

автомобильные дороги

3-97

**Диагноз: острая
финансовая
недостаточность**

**Из деревни
Иглово —
в "Рим"**

**Золотое
кольцо
с голубым
отливом**

**Путеводитель:
основные
автомобильные дороги
Ростовской области**

Вологодская областная универсальная научная библиотека

www.booksite.ru

Виктор
ЗАГУМЕННОВ
(фото),
наши корр.

КТО ЕСТЬ КТО

"Транспортный комплекс" понятие чрезвычайно емкое. К началу 1996 г., как отмечалось в докладе министра, он включал в себя 745 тыс. км автомобильных дорог с твердым покрытием, 84 тыс. км внутренних водных путей, 800 тыс. км авиалиний, около 1 млн км морских судоходных линий, 2 млн км автобусных маршрутов. Его удельный вес в общем объеме перевозок пассажиров составляет 87,5 процента, а в объеме перевозок грузов — 48,9 процента. С начала осуществления экономических реформ преобразовано в акционерные общества и приватизировано 70 процентов государственных предприятий. Всего в транспортном комплексе занято 2,3 млн человек, а его доля в валовом внутреннем кредите страны составляет около 10 процентов.

В транспортной инфраструктуре комплекса, а к ней относятся морские, речные и воздушные порты, городской наземный электротранспорт, водные пути, ведущая роль отведена автомобильным дорогам, своеобразному связующему звену всего комплекса. В 1996 г. протяженность дорог общего пользования возросла еще на 25,2 тыс. км, построены сотни мостов, путепроводов и других объектов... Развитие дорожного хозяйства осуществлялось в соответствии с Президентской программой "Дороги России", которая из-за недостаточного финансирования в 1996 г. была практически сорвана: только на 45 процентов от задания выполнена программа по ремонту дорог, на 84 процента — по автомобильным мостам...

Аналогичная ситуация и в других отраслях транспортного комплекса, переживающего не лучшие времена. Однако, как отмечалось в докладе, продолжаются структурные преобразования, углубляется процесс экономических реформ, приватизации, развивается конкуренция, многие предприятия и организации транспортного комплекса постепенно, но уверенно адаптируются к рыночным условиям.

Что им сегодня мешает? Несоответствие объемов работ имеющимся мощностям и численности персонала, неудовлетворительная деятельность в области маркетинга, debtorsкая задолженность клиентов, некомпетентность отдельных руко-



28 января состоялось расширенное заседание коллегии Министерства транспорта Российской Федерации.

10.00, конференц-зал Московского речного пароходства. В президиуме расширенного заседания — члены коллегии министерства, первый заместитель Председателя Правительства России Олег Лобов, депутаты Госдумы, представители министерств и ведомств. В зале — руководители крупнейших региональных предприятий и организаций, профсоюзов, ведущих научных центров, журналисты.

С докладом "Об итогах социально-экономического развития транспортного комплекса в 1996 году и основных задачах на 1997 год" выступил министр транспорта России Николай Цах.



водителей, неэффективная работа представителей государства в органах управления АО, несовершенство законодательной базы и т. д. Закон об автомобильных дорогах, например, уже прошел рассмотрение в заинтересованных министерствах и ведомствах, в регионах и дорабатывается с учетом поступивших замечаний и предложений. Ждут своего решения другие законодательные акты, касающиеся транспортного комплекса.

В докладе министра были подробно освещены вопросы финансов

и бюджетного финансирования. В части, относящейся к дорожной отрасли, было отмечено, что по итогам 10 месяцев 1996 г. с убытком работают 20 процентов организаций. Для сравнения: на воздушном транспорте таких организаций 66 процентов, автомобильном — 67, речном — 60, морском — 46, а на предприятиях горэлектротранспорта — 90 процентов! В 1996 г., по предварительным данным, дорожные организации, осуществляющие содержание и ремонт дорог получили 4,8 трлн руб. дохода и 875 млрд руб. прибыли. И

еще: в территориальные дорожные фонды, по неуточненным сведениям, поступило 86,9 процента от суммы запланированных средств, а в Федеральный дорожный фонд — 71,3 процента. Недопоступление средств связано с рядом причин, в том числе, как было дипломатично сказано в докладе министра, **в связи с рядом принятых в законодательном порядке решений, снижающих поступления в Федеральный дорожный фонд.**

О чём здесь конкретно идет речь, стало ясно уже через 20 минут, когда слово для выступления в прениях было предоставлено **Магомеду МАГАМЕДОВУ, начальнику Дагестанавтодора.**



ДИАГНОЗ: ОСТРЯЯ ФИНАНСОВАЯ НЕДОСТАТОЧНОСТЬ

МОСКОВСКИЙ БАРЬЕР

Несколько лет назад, сказал он, принял Закон о дорожных фондах. Тем самым был сделан важный шаг на пути к рыночным преобразованиям, к подлинному государственному регулированию, к развитию отрасли, от которой во многом зависит продвижение реформ в стране. И что же, не успели дорожники как следует встать на ноги, начать строительство, реконструкцию и ремонт дорог и мостов, как пошли разговоры "о лишних деньгах" для этих целей. В результате появились различные поправки и дополнения к Закону, дорожное строительство пошло на убыль, а затем и вовсе было принято решение, остановившее его, вступившее в явное противоречие с Президентской программой "Дороги России".

Оказалось, что амбициозное мнение одного высокопоставленного столичного чиновника способно остановить работу всего налаженного дорожного комплекса страны! Последовавшее затем решение Конституционного суда России, поставили отрасль на грань выживания, нанесли стране огромный ущерб. В особенно тяжелом положении оказались регионы, у которых велика доля субвенций и дотаций. В 1996 г. из Федерального дорожного фонда республика профинансирована всего на 30 процентов! Задолженность за уже выполненные работы составляет свыше 60 млрд руб. С лета 1996 г. многие дорожники не получают заработной платы.

Амбиции московского чиновника обернулись массовыми сокращениями работников отрасли, снежными заносами на перевалах, на быструю расчистку которых не хватает средств, огромным ущербом для экономики республики и соседних областей. А еще решение Конституционного суда продемонстрировало российским регионам всемогущество столичного мэра и слабость федеральных органов государственной власти. Поэтому мы должны сделать все, чтобы не допускать

впредь волонтистских решений, наносящих ущерб интересам страны, повысить статус дорожной службы, активно работать с депутатами Государственной думы и Совета Федерации, **создать мощный информационный центр, способный доносить до российской общественности правдивую информацию о положении дел в транспортном комплексе.**

Мы любим Москву, сказал до-кладчик, с уважением относимся к Юрию Лужкову и его заботам о благе москвичей, но мы бы хотели напомнить всем, кто проталкивает подобные решения, что интересы России не ограничиваются интересами Московской кольцевой дороги.

Подробно об этих интересах говорил на заседании коллегии **Олег ЛОБОВ, вице-премьер Правительства России.**



НОСТАЛЬГИЯ ПО ВАЛУ

Значение транспортной составляющей в экономике, по словам О.Лобова, всегда было очень велико. Еще совсем недавно мы были только тем и заняты, что делили и выбивали вагоны, самолеты, считали тонно-километры и другие показатели. Создавалось впечатление, что все держится на транспорте, на перевозках, которые стоили очень дешево. В те годы мы возили грузов на единицу продукции больше, чем кто-либо. Но на дворе рыночная экономика, и мы задаем себе извечный вопрос: что делать?

