еле сводит концы с концами. Банки республики, в том числе и коммерческие, не в состоянии давать концессии (при возможности это явилось бы относительным выходом из положения) из-за отсутствия соответствующих законодательных актов.

А средства, ой как нужны, и причем немалые. По нынешним временам один километр автодороги первой категории (каковой является трасса Минск-Ивацевичи) стоит 518 миллионов рублей. Для строительства такого же участка четвертой категории понадобится 48 миллионов. Только капремонт одного километра обходится нынче в 28 миллионов, средний - в шесть. Так что сложностей более чем достаточно. Тем паче, что деятельность автодорожников не ограничивается названными выше приоритетными направлениями. К ним следует добавить и повышение безопасности движения, и ликвидацию участков грунтовых дорог, и улучшение информации для водителей, и внедрение систем маршрутного ориентирования, и повыше-

ние качества инженерного обустройства. Все это вытекает из требований принятого в 1994 г. Закона «Об автомобильных дорогах».

За прошедшее с тех пор время сложилась гибкая многофункциональная система отрасли. «Белдорцентр» как государственное предприятие осуществляет контроль за состоянием дорог и их диагностику. Другое предприятие - «Белгипродор» - проектирует как трассы, так и искусственные сооружения. Научно-производственное объединение «Белавтодорпрогресс» занимается исследованиями, разработками. «Белдортехника» выпускает специальные машины. Госпредприятие «Дортрестстройиндустрия» обеспечивает материалами и конструкциями. И производители, и эксплуатационники располагают необходимой материальной

базой. Отраслевой учебный центр готовит специалистов, здесь же они повышают свою квалификацию.

И такими вот объединенными усилиями, достаточно, казалось бы, мощными, все же не удается справляться должным образом с клубком названных выше проблем. Их на самом деле, конечно же, больше.

По констатации заместителя начальника отдела Комитета при Минтрансе Н.Климачева, его службе приходится уделять больше внимания ремонту и содержанию дорог, чем их строительству.

По мнению руководителей отрасли, немало возможностей для разрешения проблем ликвидации узких мест открывает расширяющееся международное сотрудничество. Это, прежде всего, реализация утвержденного Советом Министров Республики «Протокола об автомобиль-

ных дорогах Содружества Независимых Государств». Здесь определены пути интеграции в евро- и азиатскую системы, создания современной сети объектов дорожного взаимодействия. Как было объявлено, белорусская делегация во главе с председателем Комитета по автомобильным дорогам при Минтрансе А.Мининым побывала в сентябре прошлого года в Бишкеке, где участвовала в заседании Межправительственного совета дорожников (МСД). Это, по прогнозам специалистов, позволит определить наиболее динамичные пути развития отрасли.

Хотелось бы надеяться, что нашим дорожникам, как тому Тесею, судьба тоже подарит возможность найти «ариаднину нить», и они в недалеком будущем выберутся из лабиринта накопившихся проблем.

Николай ЧАЙКА.

Научные разработки

ДЛЯ ПОВЕРХНОСТНОЙ ОБРАБОТКИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

*Антон ВАВИЛОВ доктор технических наук, профессор;
Анатолий КОТЛОБАЙ, кандидат технических наук, доцент,
Денис МАРОВ, инженер*

(Белорусская государственная политехническая академия)

В настоящее время в Республике Беларусь поверхностная обработка как ремонтно-профилактическая мера, обеспечивающая долговечность работы покрытия и безопасность движения, является наиболее массово применяемой, экономичной и эффективной. Комплектование отечественных дорожно-строительных предприятий современными технологическими машинами для по-

верхностной обработки импортного производства делает организацию рационального использования этих машин одной из приоритетных задач дорожно-строительной отрасли. Рациональное решение организационно-технических задач по адаптации импортной техники в условиях отечественного дорожно-строительного производства должно обеспечивать увеличение межремонтных сроков служ-

бы покрытия, улучшить его качественные показатели.

По концентрации числа дефектов и соответственно объемов ремонтных воздействий на площади дорожного покрытия принято условное деление работ на локальное и сплошное ремонтное воздействие. При этом, потребность в сплошном ремонтном воздействии возникает при низком качестве покрытия и не-