



28 февраля 2019 г.

№9(944)

РОССИЙСКИЙ ДОРОЖНИК

Если будут дороги,
Значит, будет и жизнь!

ГАЗЕТА РОССИЙСКОЙ АССОЦИАЦИИ ПОДРЯДНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ В ДОРОЖНОМ ХОЗЯЙСТВЕ (АСПОР)

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

РПК

О СОЦИАЛЬНЫХ ОБЯЗАТЕЛЬСТВАХ РАБОТОДАТЕЛЕЙ

22 февраля в Правительстве РФ заместитель Председателя правительства Татьяна Голикова провела заседание Российской трёхсторонней комиссии по регулированию социально-трудовых отношений. Союз работодателей «АСПОР» на заседании представлял Президент Александр МАЛОВ.

Вице-премьер отметила, что вопросы принятия дополнительных мер по борьбе с задолженностью по заработной плате ежегодно возникают в ходе прямых линий Президента России. Также необходимость реализации норм рассматриваемых законопроектов подтверждает статистика Росстата, согласно которой на 1 февраля 2019 года общий объём задолженности по заработной плате составил 2,7 млрд рублей, увеличившись в годовом выражении на 1,3%. По словам Татьяны Голиковой, такой рост является сезонным и в масштабах страны «ничего критического не представляет». «Хотя, с точки зрения работника, безусловно, это важно», – подчеркнула Заместитель Председателя Правительства. По данным Росстата, задолженность по заработной плате имеется у 42 тысяч работников. Наибольший объём задолженности отмечен сегодня в сфере обрабатывающего производства – 57%, строительстве – 14,4%, транспорте – 8,9%. При этом в числе регионов, на которые приходится наибольший объём задолженности, были отмечены Приморский край, Волгоградская и Астраханская области.

Поправками к Трудовому кодексу предлагается наделить Роструд полномочием принимать меры по принудительному исполнению работодателем обязанности по выплате работнику начисленной, но не выплаченной заработной платы и иных причитающихся ему выплат. Вице-премьер обратила внимание, что в этом случае речь идёт только о начисленной заработной плате, по которой нет спора между работником и работодателем.

Поправками предлагается дополнить существующие процедуры погашения задолженности по заработной плате перед работниками следующим механизмом. В случае выявления ситуации, когда зарплата работнику была начислена, но фактически не выплачена, предписание инспектора по труду будет дополнено информацией о возможности принудительной выплаты причитающихся работнику сумм. В случае неисполнения требований предписания в установленные сроки инспектор будет наделён полномочием принять решение о принуждении недобросовестного работодателя к выплате задолженности перед работником и передать необходимые материалы в Федеральную службу судебных приставов.

Татьяна Голикова отметила, что законопроекты были проработаны на уровне рабочих групп Российской трёхсторонней комиссии. Профсоюзная сторона их полностью поддерживает, в свою очередь сторона работодателей законопроекты не поддерживает.

Президент Союза «АСПОР» Александр Малов, выступая на заседании отметил: «Одним из важных для нас рассматриваемых сегодня вопросов является законопроект о наделении федеральных инспек-

торов труда полномочием по принудительному исполнению работодателем обязанности по выплате начисленной, но не выплаченной работнику заработной платы, а также и второй, связанный с первым, законопроект, по внесению изменений в закон об исполнительном производстве.

Понимая ответственность работодателя за своевременную выплату заработной платы, и поддерживая в основном меры, принимаемые Правительством в этом вопросе, в том числе по обеспечению приоритета платежей по зарплате перед другими платежами, считаем, тем не менее, высказать свое отрицательное отношение к данным законопроектам и выразить надежду, что в ходе сегодняшнего обсуждения этих вопросов мы сможем в рамках социального партнерства найти решения направленные на недопущение долгов по заработной плате.

Во-первых, потому что меры ускоренного принудительного взыскания с работодателя средств на выплату заработной платы уже предусмотрены действующим законодательством: это приказное судебное производство, через комиссию по трудовым спорам (удостоверение которой является таким же исполнительным документом как и судебный приказ)

Во-вторых, считаем необходимым не допускать расширения количества случаев внесудебного списания средств со счетов клиентов банков на основе административных решений инспекторов, так как это является существенным ограничением прав предпринимателей, вмешательством в экономическую деятельность, создает риски существенных хозяйственных потерь, что может привести к обратному эффекту.

В-третьих, действующее законодательство, в том числе и нормативные акты принятые в последние годы, содержит широкий спектр мер, связанных с дисциплинарной, административной и уголовной ответственностью работодателя за невыплату заработной платы, инициирование банкротства организации.

Поэтому, прежде чем принимать новые меры, надо провести анализ эффективности уже действующих, и те, которые неэффективны – отменить. Такой анализ предусмотрен и протокольными поручениями Правительства.

В-четвертых. Сторона работодателей считает, что там, где не дали результатов действующие меры, необходим анализ причин, связанных с невыплатой зарплаты, а это в основном экономические причины, связанные с неплатежами, в том числе и по государственному заказам, санацией банков и др.

Наверно требует анализа и действующее законодательство в сфере труда и занятости в части гибкости трудовых отношений, повышения социальной защиты от безработицы».

Олёна СТАНЕЙКО

Регионы

АВАНС НА ВЫПОЛНЕНИЕ ПОДРЯДНЫХ РАБОТ: БЫТЬ ИЛИ НЕ БЫТЬ

Два мнения по одному вопросу



В Ростовской области вводится порядок расчета за выполнение работ по ремонту автомобильных дорог без авансовых платежей. Таким образом власти надеются отсеять недобросовестных подрядчиков и обеспечить своевременное выполнение работ. Эксперты неоднозначно оценивают новацию: одни считают, что она позволит повысить качество работ, другие говорят о возникновении финансовых проблем у организаций.

Министерство транспорта Ростовской области на совещании с руководителями подрядных организаций уведомило их представителей об изменении условий государственных контрактов на ремонт дорог. Раньше в регионе осуществлялась поэтапная приемка и оплата выполненных работ. Теперь Минтранс будет оплачивать выполненные работы по их завершению и при условии, что специализированные организации подтвердят качество дорожного полотна. Кроме того, размер обеспечения исполнения контрактов будет увеличен с 10% до 30% от начальной цены, а при снижении цены контракта во время аукциона на 25% и более размер обеспечения вырастет с 15% до 45%. В правительстве подчеркивают, что нововведения уже согласованы с региональным управлением ФАС России. «Перед нами поставлена задача реализовать национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в установленные сроки.

Бывали ситуации, когда недобросовестные подрядчики бросали объекты на разных этапах, получив деньги за фактически выполненные работы, поэтому мы пришли к данному решению. Эта мера используется в других регионах, она уже показала свою эффективность, например, в Калужской области», – пояснил «Ъ-Юг» министр транспорта Ростовской области Андрей Иванов, отметив, что по ранее заключенным многолетним контрактам, которых было немного, условия не изменились. «Новый порядок приемки и оплаты работ не создаст сложностей для небольших подрядных организаций, если они имеют хорошую кредитную историю и выбирают себе задачи по силам», – считает Андрей Иванов.