Чувствуется ностальгия по объемам перевозок, хотя с экономичес-

кой точки зрения перевозки — это нерациональное использование человеческого труда, особенно когда мы возим сырьевые ресурсы, да еще через всю страну. Тот же щебень, дорожники знают, мы возили с Урала до Дальнего Востока. Сейчас другая ситуация: нет грузов. И здесь надо воспользоваться случаем — технически перевооружиться, выйти на качественно новый уровень.

Важное и перспективное направление деятельности предприятий транспортного комплекса, по мнению вице-премьера Правительства РФ, — повышение качества услуг и их реклама. Средства массовой информации, например, рекламируют все что угодно, но только западного образца. А где же наши предложения? И почему бы не научиться в тех странах, где сумели организовать эффективное взаимодействие всех видов транспорта независимо от их ведомственной принадлежности? Там, где умеют увязать интересы и продавцов, и покупателей и зарабатывают на этом.

О том, за счет чего можно выйти из трудного положения, в котором оказалось сегодня автомобильно-дорожная отрасль, говорил в своем выступлении на коллегии **Анатолий НАСОНОВ, первый заместитель министра транспорта.**



ОБЪЕДИНИВ УСИЛИЯ

Принцип "дай", которым руководствовались в отрасли долгие годы, сегодня не срабатывает, и всем нам нужно учиться зарабатывать средства

с тем, чтобы выполнить большие и ответственные задачи, стоящие перед автомобильно-дорожной службой, сказал в начале своего выступления А.Насонов. И здесь трудно переоценить роль взаимодействия транспортников и дорожников с субъектами Федерации на всех уровнях. К сожалению, на местах умеют спросить и даже потребовать (например, "вы должны возить"), но не торопятся заплатить за эту работу. Поэтому сегодня во многих регионах сложилась трудная ситуация, и прежде всего с обновлением парка машин.

Другая проблема, как отметил в своем выступлении первый заместитель министра, — целевое использование средств. В Приморском крае, например, в прошлом году на дорожные нужды было направлено всего... 20 процентов средств дорожного фонда! И это в то время, когда в числе первоочередных государственных задач стоит вопрос о сквозном проезде между Центральной Россией и Дальним Востоком. В этом деле в 1997 г. нельзя допустить ни малейших послаблений, стараясь максимально учесть интересы субъектов Федерации и отрасли в целом.

Работа коллегии закончилась принятием постановления, в котором констатировано, что в 1996 г. государственные инвестиции из федерального бюджета профинансираны всего на 19,4 процента. Доля государственных инвестиций в общем объеме капитальных вложений (без учета дорожных фондов) снизилась в 1996 г. до 2,5 процента... В ряде регионов складывается напряженная обстановка с обеспечением транспортного обслуживания из-за недостатка средств местных бюджетов на покрытие расходов предприятий транспорта. Не решена задача ликвидации задолженности по выплате заработной платы, нарастает социальная напряженность в трудовых коллективах...

Коллегия постановила считать приоритетным направлением транспортной политики и практической деятельности создание предложений для реализации программы Правительства России на 1997—2000 гг. **"Структурная перестройка и экономический рост"**, обеспечивающая рост эффективности, безопасности и устойчивого функционирования транспортного комплекса, обновление парка транспортных средств и модернизации инфраструктуры для наиболее полного удовлетворения потребностей населения и экономики.



В 1977 году
награжден
орденом
"Знак Почета"



Журнал зарегистрирован
Комитетом Российской Федерации
по печати.
Регистрационный номер 014213.

Учредители:
Федеральный дорожный департамент
Минтранса Российской Федерации,
ЗАО «Издательство «Дороги».

Издатель:
ЗАО «Издательство «Дороги»
Генеральный директор Поляков В.Ф.

Главный редактор
ПОЛЯКОВ В.Ф.

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ:

заместитель главного редактора
СТАРОСТИН В.И.,
главный художник
АКУЛИНИНА О.И.,
заместитель главного редактора
(редактор номера)
АСТАШИН В.В.,
первый заместитель генерального
директора издательства
ИЛЬИНА Р.П.,
заместитель генерального директора
КАЯЕВ А.Н.,
заместитель генерального директора
издательства
РУБАН В.С.,
заместитель генерального директора
издательства
СОРОКИН Ю.К.

РЕДАКЦИЯ:

ответственный секретарь
ЛИПСКАЯ В.Ф.,
ИВАНОВСКАЯ Л.М.,
КОВАЛЕНКО Л.И.,
КОЗЛОВ И.Т.,
ПРОКАЗОВ Н.В.

ОТДЕЛЫ ИЗДАТЕЛЬСТВА:

общественных связей
АФАНАСЬЕВ О.Ф.,
подготовки рукописей
ПОЗДНЯКОВА Л.В.,
рекламы
КУШНИРЕНКО Н.В.,
распространения
КРАШОНКИН А.А.

компьютерная верстка

ПРОКУДИНА Л.А., САФОНОВ С.В.
Фото ЗАГУМЕННОВА В.А., АСТАШИНА Ю.В.,
СОКОЛОВА В.И., УШКАЛО Г.В.

Адрес редакции:

129090, г.Москва, ул.Щепкина, 11.
Тел.: (095) 284-38-38 (факс), 284-31-89.
Телеграф 11153 «ПИКЕТ». Телекс 911531.

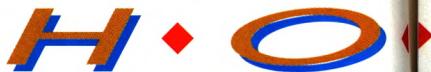
Тираж – 30 000 экз. Формат 210 x 297.

Цветоделение и подготовка

к печати – типография АС-Руслана.

Отпечатано UPC Consulting Ltd., Vaasa, Finland.

Март 1997 г.



