

Интеграция автомобильных дорог СНГ в мировую дорожную сеть



Бури КАРИМОВ

Buri V. KARIMOV

Integration of the CIS Roads into the World Road Network

(текст статьи на англ. яз. – English text of the article – p. 194)

Межправительственный совет дорожников (МСД) стал одним из первых интеграторов на пространстве СНГ, который с 1992 года последовательно проводит линию на согласованное взаимодействие стран Содружества в сфере международных автомобильных дорог. Статья знакомит с нормативно-правовой и административно-управленческой сторонами деятельности совета дорожников, техническими характеристиками подконтрольных ему дорог. Одновременно с этим анализируются нуждающиеся во внимании партнеров по СНГ задачи и проблемы, решение которых позволит сформировать общие для автодорог Содружества стандарты с мировой дорожной сетью, стать естественной частью евроазиатской системы международных автомобильных дорог и транспортных коридоров.

Ключевые слова: СНГ, межправительственный совет дорожников, интеграция, автомобильные дороги, технические характеристики дорог, международные коридоры.

Каримов Бури Бачабекович – доктор технических наук, профессор, руководитель Секретариата Межправительственного совета дорожников, Москва, Россия.

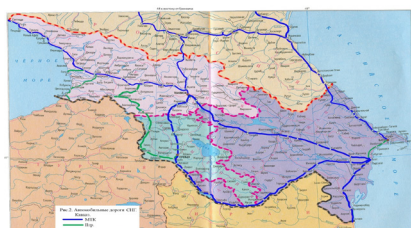
В 1998 году в Москве главами правительств СНГ был подписан протокол о международных автомобильных дорогах, в котором сформулированы основные принципы и подходы к формированию и развитию дорожной сети Содружества, определены меры, направленные на интеграцию автомобильных дорог СНГ в Европейскую и Азиатскую системы дорог и международные транспортные коридоры. Этот документ был подготовлен в Межправительственном совете дорожников (МСД), созданном в 1992 году.

Протокол о международных автомобильных дорогах СНГ имеет существенное значение для международных финансовых структур при выделении займов и кредитов на развитие дорог. Не менее важны с практической точки зрения соглашение о массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки (1999 г.), и концепция повышения эксплуатационной надежности мостовых сооружений на автомобильных дорогах (подписанная главами правительств СНГ в 2008 году).

С целью упрощения процедуры пересечения границ грузовым автотранспортом и сокращения времени нахождения в пути



Европейская часть



Кавказ



Казахстан. Средняя Азия

Рис. 1. Автомобильные дороги СНГ.

в 2004 году Советом глав государств Содружества было принято «Соглашение о введении международного сертификата взвешивания грузовых транспортных средств на территориях стран СНГ».

Принятие этих и других документов позволило начать процесс интегрирования автомобильных дорог стран СНГ в Европейскую и Азиатскую системы автомобильных дорог с выходом на их наиболее крупные транспортные узлы, порты и терминалы.

Из-за своего уникального географического положения страны СНГ являются связующим звеном двух транспортных систем — европейской и азиатской. Дальнейшее укрепление транспортной инфраструктуры Содружества связано с созданием современной транспортной системы, основу которой составляют международные автомобильные дороги. МСД работает над улучшением их состояния и развитием со всеми своими структурными подразделениями и совместно с новыми и ассоциированными членами Межгосударственного совета на местах (рис. 1).

Данные мониторингов по изучению состояния и развития международных дорог (таблицы 1 и 2) показали, что министерствами транспорта и коммуникаций, дорожными администрациями стран СНГ проводится последовательная работа по улучшению дорожной сети. Только за последние годы выполнен ремонт и реконструировано свыше 3,5 тыс. км автодорог на общую сум-

му 6 млрд долл. США, до 2017 года планируется завершить проекты развития дорог (с учетом переходящих объектов) на 9 тыс. км на сумму 18 млрд долл. США.