Президент Союза работодателей «АСПОР» Александр Малов, отвечая на вопросы корреспондента «Коммерсант-Юг», негативно оценивает нововведение: «Авансирование выполнения работ долж-

но составлять не менее 40%. Организации, работающие на дороге, должны приобретать необходимые для выполнения работ материалы, ГСМ, оборудование, возможно машины и механизмы, выплачивать заработную плату, оплачивать установленные государством налоги. Отсроченная оплата текущих затрат будет создавать дополнительные финансовые риски для организации, сдерживать развитие предприятия и повышение его конкурентоспособности, что в конечном итоге обеспечивает качество и срочность исполнения предусмотренных контрактом работ».

Бизнес-омбудсмен Ростовской области Олег Дереза в целом поддерживает решение областного Минтранса. «Есть много жалоб на качество дорог. Дорожники тоже мне жалуются, что приходят компании, которые участвуют в конкурсе, не имея оборудования и ресурсов, сбивают цены до того, что в результате приходится работать в убыток», – говорит он. По мнению господина Дерезы новые меры могут усложнить ситуацию для некоторых подрядчиков, но это не будет неожиданным для них. «Небольшим подрядным организациям придется приспособиться к новым условиям и выходить на конкурс только в том случае, если они располагают собственными или кредитными ресурсами. Когда речь идет о бюджетных деньгах, должны работать серьезные компании. Если подрядчик не в состоянии сначала выполнить работу, а потом получить за нее деньги, это не очень хороший сигнал», – резюмирует Олег Дереза. По словам Андрея Иванова, новый порядок введен до 2024 года. Будет ли он действовать по истечении указанного срока, пока неизвестно. «Нужно наработать опыт и посмотреть, насколько таким образом получится оздоровить ситуацию в дорожной отрасли, внести возможные коррективы», – пояснил руководитель Минтранса Ростовской области.

Анастасия СОЛОМАТИНА

Конкурс

Сразу два конкурса профессионального мастерства среди дорожных профессий прошли в Красноярском крае на полигоне Емельяновского дорожно-строительного техникума: первый – VI открытый Региональный чемпионат WorldSkills-2019, в котором состязалась молодежь до 22 лет, и второй – в рамках Чемпионата профессионального мастерства среди работников дорожно-строительных компаний Красноярского края, где соревновались те, кто уже много лет работает на дорогах.

ЛУЧШИЕ В ПРОФЕССИИ



Молодым – дорогу

Движение «WorldSkills Russia. Молодые профессионалы» подхвачено по всей России и вот уже шесть лет подряд студенты средних профессиональных образовательных учреждений (в том числе и Емельяновского дорожно-строительного техникума) соревнуются за право называться лучшими в профессиях автогрейдерщика, бульдозериста, экскаваторщика, работе на фронтальном погрузчике.

Особо отметим, что сам факт появления конкурсов профмастерства среди будущих дорожников не только в Красноярском крае, но и во всей России – это, в первую очередь, заслуга именно Емельяновского техникума и его директора, Владимира Калачева. А конкурсные задания, которые стали обязательными для всех аналогичных чемпионатов, проводящихся в стране, были разработаны коллективом этого учебного заведения.

– Главной особенностью проходившего чемпионата 2018 года стало то, что к нам присоединился Техникум горных разработок имени Виктора Петровича Астафьева, который находится в поселке Ирша Рыбин-

Впрочем, была еще одна особенность, которую отмечали все присутствовавшие на полигоне в те дни, – очень уж морозная погода. Минус тридцать семь градусов – это не шутки!

– Когда начинают жаловаться, мол, молодежь пошла уже не та, что раньше, я смотрю на этих ребят и понимаю, что это неправда, – делится своим мнением заместитель директора Емельяновского техникума по учебно-производственной работе Юрий Варфоломеев. – Их даже наши сибирские холода отступать не заставили. Для этого, кроме



чину выделить необходимые стройматериалы. А техникум готов самостоятельно выполнить проект, построить павильон и его содержать. В наших сибирских условиях павильон – это не прихоть, а необходимость.

Элита профессионалов Красноярья

Через две недели после проведения молодежного конкурса WorldSkills Russia за право называться лучшими состязались представители дорожно-строительных организаций края. У них, как и у молодых,

строительного техникума центра по проведению региональных чемпионатов WorldSkills Russia в дорожных компетенциях.

– Это предложение с пониманием встретили все, от кого зависит его воплощение в жизнь, – поясняет Владимир Петрович. – От Министерства транспорта Красноярского края и Министерства образования до руководства общероссийского Союза «Молодые профессионалы» в Москве. По условиям WorldSkills, по каждой компетенции требуется не менее 3 единиц одинаковой техники. Ну и, конечно, на полигоне требуется помещение, закрытое от ветра и дождя – просторный и добротный павильон с классом для проведения теоретических занятий, с комнатой совещаний, где могла бы заседать судейская коллегия, и гостиной для отдыха. Чтобы в нем можно было скрыться от мороза и дождя и попить чаю. Причем для павильона, в отличие от приобретения дорогостоящей техники, особых средств не требуется. Главное – чтобы было из чего строить. Надеюсь, что дорожные организации, которые участвуют в проводимых на нашем полигоне конкурсах профмастерства, смогут в склад-

тоже было четыре номинации. Правда, вместо бульдозеристов в соревнованиях приняли участие водители комбинированных дорожных машин на базе самосвала КамАЗ. Чемпионат проводился под эгидой Министерства транспорта Красноярского края и Ассоциации «Дорожники Красноярья» и был посвящен 84-й годовщине со дня образования Красноярского края.

Открывая чемпионат, председатель Ассоциации Наиль Минахметов отметил, что конкурсанты – элита своих предприятий, элита дорожной отрасли нашего Красноярья и пожелал победы сильнейшим.

К его словам присоединился председатель Красноярской территориальной организации общероссийского профессионального союза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства Виктор Медведев, который поблагодарил участников и организаторов чемпионата профмастерства, подчеркнув, что этот важный этап подготовки высококвалифицированных кадров и специалистов.

Всего в чемпионате приняли участие 8 команд. Краевую дорожную отрасль представляли работники Ачинского, Балахтин-



ского района, – рассказывает Виктор Калачев. – Скажу с гордостью: во всех четырех номинациях первые и вторые места заняли наши студенты. Они уступили только два третьих места, которые достались будущим горнякам.

умения и знаний, нужен еще по-настоящему бойцовский характер. После того, что они преодолели, сделали, пережили, они – настоящие мужчины!