С МЕСТА СОБЫТИЯ

Старостин В. – Диагноз: острая финансовая недостаточность 1

АКТУАЛЬНО

Северов В. – Президентский рубеж 4

ПРОБЛЕМА

Асташин В. – Смертоносные перекрестки 6

ДЕЛОВАЯ ХРОНИКА

Трофимов И. – Из деревни Иглово – в «Рим» 8

ДЕЛА И ЛЮДИ

Трофимов И. – Из деревни Иглово – в «Рим» 10

ПОЛЕМИКА

Гохман Л., Гуарий Е. – Есть и стандарты, и технологии 12

ПРОБЛЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ

Матвеенко О. – В расчете на эффект. Экономический 14

БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

Рубан В. – Под скрип одряхлевших мостов 16

Швецов В. – Увидел на миг ослепительный свет... 17

ДОРОЖНИК СНГ

Саэт М. – Белорусская «Криница» 18

Ким А. – Узбекские дорожники в Тюмени 18

МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

Цаплина А. – Российская «прописка» МДФ 19

РЕГИОНЫ

Рощупкин А. – Ворота Северного Кавказа 20

НЕОЖИДАННЫЙ РАКУРС

Румянцев М. – Куда делись дружины Святослава? 22

ЛИДЕРЫ

Козлов И. – Дорожный атаман 24

ФИНАНСЫ И ИНВЕСТИЦИИ

Михайлов В. – Если собрать налоги... 27

ПРОБЛЕМНЫЙ РЕПОРТАЖ

Проказов Н. – «Наматываю мили на кардан...» 28

ТРИБУНА РУКОВОДИТЕЛЯ

Чернышев Л. – Размышления в начале пути 31

КОНТРОЛЬ КАЧЕСТВА

Шаповалов В. – Кто не успел, тот проиграл 32

ПРОДОЛЖЕНИЕ ТЕМЫ

Седой В. – Уроки трагедии 34

ЗИМНЕЕ СОДЕРЖАНИЕ

Козлов И. – Время холодное – пора горячая 35

НАУКА – ПРАКТИКА

Гутикова Л. – В тандеме с производством 37

ПРОФСОЮЗНАЯ ЖИЗНЬ

Васильев Н. – Не забыт и соцкультбыт 38

ВETERANЫ

Щербаков П., Семилетов В., Рыжков Ю. – Вчера, сегодня, завтра 40

МИР ВОКРУГ

Рожков В. – Золотое кольцо с голубым отливом 42

ПУТЕВОДИТЕЛЬ

Основные автомобильные дороги Ростовской области 44

НАША БИОГРАФИЯ (к 70-летию журнала)

Сорокина Т., Сорокин Ю. – По дорогам отгремевшей войны 48

АРХИВАРИУС

Кулижников А. – «Дороги во всяческое время должны быть сколь можно сухи...» 50

НОВАЯ КНИГА

Диденко Ю. – Плечевая 52

ГОСТИНАЯ

Ивановская Л. – Евгений Ловчев: «Настоящий мужчина

должен быть защитником» 56

«Есть женщины в русских селеньях...» 57

ОТВЕЧАЕТ ЮРИСТ

Буданов Ю. – Еще раз об отпусках... 58

БУДЬТЕ ЗДОРОВЫ!

Черняков Ю. – От всех болезней нам полезней... 59

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ

Бурдо А. – Лучший зарубежный асфальтобетон 60

ДАЙДЖЕСТ

Новое в строительстве автомобильных дорог за рубежом 61

Кроссворд 64

**“НАУКА И ТЕХНИКА
В ДОРОЖНОЙ
ОТРАСЛИ”**

Так будет называться новый журнал Росавтотранса Министерства транспорта Российской Федерации, к выпуску которого приступает издательство “Дороги”.

Журнал создается в целях освещения и доведения до широких кругов инженерно-технических и научных работников отрасли новейших отечественных и зарубежных научных и инженерных разработок в области строительства и эксплуатации дорог, мостовых сооружений и тоннелей, дорожного машиностроения. По официальному статусу он является приложением к журналу “Автомобильные дороги” и, предположительно, будет выходить ежеквартально.

Новое издание предполагается включить в каталог агентства “Роспечать” на 1998 год. Для того чтобы получать журнал уже в этом году, необходимо **заполнить подписной купон и выслать его в адрес издательства “Дороги” вместе с копией платежного поручения.**

Журнал можно будет приобрести и в редакции.

Обращаем внимание наших будущих авторов на некоторые требования к материалам. Они должны быть отпечатаны на машинке или принтере через два интервала, а фотографии, рисунки, графики и другие иллюстративные материалы должны иметь соответствующие подписи. Все статьи должны сопровождаться короткой профессионально-биографической справкой и фотографией автора.

Журнал “Наука и техника в дорожной отрасли” ждет ваших писем с пожеланиями и предложениями по содержанию и оформлению нового издания.

Уважаемые господа!

Если вы не успели подписаться на журнал “Автомобильные дороги” на первое полугодие, мы готовы высыпать вам журнал в необходимом количестве по цене 10000 рублей за экземпляр с учетом почтовых услуг.

Для подписки на журнал “Автомобильные дороги” необходимо оплатить его стоимость по следующим реквизитам:

ЗАО “Издательство “Дороги”
ИНН 7704127711(г)
КБ “Росдорбанк” в г. Москве Р/с 3467725

БИК 044583666 корр. счет 666161700

и выслать нам заполненную подписную карточку с копией платежного поручения или квитанцию на почтовый перевод по факсу 284-38-38 или по адресу: 129090, г. Москва, ул. Щепкина, 11, ЗАО “Издательство “Дороги”.

Точка зрения редакции может не совпадать с мнением автора.

Авторы опубликованных материалов несут ответственность за точность фактических и цифровых данных.

За содержание рекламных материалов редакция ответственности не несет.

На 1-й странице обложки:
Зимняя дорога.
Фото Виктора ЗАГУМЕННОВА.

WITH PLACE OF EVENTS	
Starostin V. — Diagnosis is the critical financial insufficiency	1
PROBLEM OF TO-DAY	
Severov V. — The presidential task	4
PROBLEM	
Astashin V. — The death-dealing crossings	6
OFFICIAL CHRONICLE	
DEED AND MEN	
Trofimov I. — From the Iglovo village to “Rome”	10
CONTROVERSY	
Gohman L., Gurarij E. — There are standards and technologies	12
MANAGEMENT PROBLEMS	
Matveenko O. — Calculating on economic effect	14
TRAFFIC SAFETY	
Ruban V. — To the creak of decrepit bridges	16
Shvecov V. — The blinding light has been seen for a moment...	17
HIGHWAY ENGINEER OF SNG	
Sajet M. — The Byelorussian “Krinica”	18
Kim A. — The Uzbek highway engineers in Tjumjen’	18
INTERNATIONAL CO-OPERATION	
Caplina A. — Russian “visa” of “MDF”	19
REGIONS	
Roshhupkin A. — The gate of the North Caucasus	20
UNEXPECTED FORESHORTENING	
Rumjancev M. — Where have Svjatoslav’s body-guards gone?	22
LEADERS	
Kozlov I. — The road “ataman”	24
FINANCE AND INVESTMENT	
Mikhailov V. — If the taxes would be gathered...	27
PROBLEM REPORTING	
Prokazov N. — “I wind the miles round the universal joint...”	28
TRIBUNE OF CHIEF	
Chernyshov L. — Thoughts at the beginning of the way	31
QUALITY CONTROL	
Shapovalov V. — Who hasn’t been in time that one has lost	32
SEQUEL OF THEME	
Sedoj V. — Lessons of the tragedy	34
WINTER MAINTENANCE	
Kozlov I. — Winter is cold but time is hot	35
SCIENCE FOR PRACTICE	
Gutikova L. — In tandem with manufacture	37
TRADE-UNION LIFE	
Vasiljev N. — Social — cultural objekts aven’t forgotten	38
VETERANS	
Shherbakov P., Semiletov V., Ruzhkov Ju. — Yesterday, to-day, to-morrow ..	40
WORLD AROUND	
Rozhkov V., The gold ring is shot with blue	42
GUIDE	
The main roads of the Rostov region	44
OUR BIOGRAPHY (TO SEVENTIETH ANNIVERSARY OF JOURNAL)	
Sorokina T., Sorokin Ju. — On the roads of the became silent war	48
ARCHIVIST	
Kulizhnikov A. — “The roads must be as dry as possible at any time...” ..	50
NEW BOOKS	
Didenko Ju. — A road girl	52
SITTING-ROOM	
Ivanovskaja L. — Jevgenij Lovchev: “The he-man must be a defender” ..	56
“There are the women in the Russian hamlets”	57
LAWYER REPLY	
Budanov Ju. — Once more about the leaves ..	58
KEEP WHEEL!	
Chernjakov Ju. — It’s usefull for us from all illnesses...	59
FOREIGN EXPERIENCE	
Burdo A. — One of the best foreign bituminous concrete	60
DIGEST	
International road news	61
Cross-words	64