МСД проводит и дополнительные мероприятия по изучению состояния и перспектив международных автомобильных дорог. В странах Таможенного союза Беларуси, России и Казахстане с 27 августа по 8 сентября 2013 года был организован автопробег по маршруту Западная Европа — Западный Китай, а затем прошел автопробег по южной ветви Великого шёлкового пути, и это уже касалось территории стран Центральной Азии. На основе мониторингов и автопробегов уточнены задачи по развитию транспортных коридоров, выявлены недостатки в эксплуатации и содержании дорожной сети, техническом ее состоянии, обеспечении условий безопасности дорожного движения.

Анализ показывает, что значительная часть международных автомобильных дорог СНГ не отвечает современным требованиям по многим показателям.

К примеру, дорожные нормы стран Содружества различаются, начиная от классификации дорог и расчетных нагрузок и заканчивая нормами на геометрические элементы, обеспечивающие безопасность движения. Наиболее негативно это сказывается на улучшении состояния автомобильных дорог, инфраструктурной их составляющей. Что касается норм по между-





Таблица 1

Сводная информация о состоянии международных автомобильных дорог СНГ и перспективах их развития по состоянию на 1 января 2015 года¹

№ п/п	Государство	Количество маршрутов	Протяженность, км	Максимальная нагрузка на ось, тонн	Международный показатель ровности IRI, м/км	Выполнены реконструкция и капитальный ремонт за 1999–2014 годы		Выполнены реконструкция и капитальный ремонт за 2014 год		Планируемые проекты развития на период до 2017 года	
						Реконструкция, капитальный ремонт, км	Стоимость работ, млн долл. США	Реконструкция, капитальный ремонт, км	Стоимость работ, млн долл. США	Протяженность, км	Проектная стоимость работ, млн долл. США
1	Азербайджанская Республика	8	3582	15,0	2,0–7,0	1533,5	7875	65,1	677,5	1117,9	3015,64
2	Республика Армения	4	933,4	10	5,03–6,2	209,41	79,97	49	3,7	353,7	684,8
3	Республика Беларусь	11	3869,12	11,5	1,91–5,92	1661,9		132,3		252	
4	Республика Казахстан	17	9444	10		2615,2	487,5	205	56	199	96
5	Республика Кыргызстан	8	2052	10		1278,8	455,8	80,7	23,3	278,5	234,7
6	Республика Молдова	4	924,3	10	(0–4) – 443,3 км (4–6) – 345,1 км (6–8) – 101,3 км (8–10) – 34,8 км	94,0	62,71	–	47,7–43,3	139,6	84,7
7	Российская Федерация	33	28724,02	11							
8	Республика Таджикистан	8	1457,3	10		857,3	924,1	18,75	22,02	399,7	282,3
ИТОГО:		93	51006,14	15,0	0–10	8250,11	9885,08	550,85	873,52	2740,4	4398,14

¹ По данным министерств транспорта и коммуникаций, дорожных администраций стран СНГ.

Таблица 2

Сводная информация о состоянии международных автомобильных дорог СНГ на подъездах к границам сопредельных государств по состоянию на 1 января 2015 года

№ п/п	Государство	Количество пунктов пропуска	Среднее время ожидания везеда/вьезда, мин	Количество транспортных везед/везеда, авто/сут.	Технические характеристики дороги и инфраструктуры на подъезде к пункту пропуска	СТО, шт./мест		Стоянки, шт./мест	Пункты питания, шт./мест
						Категория дороги	Количество АЭС, шт.		
1	Азербайджанская Республика	7	10–15	1200	Всего по дороге / в т.ч. по пункту пропуска на границе	Отели, шт./мест	Стоянки, шт./мест	Пункты питания, шт./мест	
2	Республика Армения	4	40		Категория дороги	12	25	389	
3	Республика Беларусь	13			Максимальная допустимая нагрузка на ось, т	36	77	54	
4	Республика Казахстан	19	30–360	34760	10,0	4	7	27	
5	Республика Кыргызстан*	13	10–60	212	11,5	62	2	464	
6	Республика Молдова	6	Легк. – 5–15 Автоб. – 20–30 Груз. – 30–60	н/д	10	17/560	20/333	68/2440	
7	Российская Федерация	25			10	1	13	10	
8	Республика Таджикистан	2	1–2	38,3	12				
ИТОГО:		89	1–60	36210,3	1–V	958/107	180/560	1012/2440	

* – Данные за 2014 г.