Мечтой Владимира Петровича Калачева является организация на базе дорожно-



Андрей ИВАНОВ,
генеральный директор
ГП «КрайДЭО»:

– Лично у меня этот чемпионат вызывает только положительные эмоции. Для коллектива он очень важен. Это позволяет нам помериться силами друг с другом и с соседями-дорожниками, найти свое место, назвать лучших. И, конечно же, это прекрасная возможность для неформального общения, которая позволяет всем дорожникам края почувствовать себя единой семьей.

Александр МАРКОВ,
заместитель председателя
Ассоциации «Дорожники Красноярья»:

– Конечно, зимой такие состязания проводить сложнее, чем летом, – то снег, то мороз, то ветер. Но проверить навыки и посоревноваться все равно можно. Тем более что дорожникам к такой погоде не привыкать – именно зимой на них ложится основная нагрузка по содержанию. Пусть нам в дорожной отрасли порой и приходится несладко, но мы всегда знаем, что и для кого делаем. Вы – лучшие!

Евгений НАЙДЕНКО,
генеральный директор
ГП КК «ДРСУ-10» (г. Минусинск):

– Наше предприятие старается всегда принимать участие в конкурсах профмастерства. У нас есть объемы работы и высококвалифицированные специалисты, которые совершенствуют свои навыки на дорогах края. Конечно, мы рассчитываем на победу. Но как бы конкурсанты ни выступили, мне за них никогда не будет стыдно. Потому что я знаю: они – настоящие профессионалы, которые своим ежедневным трудом подтверждают свое высокое мастерство.

ского и Большемурутинского ДРСУ, ДРСУ-10 из Минусинска, ГП «КрайДЭО» и ГП КК «ЛесосибирскАвтодор». Честь дорожников столицы края защищали сотрудники ДРСП «Левобережное» и САТП.

Конкурсные задания, которые выполнялись на скорость, не из легких. Грейдеристы должны сбивать отвалами кубики, стоящие на подставках различной высоты, машинисты фронтальных погрузчиков – снять мячи, установленные на перекладинах, и затем закинуть их в специально натянутую сетку. Перед экскаваторщиками стояли задачи, требовавшие поистине ювелирной точности: сначала им надо было снять ковшем установленный на подставке волейбольный мяч и бросить его в ведро, а затем осторожно одним зубцом ковша надломить установленное на стопке яйцо, не разбив его при этом до конца и не затронув саму стопку.

То, что требовалось от водителей КамАЗа, можно без преувеличения назвать фигурным вождением: сначала мощный автомобиль требовалось припарковать на небольшой, огражденной конусами, площадке, затем показать «змейку», выполненную задним и передним ходом, и под конец верно остановиться – так, что-

бы передние колеса застыли точно на финишной черте.

Экскаваторщик Владимир Таскин, занявший второе место в своей номинации и представляющий Ачинское ДРСУ, считает волнение самой большой для себя сложностью.

– Я здесь третий раз, и если бы не переживал так сильно – занял бы первое место, – уверен он. – На работе мы, конечно, яйца не бьем и мячиками не кидаемся – грузим машины, копаем землю. Задания, в принципе, не очень сложные, главное – справиться с волнением. Я пока не смог.

Несколько слов о технике... Хозяину чемпионата – Емельяновскому техникуму принадлежит только экскаватор, остальное для проведения соревнований было предоставлено государственным предприятием «КрайДЭО». Автогрейдер принадлежит Партизанскому филиалу – в Емельяновском районе он в командировке, и сразу после конкурсного заезда отправился на дорогу чистить снег.

...Но вот все конкурсы завершены, последний участник точнехонько останавливает самосвал на желтой полосе – и судьи отправляются на совещание, чтобы подвести итоги.

Право вручить награды победителям было предоставлено депутату Законодательного собрания края, председателю комитета по промышленной политике, транспорту и связи Владимиру Демидову.

– Вы все большие молодцы, проигравших сегодня нет – есть только победители, – обратился к участникам соревнований Владимир Петрович. – Главное, чтобы вы все уверенно чувствовали себя в кабине экскаватора, грейдера или автомобиля, чтобы ваша работа была комфортна и безопасна для вас и востребована у жителей Красноярска и края. Поздравляю всех!

По итогам конкурсов призовые места распределились следующим образом:

**Компетенция
«Машинист фронтального погрузчика»**

- 1 место – САТП (г. Красноярск)
- 2 место – ГП КК «КрайДЭО»
- 3 место – ДРСУ-10

Компетенция «Водитель КДМ»

- 1 место – ГП КК «Ачинское ДРСУ»
- 2 место – ДРСУ-10
- 3 место – ГП КК КрайДЭО

**Компетенция
«Машинист автогрейдера»**

- 1 место – ГП КК «Лесосибирск-Автодор»
- 2 место – ГП КК «Ачинское ДРСУ»
- 3 место – ДРСП «Левобережное» (г. Красноярск)

**Компетенция
«Машинист экскаватора»**

- 1 место – ГП КК «Балахтинское ДРСУ»
- 2 место – ГП КК «Ачинское ДРСУ»
- 3 место – ГП КК «Лесосибирск-Автодор»

В негласном командном зачете (в этом году организаторы решили официально не выявлять команду-победителя) лучшим оказалось ГП КК «Ачинское ДРСУ», его представители заняли одно первое место и два вторых.

Мария КЛИМОВА



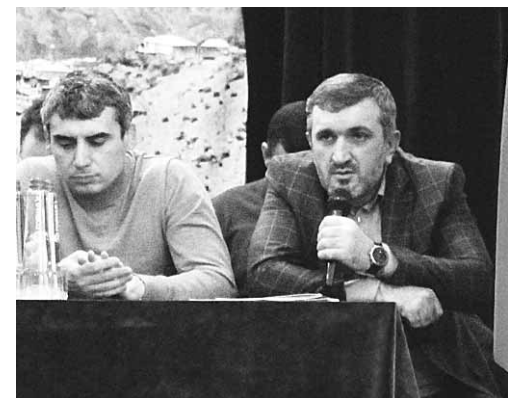
День работодателя

ЗНАКОМСТВО С БУДУЩЕЙ РАБОТОЙ

В День студента сотрудники ФКУ Упрдор «Каспий» организовали встречу-презентацию с будущими дорожниками Дагестана – студентами Махачкалинского автомобильно-дорожного колледжа.



Помимо руководства филиала ФКУ Упрдор «Каспий» в г. Махачкале на мероприятии присутствовали руководители подрядных организаций, выполняющих работы по реконструкции, капитальному ремонту, содержанию федеральных трасс в Дагестане. Специалисты поделились опытом с будущими дорожниками и рассказали о работах, которые проводятся на федеральной дорожной сети республики, а также ответили на многочисленные вопросы студентов.



пропускную способности и повысит безопасность дорожного движения на данных участках.