**Подписная карточка на 1997 год
журнал “Автомобильные дороги”**

Индивидуальный подписчик (Ф.И.О.) _____
Полный почтовый адрес, телефон, факс _____

Месяц	I	II	III	IV	V	VI
Номер журнала	1	2	3	4	5	6
Цена 1 номера (тыс. руб.)	10	10	10	10	10	10
Количество экземпляров						

ПРЕЗИДЕНТСКИЙ РУБЕЖ

— Вячеслав Иванович, только что завершилось заседание Совета Федерации, на котором решалась судьба Закона о дорожных фондах. Как оно проходило? Какие аргументы приводили противники его принятия? И, наконец, что дальше?

— Начну, пожалуй, с последнего вопроса: что дальше? Российские законы, как известно, прежде чем стать таковыми, преодолевают три рубежа: Госдума, Совет Федерации, Президент. Первые два рубежа закон успешно преодолел. Остался последний рубеж — президентский. Я полагаю, что Президент поставит свою подпись, но не сомневаюсь, что противники нового закона — хотя их немного, но они есть и весьма влиятельны — сделают все, чтобы заблокировать его, постараются убедить Президента не подписывать документ. Теперь о доводах и аргументах. Как это ни парадоксально, но в качестве довода против на Совете приводился тот аргумент, что деньги территорий все равно, мол, окажутся в Москве, и будут "прокручиваться" в столичных банках. А Москва, Санкт-Петербург говорят прямо противоположное: новый закон выгоден исключительно территориям и невыгоден регионам-донорам.

При всем моем уважении к коллегам, считаю доводы против несостоятельными. Новый закон дает шанс и центру, и территориям сохранить и упрочить наметившиеся в дорожном деле перемены к лучшему, сконцентрировать средства на приоритетном для сегодняшней экономики России направлении — дорожном строительстве. Он демонстрирует государственный подход к делу,

Верхняя палата Федерального Собрания РФ на днях одобрила Закон "О дорожных фондах в Российской Федерации". О значении этого документа для экономики страны, его роли в борьбе с российским бездорожьем, о том, кто и почему противостоит принятию закона, нашему корреспонденту Владимиру Северову рассказывает Председатель Архангельского областного Собрания депутатов Вячеслав КАЛЯМИН.

когда во главу угла ставятся интересы развития транспортной инфраструктуры государства и интересы его граждан. И в этом легко убедиться, обратившись к тексту.

...Средства Федерального дорожного фонда Российской Федерации и территориальных дорожных фондов имеют специальное назначение и не подлежат изъятию или расходованию на нужды, не связанные с содержанием и развитием автомобильных дорог общего пользования...

...Размер субвенций и дотаций, а также нормативы отчислений от зачисляемого в Федеральный дорожный фонд Российской Федерации федерального налога на пользователей ав-

томобильных дорог ежегодно устанавливаются федеральным законом о федеральном бюджете на соответствующий год. При этом расчет субвенций и дотаций субъектам РФ осуществляется с учетом ставки федерального налога на пользователей...

...Ставка федерального налога на пользователей автомобильных дорог устанавливается в размере: 2,5 процента от выручки, полученной от реализации продукции (работ, услуг); 2,5 процента от суммы разницы между продажной и покупной ценами товаров, реализованных в результате заготовительской, снабженческо-сбытовой и торговой деятельности...



Об авторе.

Вячеславу Ивановичу Калымину — 51 год. Закончил Архангельский лесотехнический институт по специальности инженер путей сообщения. В дорожной отрасли работал более 20 лет, с 1987 г. — в должности начальника Архангельского автодора. Летом 1996 г. избран председателем областного Собрания депутатов. **Заслуженный строитель России.**

Женат, имеет двоих детей.

...Средства налога зачисляются: в Федеральный дорожный фонд по ставке 1,25 процента; в территориальные дорожные фонды по ставке 1,25 процента...

...Законодательные (представительные) органы субъектов РФ с учетом местных условий могут повышать (понижать) ставку налога, зачисляемого в территориальные дорожные фонды...

Но об интересах граждан как раз и пекутся противники нового закона в московских газетах. А не далее как 11 февраля с. г. газета "Комсомольская правда", например, сообщила своим читателям о том, что, цитирую дословно, "...ловкие ребята и организации под неброским названием "Федеральный дорожный фонд РФ" правдами и не-правдами протолкнули в Думе... закон, по которому процент отчислений увеличился более чем в 6 раз!" И вывод: граждане россиян! Автор заметки, естественно, не указан, но, как говорят журналисты, адресат известен.

— Мне бы не хотелось снова и снова возвращаться к позиции уважаемого Юрия Михайловича Лужкова — горячего патриота столицы, к прошлогоднему решению Конституционного суда, после которого Москва и Санкт-Петербург перестали платить налоги в Федеральный фонд, тем самым по существу остановив дорожное строительство в России, к самой истории вопроса.

Скажу лишь, что ставка дорожного налога, его, кстати, платили не граждане, а предприятия, в 0,4 процента, предусмотренная прежним законом, в ситуации, сложившейся после решения Конституционного суда, не устраивает практически всех, а уж конкретно простых граждан тем более. Она ведет к деградации дорожного строительства в государстве. И это уже не досужие вымыслы журналистов, а точные расчеты ученых. Те, кто толкует о ставке в 0,4 процента как об оптимальной, просто не знакомы с истинным положением дел. Да и нет практически таких ставок. В той же Москве она составляет 2,5 процента, у нас в Архангельске — 3,4, а в целом по России — около 2,4 процента.

— Выходит, коллеги-журналисты из уважаемой молодежной газеты просто не в курсе? Но вот еще один заголовок: "Чем московские дороги хуже сибирских". Речь в статье идет о том, что депутаты Госдумы Юрий Тен и Степан Сулакшин лоббируют интересы территории в ущерб столице.

— Московские дороги не хуже сибирских или наших архангельских. Их даже и сравнить-то нельзя. Ведь на 23 километра МКАД, к примеру, ушло столько средств, что на них можно было бы построить в России 900 километров отличных дорог! Я не против того, чтобы превратить МКАД в магистраль европейского уровня, но не за счет российской глубинки. А это уже не только экономика, но и политика, которая ведет к углублению экономического неравенства.

Вообще мне кажется несерьезным подход, когда москвичи, устами дружественных, но некомпетентных земляков-журналистов, важную проблему сводят к разборкам типа, а чем мы хуже. Завтра жители Архангельской области вправе задать им аналогичный вопрос. Почему бы, например, не начать запускать космические ракеты не с Плесецкого космодрома, от которого экологии Архангельской области одни неприятности, а из Серебряного бора? Или почему тяжелые ракетные установки таскают по архангельским дорогам, а не по МКАД?