народным автомобильным дорогам, то они должны быть более схожими по своему техническо-эксплуатационному уровню и соответствовать существующим требованиям.

В странах СНГ геометрические параметры автомобильных дорог нормируются на основании национальных стандартов. Необходимо гармонизировать не только стандарты и нормы в рамках СНГ, но и сблизить их с нормами Европейского союза и Азиатского сообщества. Другими словами, привести в соответствие со статусом межгосударственных и международных автомобильных дорог, имеющих I и II высшие технические категории. Следует при этом прежде всего провести согласование национальных норм и стандартов по основным характеристикам и показателям, определяющим безопасность дорожного движения. Перевозчикам пассажиров и грузов надо создать более или менее одинаковые безопасные условия на всем протяжении маршрута, проходящего через разные страны и природно-климатические пояса.

Анализ индекса ровности покрытия (IRI) свидетельствует о том, что ещё предстоит большая работа по приведению международных автомобильных дорог в надлежащее состояние по этому показателю. Кроме того, нельзя забывать, что в дополнение к комфорту при движении сеть должна иметь и современную структуру дорожного сервиса и в целом хорошую инфраструктуру.

По ходу анализа основных характеристик международных автомобильных дорог выявились следующие проблемы:

- качественные и количественные показатели технического уровня и эксплуатационного состояния дорог и мостов существенно различаются и отстают на многих участках от современных требований, не соответствуя принятым стандартам международных перевозок;

- прочность дорожной одежды и несущей способности мостовых переходов не отвечают нормативным требованиям, нарастает недоремонт дорожных покрытий;

- дороги, проходящие через населенные пункты, не позволяют развивать расчётные

скорости, предусмотренные для безопасных грузовых и пассажирских перевозок.

На фоне подобных текущих проблем и при наличии масштабных интеграционных задач ключевым фактором в работе министерств транспорта и дорожных администраций стран СНГ в рамках Содружества и МСД является совместное решение вопросов, связанных с совершенствованием всего комплекса международных автомобильных дорог, находящихся на территории сопредельных государств. В связи с этим помимо уже называвшейся гармонизации дорожных норм и стандартов следует иметь в виду и несколько других важных для практики позиций:

- для дальнейшего развития транспортных коридоров использовать преимущественно комплексный подход, механизмы государственно-частного партнерства и государственного регулирования;

- учитывая рост интенсивности движения и нагрузки на ось автомобильного транспорта, проектировать, рассчитывать конструкции дорожных одежд на нагрузку не ниже 13 т и строить дороги, отвечающие требованиям большой интенсивности и нарастающих нагрузок;

- при строительстве верхних слоев дорожной одежды использовать щебеночно-мастичные асфальтобетонные смеси и новые, более прочные покрытия из цементобетона;

- шире применять интеллектуальные транспортные системы, в том числе пункты взвешивания транспортных средств, особенно на пограничных участках дорог;

- обратить первостепенное внимание не просто на повышение безопасности дорожного движения, а сделать это направление сотрудничества равноценным наряду с экономическим результатом и геополитическими достижениями.

ЛИТЕРАТУРА

1. Ахмедов К. М., Каримов Б. Б. Международные автомобильные дороги. – М., Интрансдорнаука, 2013. – 398 с.

2. Каримов Б. Б., Мирзаянц Г. Ю., Уралов Б. Х. Управление дорожными отраслями. – М., Интрансдорнаука, 2010. – 319 с.

Координаты автора: **Каримов Б. Б.** – smcd@mail.ru.

Статья поступила в редакцию 28.07.2016, принята к публикации 14.11.2016.