Будущим дорожникам также продемонстрировали уже введенный в 2018 году в эксплуатацию объект – 13-километровый участок реконструкции автомобильной до-



Во время импровизированного Дня работодателя сотрудники ФКУ Упрдор «Каспий» рассказали студентам и преподавателям о значимых объектах строительства и реконструкции, работы на которых проводились в 2018 году. В частности, о современных дорожных технологиях, которые применяются



роги федерального значения Р-215 Астрахань-Кочубей-Кизляр-Махачкала. Представители управления отметили, что этот участок дороги удалось привести к нормативам II (ранее его относили к III) категории. Кроме того, вблизи населенных пунктов Львовский №2 и Львовский №6 федеральными дорожниками было установлено более 1400 погонных метров шумоза-

щитных экранов трехметровой высоты, что позволило снизить уровень шума до нормативных значений.

Подводя итоги встречи, заказчики и подрядчики приняли решение, что студенты колледжа будут постоянно посещать крупные дорожные стройки Дагестана. Самых активных из них пригласят на производственную практику, и тем, кто сумеет себя хорошо зарекомендовать, предложат вступить в ряды дорожников после окончания обучения.

при реконструкции двух участков федеральной трассы Р-217 «Кавказ»: 12-километровом – на северном въезде в Махачкалу вблизи с. Агачаул и 14-километровом – к югу от Махачкалы между населенными пунктами Малый Уйташ и Манас.

Исполняющий обязанности директора филиала ФКУ Упрдор «Каспий» в г. Махачкале Ариф Ахмедов отметил, что в планах федеральных дорожников до конца 2019 года привести эти отрезки к параметрам I категории, то есть расширить до четырех полос и разделить встречные потоки барьерным ограждением по оси дороги, что увеличит

Елена БАБАЙЦЕВА,
пресс-служба ФКУ Упрдор «Каспий»

В рамках 77-ой Международной научно-методической и научно-исследовательской конференции МАДИ 31 января 2019 г. в стенах Московской международной школы бизнеса «МИРБИС» прошёл девятнадцатый ежегодный семинар «Дорожно-строительные материалы, изделия, конструкции и их роль в обеспечении безопасности дорожного движения». Соорганизаторами мероприятия традиционно выступили Федеральное дорожное агентство Министерства транспорта РФ, ГК «Российские автомобильные дороги», ООО ЦИТИ «Дорконтроль».

АСПЕКТЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

История проведения этого семинара уходит к 2001 г., когда по инициативе Н.В. Быстрова (на тот момент – заведующий кафедрой МАДИ, в настоящее время – председатель Технического комитета по стандартизации ТК 418 «Дорожное хозяйство») и Ю.Л. Коробина (в 2001 г. – заместитель руководителя организации г. Москвы «Доринвест») было принято решение о необходимости создания форума для специалистов в области дорожных материалов и изделий, предназначенных для организации дорожного движения.

Основной специализацией первых семинаров были материалы и изделия для дорожной разметки и непосредственно сама разметка автомобильных дорог. В дальнейшем сфера рассматриваемых вопросов значительно расширилась – к дорожной разметке добавились дорожные знаки, световозвращатели, сигнальные столбики и другие направляющие устройства, изделия для, так называемого, «успокоения движения», ограждающие устройства, энергоэффективные светильники...



Семинар открыли: председатель Технического комитета по стандартизации ТК 418 «Дорожное хозяйство» Н.В. Быстров, начальник отдела сохранности и организации дорожного движения Управления строительства и эксплуатации автомобильных дорог Федерального дорожного агентства Министерства транспорта Российской Федерации Д.В. Ставский и генеральный директор ООО ЦИТИ «Дорконтроль» В.Н. Свежинский.

Среди двадцати основных рассматриваемых решений Д.В. Ставский выделил четыре наиболее своевременных, а именно:

- трансформация механизма реализации мероприятий, направленных на ликвидацию аварийно-опасных участков (далее АОУ);
- устройство элементов электроосвещения на наиболее опасных участках;
- развитие системы фотовидеофиксации на федеральных автомобильных дорогах;
- строительство новых и обустройство существующих площадок отдыха.

В сообщении был озвучен новый подход по ликвидации АОУ, начиная с изменения учёта ДТП, их анализа и финансирования и заканчивая формированием механизма и регламента применения лучших практик. Вывод по данному решению – необходима смена подхода, направленная на своевременное выявление потенциальных АОУ и исключение их образования.

Также Д.В. Ставским были описаны остальные рассматриваемые решения, в ходе реализации которых к 2020 г. на федеральных автомобильных дорогах должны быть достигнуты следующие результаты:

- ноль аварийно-опасных участков;
- 100% обустроенных площадок отдыха;
- обустроено искусственным освещением около 3000 участков;
- на 50% снижение количества ДТП.

Старший инспектор по особым поручениям отдела надзора в сфере дорожной деятельности ГУОБДД МВД России М.Н. Борисенков познакомил слушателей со



статистикой основных параметров дорожно-транспортных происшествий, сделав акцент на ДТП, при которых были зафиксированы неудовлетворительные дорожные условия. В 2017 г. количество таких происшествий сократилось по сравнению с 2016 г. на 13%, количество погибших и пострадавших также уменьши-

лось – на 21% и 12% соответственно. Очень хорошие результаты показали адресные мероприятия по безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах федерального значения (снижение количества ДТП на 24%), но на автомобильных дорогах регионального и муниципального значения результаты гораздо скромнее.

При этом М.Н. Борисенков отметил, что, несмотря на положительную динамику, количество ДТП, при которых были зафиксированы те или иные недостатки улично-дорожной сети, остаётся весьма большим. В качестве основных нарушений нормативных требований являются отсутствие и плохая различимость горизонтальной дорожной разметки, отсутствие дорожных знаков, неправильное применение и плохая видимость дорожных знаков. Следовательно, необходимы новые материалы и изделия, обеспечивающие круглогодичную и круглосуточную видимость технических средств организации дорожного движения.

Также докладчик обратил внимание на важность качества и правильности применения временных технических средств, обеспечение безопасности дорожного движения в местах производства работ и на железнодорожных переездах, включая соблюдение правил дорожного движения водителями транспортных средств в этих местах.

Анализ результатов контроля качества дорожной разметки и знаков на сети федеральных автомобильных дорог, динамику изменения выявленных недостатков выполнил ведущий эксперт ФКУ «Росдортехнология» А.С. Буров.

Заместитель начальника Федерального казенного учреждения «Управление автомобильной магистрали Санкт-Петербург – Мурманск» Ю.А. Полосин сообщил о проведении эксперимента по при-

менению нового вида разметки жёлтого цвета, разделяющей транспортные потоки в условиях зимнего содержания в Республике Карелия и Мурманской области. Эксперимент продолжается второй год, есть предварительные результаты, целесообразно продолжить работу в этом направлении. Но переносить данную практику на все автомобильные дороги представляется преждевременным.