Объективно, в Москве концентрируются средства территорий, здесь "крутится" основной капитал и в высшей степени справедливо, что налоги с него идут не только на благоустройство столичных магистралей. Именно эту идею — справедливого распределения — и отстаивают депутаты Юрий Тен и Степан Сулакшин, на которых обрушилась критика москвичей, другие депутаты и члены Совета Федерации. И я, честно говоря, горд за них, за то что Федеральное Собрание не поддается мощному и жесткому нажиму со стороны некоторых ангажированных средств массовой информации и противодействию принятию закона о дорожных фондах многих сильных и влиятельных политиков, ибо правда на их стороне. Еще раз обратимся к тексту Закона.

...Средства федерального налога на пользователей автомобильных дорог в части, зачисляемой в Федеральный дорожный фонд, аккумулируются на специальных счетах, открытых в учреждениях Центрального банка Российской Федерации на территориях субъектов РФ, и могут пропорционально их поступлению перечисляться по установ-

ленным нормативам в территориальные дорожные фонды в счет субвенций и дотаций, выделяемых для выравнивания уровня развития сети автомобильных дорог общего пользования на территории Российской Федерации...

...Средства территориальных дорожных фондов городов федерального значения Москвы и Санкт-Петербурга направляются на финансирование строительства, реконструкции, ремонта и содержания отдельных магистральных улиц городов федерального значения Москвы и Санкт-Петербурга, являющихся продолжениями федеральных автомобильных дорог общего пользования...

— В том, что противодействие было действительно мощным, сомневаться не приходится. Записные критики даже ввели в оборот понятие "традиционная неприязнь провинциалов к столице". Не любят депутаты и члены Совета Федерации Москву, и все тут! А вы?

— Я родился в Подмосковье, люблю этот город, знаю о его проблемах, искренне радуюсь успехам. Но если быть объективным — Москва сегодня заметно вырвалась вперед в том же дорожном строительстве. В регионах начали забывать о привычном стуке отбойных молотков, здесь же на каждом углу и в любое время они стучат с утра до ночи. Другой вопрос: во что нам это обойдется? Один километр московских дорог сегодня стоит 12 миллиардов рублей, а сибирских — 94 миллиона. Чувствуете разницу? Не потому ли и стучат громче всех отбойные молотки именно в Москве и порой на отдельных улицах еда ли не ежегодно.

— Завершая наш разговор, хотелось бы услышать мнение не только члена Совета Федерации Калымина, но и специалиста: что дает новый закон дорожникам России и Архангельской области в частности экономике страны?

— Работу. Тысячи дорожников и их сменников по всей России уже в этом году, если закон будет подписан Президентом, почувствуют перемены к лучшему, прекратятся увольнения и сокращения, в полном объеме продолжится реализация государственной программы "Дороги России". Как и везде, оживится дорожное строительство в Архангельской области, в частности на федеральной магистрали "Холмогоры", ускорится возведение моста через Северную Двину...

Закон открывает перспективы дальнейшего развития отрасли, новых подходов в этом деле. Я имею в виду строительство платных мостов и путепроводов, ускоренное создание опорной дорожной сети России, которая бы позволила решать более глобальные и стратегические задачи по всему транспортному комплексу. Я далек от мысли, что новый закон — само совершенство. Пройдет время, и в него будут внесены необходимые корректировки. Но я уверен, что именно этот закон, другие законодательные акты способны вытянуть из болота застоя российскую экономику, взять на себя роль локомотива, прокладывающего ей путь в XXI век. Если, конечно, Закон о дорожных фондах будет подписан главой государства и вступит в силу. То есть преодолеет последний рубеж: президентский.

— Алексей Алексеевич, как я понимаю, вы решили не только рассказать, но и показать, во что обходится пользователям дорог вот этот шлагбаум.

— Вот смотрите, цепочка машин — с километр, а будет еще длиннее, поскольку переезд в это время закрывается надолго. Здесь острая необходимость в путепроводе, и я познакомлю вас с некоторыми выкладками, полученными в рамках технико-экономического обоснования проекта. Через станцию Хрипин за сутки проходит 202 поезда, то есть шлагбаум опускается в среднем каждые 7—8 минут, а всего в таком положении он находится 7,5 часа. Если учесть, что переезд, в основном днем, пересекают 7200 машин, то мы получим колоссальную сумму ущерба — 6,8 миллиарда рублей в год. Такова цена автомобильных очередей только на одном этом переезде.

— Я не совсем понял, из чего складывается названная вами сумма.

— Из убытков от простого транспорта. Подсчитано, что час простая легкового автомобиля обходится в 30 тысяч рублей, грузовика — 104—140 тысяч, в зависимости от грузоподъемности, автобуса типа "Икарус" — 160 тысяч рублей. На этом переезде автомобили стоят от 10 минут до одного — полутора часов.

— В России 15862 переезда...

— И многие из них "работают" в напряженном режиме хрипанинского. Можете себе представить, в какую копеечку вылетает "великое стояние" перед шлагбаумами! Счет идет — не пугайтесь — на триллионы рублей. Но это еще не все. Сама эксплуатация переездов обходится МПС в 377 миллиардов рублей в год. Нельзя забывать и об экологии. Загрязнение выхлопными газами воздушной среды в зоне переезда в пять раз превышает обычную загазованность.

— Почему же, вспомним слова из песни, "речка движется и не движется"?

— Нет денег. Основным финансовым источником, питающим мостовое строительство, является дорожный фонд — федеральный или территориальный. Но он с каждым годом "худеет": дорожные налоги полностью не собираются, часто они расходуются не по назначению, снижается их ставка. Этих денег хватает лишь на то, выражаясь фигурально, чтобы подметать дороги.

— А если коснуться истории вопроса?

— Ветераны-дорожники помнят, что во времена Советского Союза выходило несколько специальных постановлений, подписанных высшими руководителями страны, о форсировании строительства путепроводов, составлялись даже целевые программы. К сожалению, дело почти не сдвинулось с места по традиционной тогда причине — из-за нехватки материально-технических ресурсов. Сегодня проблема путепроводов уперлась в денежный тупик.

— Значит, денег нет и не предвидится. Во всяком случае в суммах, достаточных для дорожно-мостового бума — это точно. Может быть, тогда и говорить не о чем?

— Есть о чем. Потому что я предлагаю нетрадиционные источники финансирования — за счет смешанного капитала на возвратной основе.

— Поясните вашу мысль.

— Инвесторами могут быть: государство...

— Все-таки государство?

— Да, но не оно одно, а еще банки и сами строители. Деньги им будут возвращаться за



А.А.Мухин.

Страшная трагедия, произошедшая несколько месяцев назад на железнодорожном переезде в Ростовской области, вновь выяснила проблему пересечения в одном уровне автомобильных и железных дорог. Эти перекрестки стали поистине смертоносными. Ясно, что наиболее опасные из них — те, которые находятся на тяжело нагруженных магистралях, а таких, по данным ГАИ и МПС, примерно 650, — надо как можно скорее ликвидировать. Пока же в год возводится не более 20 путепроводов, и выдавать их за серьезное отношение к делу никак нельзя, ибо при таких темпах закрытие проблемы оттягивается минимум на 40 лет.



счет взимания платы за пользование построенным путепроводом.

— ?!

— Вы не удивляйтесь, платные мосты имеются во многих странах мира. В том числе и у нас — мост через Дон у Семилук Воронежской области. Несколько лет назад Правительство России разрешило нам провести эксперимент. Он, на мой взгляд, удался, и теперь настало время его расширить, распространить и на путепроводы через железнодорожные пути.

— Мое недоумение вызвано моральной стороной дела.

— С общественным мнением, безусловно, считаться надо. А оно таково: из опрошенных двух тысяч проезжающих через хрипанинский перекресток с платным проездом согласны 69 про-

центов, а 60 процентов владельцев легковых автомобилей и каждая вторая транспортная организация готовы выкладывать до трех тысяч рублей. Социологическое обследование проводилось в 1995 году.

— А если у кого-то не окажется денег, как быть тогда?

— Прежний переезд сохраняется как альтернативный, пока не вернется частный капитал с процентами.

— Вы шутите. Его же закроют раньше, чем разрешат движение по построенной эстакаде.

— Не закроют. У нас есть письменное заявление об этом руководства МПС... Так что с нравственной точки зрения здесь все в порядке.

А между тем в стране есть весьма солидная и авторитетная фирма — акционерное общество "Автомост" с разветвленной строительно-подрядной сетью. Эстакады через железнодорожные пути — одно из приоритетных направлений его деятельности. И оно по этой части, прямо скажем, заказами не загружено. С просьбой прояснить переездно-мостовую ситуацию я обратился к генеральному директору фирмы А.А. МУХИНУ. Он пригласил меня выехать на 16-й километр Егорьевского шоссе — недалеко от Москвы. Здесь, у железнодорожного переезда близ станции Хрипаш, и состоялась наша беседа.

— Сколько же надо платить? Те самые три тысячи, которые фигурируют в социологическом опросе?

— Средняя цифра будет выше. Ведь одно дело, если проезжают "Жигули", и совсем другое, когда везут тяжеловесный и крупногабаритный груз. Но я считаю, что в любом случае плата не должна превышать 10 процентов от цены часовного простоя транспорта. Помните, я называл 30, 104 — 140 и 160 тысяч рублей? Вот от этой печки и танцуйте.

— В общем-то терпимо...

— Да. Но тут надо иметь в виду еще и то, что плата будет не постоянной, а вводится на ограниченный срок.

— Расскажите, пожалуйста, подробнее о предлагаемой вами схеме инвестирования.

— Этот путепровод в какой-то степени типичный. Протяженность его 150 метров, стоимость

около 20 миллиардов рублей. Так вот, я предлагаю, чтобы государство вложило 50 процентов от этой суммы, то есть 10 миллиардов, банк 30 процентов (6 миллиардов), строители-подрядчики 20 процентов — 4 миллиарда рублей. Почему не-пременно должно присутствовать государство? Это что-то вроде обязательства, что заемные деньги будут возвращены. Сейчас без гарантии и работать не будут, и кредита никто не даст. Теперь о банковском капитале. Банки не любят давать деньги под долгосрочные проекты. А на небольшое время — возражений не будет. Привлечь средства строителей очень важно — сразу же меняется их отношение к делу. Ведь никто не хочет, чтобы его трудовые рубли пропали или вернулись обесцененные временем. Отсюда и качество работ, и высокие темпы строительства.

— Кстати, как долго вы будете возвращать этот объект, если вам его поручат?

— Еще недавно это был год. Сейчас бы построили его за семь месяцев, мы нашли новые инженерные решения и новые приемы в работе.

— Когда начнут возвращаться кредиты?

— Простой расчет показывает, что сумма годового сбора может быть от 5 до 7 миллиардов рублей. Деньги начнут возвращаться сразу же по окончании строительства — в первую очередь банку и подрядчикам.

— А государству?

— Государство само решит, когда для него приемлема возвратная форма инвестирования, а когда нет. Но в любом случае полностью деньги вернутся не позднее, чем через 3 — 4 года. И тогда проезд станет бесплатным.

— Скажите, ваша схема инвестирования годна на все случаи мостостроения или, как говорится, возможны варианты?

— Возможны. Во-первых, вклад инвесторов в процентном отношении может быть различным, как и их число, — все зависит от конкретных обстоятельств. Во-вторых, плату можно сократить и после возврата средств, вложенных в путепровод, или значительно снизить цену, а получаемые деньги направить на возведение ближайших сооружений подобного рода.

— Говорите вы очень убежденно. Чувствуетесь, свою идею вы выстрадали.

— Уверенность в своей правоте мне дает precedens. Мы только что закончили путепровод у станицы Староминская в Краснодарском крае. Стойка высоко оценена по качеству и на всероссийском конкурсе в честь 250-летия дорожной отрасли получила диплом второй степени. На этом сооружении мы показали, что современные технологии, конструкции и организация производства открывают большие возможности быстрого, высококачественного исполнения работ, что столь важно при переходе к массовому строительству двухуровневых развязок автомобильных и железнодорожных дорог.

— Вы считаете, что такое время настало?

— Уверен, скоро наступит. Другого выхода просто нет. Иначе эти железнодорожные переходы мне видятся дорогами на кладбище. К тому же вместе с выхлопными газами стоящих у шлагбаумов автомобилей вылетят на ветер новые триллионы рублей.

**Беседу вел Вадим АСТАШИН
(фото автора)**



Один из смертоносных перекрестков.

Реконструкцию путепровода в Ростовской области будет АО "Автомост".



Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

ПОЗДРАВЛЯЕМ

**с 80-летием и 60-летием трудовой деятельности
ВЛАДИМИРА АЛЕКСАНДРОВИЧА ДЕМЕНТЬЕВА —
доктора технических наук, профессора Воронежской
государственной архитектурно-строительной академии.**

После окончания Ленинградского автодорожного института Владимир Александрович работал в управлении дорог Дальстроя МВД. Внес большой личный вклад в развитие сети дорог и строительство мостов на Крайнем Севере. С 1961 г. преподавал в Воронежском лесотехническом институте, с 1968 г. — в Воронежском инженерно-строительном институте, ныне Государственной архитектурно-строительной академии.

В. Дементьевым издано более 50 научных работ, монографий и инструкций, в том числе и руководство по проектированию, строительству и эксплуатации искусственных сооружений, автодорог на водотоках с наледями. Он пользуется заслуженным авторитетом среди студентов, преподавателей академии, дорожников, которые поздравляют его с юбилеем, желая крепкого здоровья, благополучия и дальнейших творческих успехов в труде!

**с 70-летием и 40-летием трудовой деятельности
ВАЛЕРИЯ МИХАЙЛОВИЧА ЛИСОВА — профессора
Воронежской государственной
архитектурно-строительной академии.**

Валерий Михайлович окончил МАДИ, аспирантуру, защитил кандидатскую диссертацию. С 1955 г. работает в Воронежском инженерно-строительном институте. Прошел путь от ассистента до профессора кафедры проектирования автодорог и мостов. 12 лет избирался заведующим кафедрой проектирования автодорог, 5 лет был деканом строительного факультета.

В. Лисов внес значительный вклад в подготовку кадров дорожников, в развитие науки, в укрепление ее связей с производством. Разработки по круглым и плитным трубам успешно используются в практике. Им опубликовано 35 научных работ, в том числе монографии "Мосты и трубы" и "Водопропускные трубы под насыпями автодорог".