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 материала-

лов 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 «Безопасность 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 луч-



Участники семинара

В девятнадцатом ежегодном семинаре приняло участие более 150 специалистов из России, Беларуси, Польши, Словении и Германии, представлявших около 100 организаций, среди которых следует отметить следующие: Федеральное дорожное агентство Министерства транспорта Российской Федерации (Росавтодор), Государственная компания «Российские автомобильные дороги», Главное управление по обеспечению безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел России, Технический комитет по стандартизации ТК 418 «Дорожное хозяйство», Российская ассоциация территориальных органов управления автомобильными дорогами «РАДОР», Союз работодателей в дорожном хозяйстве «АСПОР», ФАУ «РОСДОРНИИ», Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ), Министерство транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области, подведомственные Росавтодору федеральные казенные учреждения (органы управления автомобильными дорогами федерального значения), организации, осуществляющие независимый контроль, повышение квалификации, исследования в области технических средств организации дорожного движения, подрядные организации, производители и поставщики материалов, изделий и конструкций (в области технических средств организации дорожного движения).

Представитель Росавтодора Д.В. Ставский в своём сообщении подробно сообщил о мероприятиях, направленных на повышение



безопасности дорожного движения, осуществляемых Федеральным дорожным агентством Министерства транспорта Российской Федерации. Для выполнения амбициозной задачи по исключению погибших в дорожно-транспортных происшествиях на автомобильных дорогах федерального значения к 2030 г. докладчиком были обозначены три проблемных вопроса – совершенствование дорожной инфраструктуры, устройство электроосвещения на наиболее опасных участках (пешеходных переходах, локальных пересечениях в одном уровне, круговых пересечениях, автобусных остановках и др.) и осуществление контроля соблюдения Правил дорожного движения.

ВЕРНОСТЬ ВЫБРАННОМУ ПУТИ

6 марта свою юбилейную дату отмечает ведущий инженер отдела транспортного проектирования ООО «ПИИ «Севзапдорпроект» Ирина Владимировна ЧЕЧНЕВА.



дает молодым специалистам, за что снискала признательность и уважение в коллективе.

За большой личный вклад в развитие производства, за достигнутые трудовые успехи и долготелый добросовестный труд Чечнева Ирина Владимировна была отмечена благодарностями и грамотами руководства организации, награждена Благодарностью Департамента дорожного хозяйства и транспорта Вологодской области, поощрена Благодарностью Губернатора Вологодской области.

Ирина Владимировна – заботливая и любящая мама. Она с мужем, преподавателем автодела, вырастили и воспитали дочь, которая получила специальность экономиста и работает вместе с мамой в одной организации.

Коллектив ООО «ПИИ «Севзапдорпроект» поздравляет Вас, Ирина Владимировна, с юбилеем! Примите наши самые искренние пожелания крепкого здоровья и прекрасного настроения, оптимизма, поддержки коллег, любви и заботы родных и близких.

К 25-летию АСПОР

УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ! СОЮЗ РАБОТОДАТЕЛЕЙ

**«ОБЩЕРОССИЙСКОЕ ОТРАСЛЕВОЕ
ОБЪЕДИНЕНИЕ РАБОТОДАТЕЛЕЙ
В ДОРОЖНОМ ХОЗЯЙСТВЕ «АСПОР»
ГОТОВИТ К ИЗДАНИЮ КНИГУ,
ПОСВЯЩЕННУЮ СВОЕМУ 25-ЛЕТИЮ,
КОТОРОЕ ОТМЕЧАЕТСЯ В 2019 ГОДУ**

Предлагаем разместить на ее страницах рекламную информацию о деятельности вашего предприятия, ваши коммерческие предложения или бизнес-проекты.

Юбилейное издание будет направлено в центральные органы власти, территориальные управления дорожного хозяйства, подведомственные организации.

Книга выйдет в свет во II квартале 2019 года. Формат – А4, полноцветная, в твердом переплете, тираж 5000 экз.

Тематический формат издания, география и область распространения представляют особый интерес для работодателей – предприятий и организаций дорожной отрасли и всего транспортного комплекса.

По вопросам участия в проекте обращаться в Союз работодателей «АСПОР»:
+7(495) 496-87-67, 496-91-55, 993-47-13.
E-mail: aspor310@mail.ru

ший тип материала (холодный пластик), но и подтвердили основные проблемы горизонтальной дорожной разметки. В первую очередь нормативным требованиям перестают соответствовать удельный коэффициент световозвращения (параметр, определяющий видимость разметки в темное время суток в отраженном свете фар транспортных средств) и преждевременный износ и разрушение (в первую очередь, для контрольных линий, выполненных красками и эмалью). Именно в этом направлении необходимо приложить усилия производителям материалов и организациям, осуществляющим нанесение разметки. Естественно, что добиться качества дорожной разметки не возможно будет достичь без инструментального контроля качества на всех этапах ее жизненного цикла.

Много вопросов и комментариев 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 дорожных 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 рассмотрены 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.

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. Талатай инженерные мероприятия в комплексе 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.

Проблему качества дорожных знаков поднял руководитель рабочей группы ассоциации РАДОР по безопасности дорожного движения Б.В. Некрасов. В сообщении были перечислены основные виды несоответствия нормативным требованиям дорожных знаков, нарушения правил их установки, раскрыты причины нарушений и проблемы контроля. Вывод – необходимо совершенствование системы сертификации дорожных знаков, обеспечение инструментального входного, приемочного и эксплуатационного контроля.

Опыт разработчиков и применения информационных систем в целях повышения безопасности дорожного движения поделилась заместитель председателя Совета директоров группы компаний «Современные дорожные технологии» О.М. Жилина. Обеспечение безопасности дорожного движения невозможно без мониторинга состояния автомобильных дорог, включая элементы обустройства. Применение специализированных передвижных лабораторий (автомобилей), средств контроля, соответствующего программного обеспечения направлено на повышение эффективности и объективности получаемой информации, и, как следствие исключения ошибок при принятии проектных и административных решений.

Направления повышения функциональной долговечности горизонтальной разметки цементобетонных покрытий были представлены представителем ООО «Эвоник Химия» С.Н. Куклиным. К ним относятся подготовка поверхности, применение праймеров, устройство разметки в предварительном отфрезерованных выемках. В докладе также прозвучали результаты определения величины адгезии холодных пластиков к цементобетонным поверхностям с различными свойствами.

Одним из эффективных способов обеспечения безопасности движения является использование шумовых полос. В настоящее время, в основном, применяются поперечные шумовые полосы. Технический директор АО «Кронос СПб» Б.О. Галай в своем сообщении проанализировал различные методы устройства продольных шумовых полос, обозначил их положительный эффект, поделился с проблемами их широкого применения.

Эксперт дорожного хозяйства ФКУ «Центравтомагистраль» Н.П. Воробьев представил свои предложения по разработке модели прогнозирования срока службы горизонтальной дорожной разметки, учитывающей большую часть известных факторов, влияющих на ее функциональную долговечность. Модель строится на обработке большого объема данных инструментального контроля горизонтальной дорожной разметки, полученных в течение 2017 г. на сети автомобильных дорог, находящихся в управлении ФКУ «Центравтомагистраль».