Коллектив академии, дорожники поздравляют Валерия Михайловича с юбилеем и желают крепкого здоровья, благополучия и дальнейших успехов в работе!

**Исполнилось 50 лет генеральному директору
НПО "РосдорНИИ", кандидату технических наук
ВАЛЕРИЮ АНДРЕЕВИЧУ КРЕТОВУ.**

Романтика 60-х годов позвала после окончания школы в Сибирь, где в 1965 г. Валерий Андреевич поступил в Тюменский индустриальный институт.

После его окончания в 1970 г., получив специальность инженера путей сообщения, начал свою трудовую деятельность на строительстве одной из важнейших в то время республиканских дорог Тюмень—Омск, сначала мастером, затем старшим прорабом, главным инженером, начальником ДСУ.

С 1979 г. был главным инженером Тюменавтодора. В этот период были построены дороги к Нижней Тавде, Юрте, Ишиму, Абатасу, а также на Упорово, Омутинское, Гольшманово. Да практически все районные центры юга области получили связь с областным центром. Параллельно создавались производственные базы, строились асфальтобетонные заводы, жилье, детские сады.

Создавались новые конструкции мостов и труб, внедрялись нетрадиционные технологии строительства автодорог, такие как круглогодичное устройство земляного полотна скреперами, укрепление грунтов различными вяжущими, и многое другое.

По результатам этой работы в 1986 г. была защищена диссертация на учченую степень кандидата технических наук.

В 1987 г. назначение на должность управляющего трестом Сибдорстрой. И опять дороги, базы, жилье людям, опять поиск эффективных решений. В результате последовал ряд новых разработок, предложений, внедрение которых позволило тресту крепко встать на ноги.

Для повышения эффективности работы дорожной отрасли было создано научно-производственное объединение "РосдорНИИ". В 1989 г. В.А. Кретов был его выбран сотрудниками на должность генерального директора.

Семь лет упорного труда по формированию коллектива, перспективных направлений деятельности РосдорНИИ, и из вновь созданного и неокрепшего научного предприятия оно становится известным и авторитетным как в России, так и за рубежом.

Активная совместная работа не только с дорожниками России, но и с коллегами из США, Канады, Финляндии, Германии, Австрии дала возможность институту значительно повысить качество и эффективность своих разработок, что, в свою очередь, позволило не только выжить в это сложное для науки время, но и значительно улучшить свое положение.

И как оценка высокого международного авторитета РосдорНИИ — присуждение предприятию в 1995 г. престижной международной награды "Факел Бирмингема" за успешную адаптацию к новым социально-экономическим условиям при полном выполнении возложенных производственных функций.

Вологодская областная научная библиотека

ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИЯ

**о внесении изменений и дополнений в Закон
Российской Федерации "О дорожных фондах РФ"**

7 февраля с. г. в Росавтодортрансе Минтранса РФ состоялась пресс-конференция. В ней приняли участие: депутаты Госдумы С.С. Сулакшин и Ю.М. Тен, первый заместитель министра транспорта А.П. Насонов, директор Департамента регулирования и развития автомобильно-дорожной отрасли О.В. Скворцов, директор Дорожного департамента Н.С. Ван и другие.

С началом реформ и переходом на рыночные отношения проблема бездорожья приобретает остройший характер. Без ее решения невозможны экономические преобразования. Президентская программа "Дороги России" позволила активизировать дорожное строительство в стране. Этому во многом способствовали Федеральный и территориальные дорожные фонды.

Однако Федеральный дорожный фонд стали делить. Москва и

Санкт-Петербург добились через Конституционный суд решения открыть в столицах территориальные дорожные фонды. Таким образом, Федеральный дорожный фонд исчезнул наполовину. Многие дорожно-строительные работы были свернуты.

Госдума России отменила решение Конституционного суда.

Участники пресс-конференции рассказали журналистам о перипетиях этой борьбы и просили средства массовой информации поддержать решение Госдумы.

Свообразным результатом этой пресс-конференции стало утверждение Советом Федерации принятого Госдумой закона.

Таким образом, открываются перспективы возобновления борьбы с извечным злом — бездорожьем в России.

Валентин РУБАН



НОВАЯ МАШИНА

появилась на улицах Санкт-Петербурга для механизированной уборки улиц.

Она изготовлена с использованием отечественных комплектующих на Тосненском механическом заводе. В условиях нынешней снежной зимы она особенно ко времени, так как способна захватить одновременно 16 т песка и посыпать им улицу длиной 10 км. Используемая сейчас в городском хозяйстве немецкая машина "УНИМОГ" берет только 2 т

песка и делает пробег на 500 м. Машина тосненских транспортников не будет простоять и летом — с помощью специальных щеток она может мыть проезжую часть улиц и пешеходные зоны. И, что немаловажно, стоимость отечественного уборочного комбайна около 400 млн рублей, в то время как за "УНИМОГ" нужно платить по 1,5 млрд руб.

СОВЕЩАНИЕ ПОТРЕБИТЕЛЕЙ

продукции ОАО "Дробмаш" состоялось в Выксе Нижегородской области. В нем приняли участие около 60 специалистов-эксплуатационников разного профиля.

Его участники познакомились с новой программой выпуска дробильно-размольного оборудования и техники для ремонта и содержания дорог. В результате заключено 10 договоров на сумму около 8 млрд рублей, но главным итогом стало укрепление сотрудничества

эксплуатационников и производителей техники.

Совещание потребителей проводится на заводе уже в третий раз, и, как показывает опыт, эта форма взаимодействия позволяет наиболее полно учитывать интересы дорожников при выпуске новой техники.

Мы склонились над картой, где были четко обозначены линии федеральных магистралей, исходящих из столицы, и тонкой, теряющейся для глаза сетью так называемые местные дороги.

— Евгений Александрович, эти дороги, наверное, можно назвать ручьями, впадающими в реки...

— Не согласен. Умалять их достоинство просто некорректно, если знаешь объемы перевозок пассажиров, грузов, общую протяженность наших трасс. Но наш вклад в экономику страны — это ведь только полдела... У местных дорог огромное социальное предназначение. Пример тому? Пожалуйста! Есть под Звенигородом, в одиннадцати километрах, деревня Иглово. Туда, между прочим, до семидесятого года хлеб, соль, спички на тракторах везли, никакой дороги не было, и говорили, что быть не может, — топи со всех сторон.

Я тогда начальником ДСУ-11 был и получил задание эту деревеньку с городом соединить. Получил проект, с огромным трудом добрался до Иглово... Ну восемнадцатый век, честное слово! Дома черные, неухоженные, полки в магазине пустые. Тогда снабжение у нас нормальное было, но сюда товары просто завезти не могли. И дети по грязи в школу черт-те куда топали. И деревенские жители по нраву и нарядам на пещерных людей походили.

— Ну это вы, наверное, утрируете.

— Самую малость. Ведь человек в замкнутом пространстве дичает, — это не я придумал, это ученые говорят. А что такое полное бездорожье? Это то же самое, что одному в четырех стенах жить: психологический вакуум получается, и не всякий его выдержит. Я когда с маршрутом будущей трассы знакомился и в Иглово попал, думал, что многое от меня начальство хочет: не осилю за год такой объем работ. А посмотрел на все на это, даже зубами заскрипел: так захотелось как можно быстрее что-нибудь сделать для затерянной деревни! И в сроки мы уложились.