Направления развития национальной нормативной базы дорожного хозяйства в связи с внедрением технического регламента Таможенного союза ТР ТС 014/2011 «Безопасность автомобильных дорог» были рассмотрены в докладе ответственного секретаря Технического комитета по стандартизации ТК 418 «Дорожное хозяйство» И.А. Галактионова. Илья Александрович остановился на статье 15, части 4 Конституции Российской Федерации («Общепризнанные принципы и нормы международного права и международные договоры Российской Федерации являются составной частью ее правовой системы. Если международным договором Российской Федерации установлены иные правила, чем предусмотренные законом, то применяются правила международного договора»), договоре о Евразийском экономическом союзе (в части общих принципов технического регулирования и соблюдения технических регламентов Таможенного союза), Техническом регламенте Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог», судебной практике в части применения межгосударственных стандартов, материалов и изделий в дорожном хозяйстве.

Также И.А. Галактионов рассказал о перспективной программе стандартизации дорожной отрасли на 2018-2022 годы, пояснил каким образом возможно ознакомление с проектами разрабатываемых нормативных документах. В конце семинара слушатели были ознакомлены с новым оборудованием для нанесения горизонтальной дорожной разметки, средств испытания и контроля параметров технических средств организации дорожного движения.

Часть докладов, прозвучавших 31 января, планируется опубликовать в качестве статей в журнале «Дороги России XXI века».



Участники мероприятия отметили актуальность представленных сообщений, возможность обменяться мнениями, выразили пожелания продолжить проведение семинаров «Дорожно-строительные материалы, изделия, конструкции и их роль в обеспечении безопасности дорожного движения» в дальнейшем с сохранением ставшим уже традиционным форматом.

**С.В. ГАВРИЩУК,
Э.Н. КАЛЯДИН,
И.С. АРЧИБАСОВ
ООО ЦИТИ «Дорконтроль»**

В настоящее время отечественная дорожно-строительная отрасль осуществляет переход на новые стандарты по асфальтобетонам и их компонентам, меняется подход к проектированию составов асфальтобетонных смесей и предъявляются новые требования к их характеристикам.

Семинар

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ НА ПРАКТИКЕ

В рамках практического семинара «Испытание асфальтобетонов и битумов по европейским методикам, ПНСТ 183,184-2016, методике объемного проектирования SUPERPAVE, циклические динамические испытания асфальтобетона на сжатие, применение инновационных асфальтобетонных смесей, пористо-мастичный асфальтобетон», который состоялся в Германии, с 4 по 7 февраля 2019 года, были рассмотрены следующие вопросы: стандартные и продвинутое испытания битумов и битумных вяжущих; испытание асфальтобетонов по



методике SuperPave; применение инновационных асфальтобетонных смесей, их преимущества, пористо-мастичный асфальтобетон (ПМА); современное лабораторное оборудование и приборы экспресс-контроля качества дорожно-строительных



нужных ПНСТ и на их основе должны быть изданы новые ГОСТ.

В последние годы дорожно-строительные лаборатории нашей страны столкнулись с необходимостью серьезного переоснащения, но, помимо покупки и ввода в эксплуатацию оборудования, серьезной проблемой в отрасли остается отсутствие опыта в проведении испытаний по новым стандартам.

Ежегодно компания Инфратест, совместно с Центром Международного Обучения Российской Ассоциацией подрядных организаций в дорожном хозяйстве



и получить практические навыки в настоящей рабочей лаборатории!

В этом году семинар прошел в г. Ремзек-ам-Неккар на базе исследовательского института и лаборатории «IBQ» (Institut für Baustoff – Qualitätssicherung GmbH).

Основной упор семинара был направлен на приобретение участниками семинара практического опыта в испытаниях дорожно-строительных материалов. В течение нескольких дней в период с 4 по 7 февраля 2019 года специалисты IBQ делились с российскими коллегами своим опытом в испытаниях материалов по различным



«АСПОР» проводит семинары в Германии, на которых немецкие коллеги делятся своим опытом в испытаниях дорожно-строительных материалов, проектировании и подборе составов АБ и ЩМА. Это уникальная возможность перенять опыт немецких коллег в области испытаний дорожно-строительных материалов



материалов; современные добавки для производства щебеночно-мастичного асфальтобетона (ЩМА).

Начало этого перехода было положено с выходом в свет в 2014 году комплекса ГОСТ в свете Технического регламента таможенного союза 014/2011 «Безопасность автомобильных дорог», предъявляющего новые требования к компонентам асфальтобетонных смесей. В дальнейшем, в 2016 году был выпущен ряд предварительных национальных стандартов (ПНСТ) устанавливающих новые технические условия к асфальтобетонам и ЩМА. Отдельный комплекс ПНСТ также разработан с целью внедрения в РФ методологии объемного проектирования асфальтобетонов СПАС (аналог методики SuperPave). В 2019 году заканчивается срок действия вышеупомя-



стандартам, внедренным в РФ в последние годы.

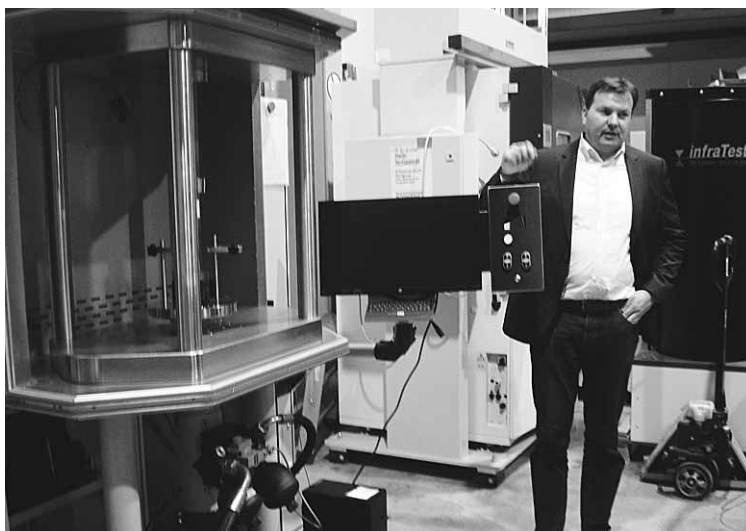
Немецкие дорожные строители перенимают и активно исследуют многие методы испытаний из методики SuperPave, особенно касательно битумных вяжущих: определение реологических и вязкостных свойств битумных вяжущих на динамическом сдвиговом реометре DSR, определение свойств при низких температурах на реометре с изгибом балки BBR и др.

Важной частью каждого семинара является дискуссия, во время которой можно задать немецким коллегам все интересующие вопросы в области их компетенции, прояснить особенности испытаний и пробоподготовки, а также поделиться своим опытом.

Компания Инфратест уверена, что знания являются самым ценным ресурсом, которым мы обладаем, ведь качественное и современное лабораторное оборудование требует квалифицированного персонала, без которого не способна функционировать ни одна современная дорожная лаборатория. Приглашаем всех к участию в семинаре в следующем году!

В культурно-исторической части программы было предусмотрено посещение городов Штутгарт, Людвигсбург, Ремзек-ам-Неккар, Брекенайм, а также знакомство с культурой и традициями земли Баден-Вюртемберг.

Артем БОЕВ,
генеральный директор
ООО «Инфратест»



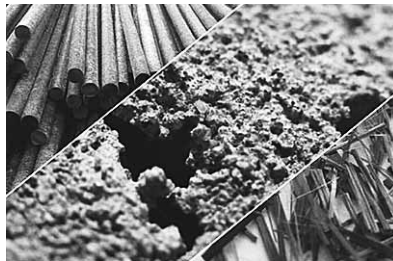
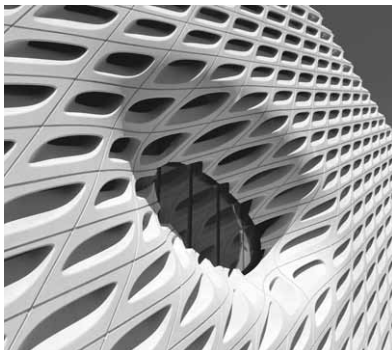
РОССИЙСКАЯ АССОЦИАЦИЯ ПОДРЯДНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ В ДОРОЖНОМ ХОЗЯЙСТВЕ «АСПОР» И ЦЕНТР МЕЖДУНАРОДНОГО ОБУЧЕНИЯ ПРИГЛАШАЮТ ВАС ПРИНЯТЬ УЧАСТИЕ В ПОЕЗДКАХ В СОСТАВЕ ДЕЛЕГАЦИЙ НА МЕЖДУНАРОДНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ:

COMPIC
Composites in Construction Conference
10th - 11th April 2019
Amsterdam
compositesinconstruction.com

CompIC 2019, Амстердам, Нидерланды,
9-13 апреля 2019
Международная конференция и выставки
по композитным материалам в строительстве

<https://compositesinconstruction.com>

Главная тема конференции и выставки – «Развитие применения волокно-армированных полимерных композитов в строительной отрасли и инфраструктурных проектах»



12th ASTRAD Symposium & Austrokommunal 2019,
Вельс, Австрия, 15-16 мая 2019

12-й Международный симпозиум и выставка
по зимнему содержанию дорог
при поддержке Всемирной дорожной ассоциации PIARC

<https://www.astrad.at>

Главная тема симпозиума и выставки – «Новые оборудование и технологии для эксплуатации и содержания автомобильных дорог в зимний период».

Организаторы симпозиума – Австрийский национальный комитет Всемирной дорожной ассоциации PIARC.



Семинар
«Европейский опыт проектирования и содержания
асфальтобетонных покрытий:
лабораторные испытания и новые технологии»,
Испания, 20-24 мая 2019



Центр Международного Обучения уже более 20 лет сотрудничает с ведущими профессиональными ассоциациями и организует выезды официальных делегаций на международные выставки, конференции и семинары. Программа пребывания делегации включает бронирование авиабилетов, отелей, услуги перевода, экскурсионную программу и визовую поддержку, а также любые дополнительные услуги с учетом Ваших пожеланий.

Будем рады видеть Вас в составе нашей делегации!

По вопросам участия просим обращаться по телефонам: 8 (495) 280-13-04, моб. 8 (903) 724-62-25, e-mail: irina.a@cis-expo.ru, website: www.cis-expo.ru.

Крупнейшая мировая строительная выставка BAUMA 2019 в Мюнхене, Германия, с 7 по 11 апреля

Будучи крупнейшей строительной выставкой в мире, в 2019 г. BAUMA расширяет свои площади до рекордных размеров 614 тыс. кв. м, количество участников более 3000 тыс.

Выставка представляет самый широкий спектр продукции всех сфер строительной индустрии и структурируется по 4 основным разделам – строительная техника и оборудование, производство строительных материалов, комплектующие и услуги, горное дело, добыча и переработка полезных ископаемых (BAUMA Mining).

Большой раздел выставки BAUMA 2019 посвящен дорожно-строительной технике,



оборудованию и технологиям укладки асфальта, включая асфальтобетонные заводы, заводы по производству горячих и холодных битумных смесей, вторичную переработку битумных смесей, оборудование для нанесения и уплотнения битумных смесей, землеройную технику, асфальтные смеси и экологически чистые технологии, геотекстильные материалы и многое другое.

Специализированная экспозиция BAUMA Mining посвящена оборудованию и технологиям в области горной промышленности. На выставке будут представлены новейшие технологии в области открытых и подземных горных разработок, строительства тоннелей и технологические про-

цессы. BAUMA Mining организуется при поддержке Ассоциации горного оборудования (Mining Equipment Association).

В разделе Строительная техника и оборудование представлен весь спектр продукции и технологий для дорожно-строительной отрасли, мостостроения и тоннелестроения.

Официальный спонсор выставки – Союз Германских Машиностроителей (VDMA), организатор – Messe Munchen GmbH. Групповые экспозиции представят на выставке Германия, Франция, Великобритания, Испания, США, Канада, Китай, Корея. США расширит свои экспозиции в тоннельном и горном направлении.

В рамках BAUMA 2019 будет проводиться церемония награждения по 5 номинациям в области технических новинок: лучшее оборудование, лучший проект, лучшие комплектующие, лучшее исследование и лучшая технология строительства.

Размещение делегации предполагается на лучшем горнолыжном курорте Германии Гармиш-Партенкирхене в самой красивой альпийской части Баварии. В программу пребывания делегации входит культурная программа, знакомящая с национальными и гастрономическими традициями Баварии.



В связи с огромным количеством желающих посетить выставку просим подавать заявки и оформлять документы как можно раньше. Количество мест в составе делегации ограничено бронированным блоком мест в отеле.

По вопросам участия просим обращаться по телефонам: 8 (495) 280-13-04, моб.тел. 8-903-724-62-25 – Анисимова Ирина, e-mail: irina.a@cis-expo.ru



История праздника

День, связанный с датой создания лотереи, принято отмечать каждый год. Дата является фиксированной и выпадает на двадцать четвертое февраля. Почему выбрано именно данное число? Сей факт случайным не является. Историки утверждают: двадцать четвертого февраля более пяти столетий назад была проведена первая лотерея. Этим и объясняется выбор даты.

Но первое упоминание о данном типе розыгрышей уходит своими корнями в далекое прошлое. С этим связан один из древнегреческих мифов. Он гласит о том, что в золотой шлем воины складывали камушки, а потом поочередно вытягивали их из него. Получение определенного экземпляра давало воину право на поединок с самим Зевсом. Принято считать, что в 1466 году двадцать четвертого февраля провели первую лотерею.

Этот факт был официально зарегистрирован в Европе. Мероприятие прошло под началом живописца Яна ван Эйка. Это фламандский деятель искусства, организовавший лотерею в Брюгге (территория современной Бельгии). В чем заключалась суть мероприятия? Живописец предлагал горожанам приобрести специальный билет. Благодаря ему каждый мог получить приз.

Искусство празднования

Этот праздник не получил широкого распространения. Именно поэтому говорить о проведении масштабных мероприятий в этот день не приходится. Многие компании, чья работа связана с организацией розыгрышей, на эту дату назначают проведение различных акций и мероприятий.

День рождения лотереи принято праздновать 24 февраля. Невзирая на то, что этот достаточно необычный праздник не включается в список государственных дат, о нем знает весьма широкая аудитория. Все дело заключается вот в чем: хотя бы раз в жизни пробовал испытывать удачу практически каждый человек, приобретая заветные билетки в почтовых отделениях или киосках.

СЧАСТЛИВЫЙ БИЛЕТИК



Устраиваются викторины и конкурсы. Все они ориентированы на то, чтобы привлечь как можно больше людей, готовых испытать удачу.

Официального выходного праздника не предусматривает,

но найти их можно. Ведущие делаются историями о самых удачливых людях, которым удалось сколотить настоящее состояние на основе выигранных денежных средств.

Интересные факты

В феврале 1992 года состоялся розыгрыш лотереи Вирджинии «6 из 44», где джек-пот составил 27 миллионов долларов. Число всех возможных комбинаций в таком виде лотереи было чуть выше 7 миллионов, а каждый билет

стоил 1 доллар. Предприимчивые люди из Австралии создали фонд, собрав по 3 тысячи долларов от 2500 человек, купили нужное число бланков и вручную заполнили их различными комбинациями цифр, получив после выплаты налогов тройную прибыль.

Австралийский водитель Билл Морган попал в 1999 году в аварию, следствием чего стала клиническая смерть в течение 14 минут. Затем были двенадцать дней в коме, после чего Морган полностью восстановил свое здоровье. Примерно через год счастливец купил лотерейный билет и выиграл автомобиль стоимостью 17000 \$.



Календарь



Самым удачливым игроком в лотереи считается американка Джоан Гинтер. В 1993 году она выиграла джек-пот размером 5,4 млн. \$, в 2003 — 2 млн. \$, в 2005 — 3 млн. \$, и, наконец, в 2008 году — 10 млн. \$.

В Древнем Риме любителем розыгрышей был Юлий Цезарь. Он организовал масштабную общественную лотерею. Собранные финансы использовались для проведения ремонта зданий, мостовых конструкций и дорог.

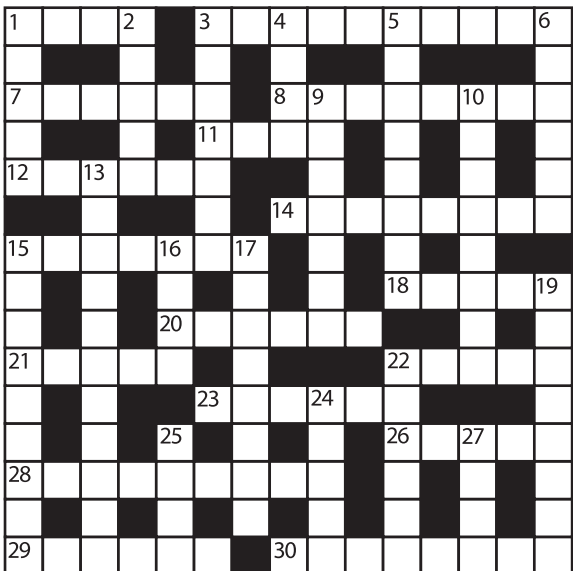


Историки утверждают, что Великая Китайская стена была построена в результате своеобразной лотереи. Император организовал игру, которая похожа на Кено. Деньги, собранные в результате проведения такой акции, ушли на возведение исполинской конструкции в Поднебесной.

Ольга ПОКРОВСКАЯ

На досуге

КРОССВОРД



ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 1. Бабушкин любимец. 3. Колдовской мираж. 7. С ним можно смело идти на все четыре стороны. 8. Крайняя безысходность. 11. Золотая армия. 12. Стоит перед носом музыканта. 14. Продавец, выставленный на улицу. 15. Поднимается, когда опасность приближается. 18. Барашек, отравленный на шашлык богам. 20. Вдохновение, ниспосланное свыше. 21. Увеличительная чечевица. 22. Зона зверского обитания. 23. Бог морей в роли планеты. 26. Меч для него — вторсырье. 28. Никогда не доверяет, а только проверяет. 29. Койко-место в стене. 30. Выдаёт себя за специалиста.

ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. Бараны за невесту. 2. Штаны чуть ниже колен. 3. С бодалкой на сопатке. 4. Приёмное гнездо. 5. Свои среди чужих вдали от родины. 6. Средневековый диссидент. 9. Белый символ вечного покоя. 10. Не может служить оправданием для нарушителей закона. 13. Собачья привязанность, благодаря которой можно собаку и не привязывать. 15. Селёдка, портящая воздух. 16. У семейных братьев по сестре — сколько всего сестёр? 17. Деньги, которые платит один, за ошибку, сделанную вдвоём. 19. На миллион алых роз его потребуются не менее гектара. 22. Не такой, как все. 24. Ноша, с которой носится дурак. 25. Его венцом является конец. 27. Музыкальный инструмент из «Квартета».

Улыбнись

У некоторых «хочется перемен» — это смена причёски, одежды, обоев в конце концов! А у меня это смена зелёной губки для мытья посуды на жёлтую, радостную и весеннюю!

Экономическая ситуация в настоящее время настолько тяжёлая, что женщины теперь выходят замуж по любви.

Самый лучший друг — это кот. Он никогда не скажет: «Почему ты жрёшь по ночам?» Он будет жрать вместе с тобой.

У вас есть какие-нибудь бедные родственники? — Понятия не имею. — А богатые? — А эти обо мне понятия не имеют.

Дети, которые в столовой лагерь кричали: «Спасибо нашим повара за то, что вкусно варят нам!» — выросли и теперь хлопают в ладоши при посадке самолёта.

А когда уже на смартфоне выйдет приложение «Поиск тапок в квартире?»

Открываю холодильник, заглядываю, а там холодец дрожит. Не трясись, говорю, я за кетчупом.

Чем занят? — Пасьянс раскладываю. — Компьютер завёл? — Не, носки за неделю постирал.

Раньше бабушке надо было проследить, надел ли внук шапку. А теперь ещё и проверить, не голые ли у него лодыжки.

Девушка и парень смотрят на облака и разговаривают: — Вот это облако похоже на колыбель... — А мне кажется, оно похоже на двух человек которые не торопят события, даже несмотря на беременность.