— После приходилось бывать в Иглове?

— Так я почему о социальности и речь начал. Появилась дорога — открылось автобусное сообщение, люди стали приобретать машины, мотоциклы, велосипеды. И уже года через два деревню не узнать было: частоколы новенькие стоят, дорожки от дома к дому появились, крылечки, цветники. Стали тут жить не хуже, чем другие, потому как получили возможность увидеть, что есть иная среда обитания. И, поверьте, деревня Иглово — не частный случай, до шестидесятых годов подобные ей населенные пункты Подмосковья, да и всей России, были островами в океане грязи.

— И что же произошло в шестидесятых?

— Если быть точным, то в апреле 1959 года вышел Указ Президиума Верховного Совета РСФСР о строительстве местных дорог.

— А до Указа этими вопросами мы совсем не занимались?

— Ну почему же, дорожная проблема даже в так называемой Сталинской Конституции нашла отражение. Сейчас мало кто из молодых слышал о том, что была когда-то трудовая гужевинность. Каждому селянину определенное количество дней в году надо было бесплатно отработать на строительстве

дороги, колхозы выделяли для этих целей подводы. При исполнениях существовали райдоротделы, их техническая оснащенность — два-три "студебекера", трактор, грейдер, несколько лошадей... Такая организация в силах была лишь от дождя до дождя профилировать дорогу. Образно говоря, это была художественная самодеятельность. На профессиональный уровень мы как раз начали выходить с пятьдесят девятого.

— Чем это характеризовалось?

— Сосредоточением средств в руках профессионалов. Даже термин такой сразу родился: средства Указа. Отныне все предприятия стали отчислять деньги на строительство местных дорог, и наконец-то появилась возможность создавать производственные базы. Без крепкого материально-технического обеспечения мы бы еще долго не подняли Россию. А теперь появилась целевая программа, появилась заинтересованность в толковых кадрах, появилась четкая структура, взявшая на себя ответственность за состояние местных дорог. Уже не каждый пан на свой лад, а по типовым проектам возводились базы в Пушкине, Ногинске, Чехове, Звенигороде...

— Шло, так сказать, накопление сил, средства, а дороги строить стали позже?

— Сейчас бы такими темпами они строились! Опять частный пример приведу: наше ДСУ, обслуживающее Одинцовский, Истринский и Рузский районы, за неполные двадцать лет проложило более 300 километров дорог с асфальтобетонным покрытием. И в каких условиях! Когда строили дорогу Шихово—Шарапово—Кубинка, трактора глохли, не могли пройти по заболоченному лесу. В схожей ситуации трудились и другие дорожно-строительные управления.

— Задача ваша, как я понимаю, была та же: соединить населенные пункты между собой и с райцентром, райцентры — с городами...

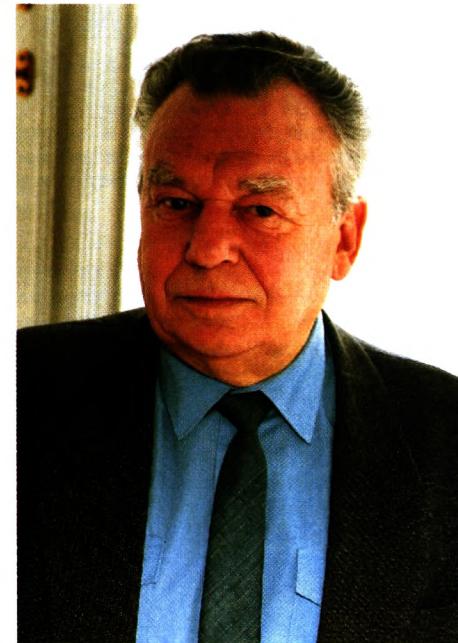
— Задача наша была сделать удобной жизнь и повысить эффективность труда сельчан. Представьте такую картину: на ферме подоили стадо, получили молоко, и это молоко у всех на глазах киснет во флягах, потому что прошел дождик и никакой транспорт не может доставить его на молокозавод. Из-за того же бездорожья гниет пшеница на токах, женщины боятся рожать, потому как могут к сроку не попасть в роддом... Вот потому мы делали подъездные пути к населенным пунктам, к усадьбам колхозов и практически к восьмидесятому году эту задачу выполнили.

— Следуя буквально словам пословицы "Все дороги ведут в Рим", теперь можно из любого населенного пункта Подмосковья в этот самый "Рим" проехать?

— Можно. Вокруг столицы, как вы, наверное, знаете, есть бетонная кольцевая дорога, не МКАД, а другая, которую еще пленные немцы строили после войны. Так вот, к ней вы доберетесь без проблем, а оттуда сворачивайте на нужную вам федеральную трассу и...

— Хорошие дорожники немцы. Когда еще строили это кольцо, и оно стоит. Они что, и тогда нас в технологии опережали?

— Ну, начнем с того, что строили они дорогу в России и, следовательно, по российской технологии. Это во-первых. А во-вторых, я вам так скажу: в технологии мы отстающими не были, и сегодня с Западом вровень идем. Беда наша в дру-



Заместитель начальника Мосавтодора Евгений САЯПИН.

Наш корреспондент Иван Трофимов беседует с заместителем начальника Мосавтодора Евгением САЯПИНЫМ.

гом: в плохой механизированности. Фондов на местные дороги всегда мало выделяли, техника приходила, как правило, старая, маломощная, потому тягаться с заграницей было не под силу. Вот только в последнее время мы, так сказать, перевооружились, пересели с коней на танки.

— Теперь, наверное, техника вам не так и нужна? Все уже построено?

— Как это все? Ну что вы! Только за последние два года мы приняли под свое крыло порядка трех тысяч бесхозных дорог, ежегодно надо ремонтировать минимум тысячу километров, переводить дороги из низшей категории в более высокую... Да, работ — непочатый край! А если еще учить венчное недофинансирование... Об Указе 1959 года я уже подробно говорил, теперь у нас несколько иная экономическая ситуация, деньги мы получаем из дорожного фонда, он "питается" от налогов, а какие в России проблемы со сбором налогов, можно, наверное, и не говорить.

— Тогда, Евгений Александрович, мне непонятен такой факт: с финансированием стало еще хуже, чем было, а у вас появилась новая современная техника... Парадокс?

— Никаких парадоксов в этом нет. Сейчас мы стали полноправными хозяевами пусть маленьких, но своих средств, понимаете? Вот еду я в ту же Германию, вижу там дорожный каток, который нам нужен, и покупаю его. Раньше же это можно и нужно было решать на министерском уровне, да и не каждый министр мог себе позволить приобрести в интересах Отечества технику за границей.

— А зачем за катком ехать в Германию? Неужели у нас нет своих производителей?

ИЗ ДЕРЕВНИ ИГЛОВО — В "РИМ"

— Производители есть, катков нет. Не улыбайтесь, это действительно так. Наши машины проигрывают в качестве. Мало того, они дороже импортных.

— Но, кроме денег и выгод, есть еще чувство патриотизма...

— Вот вы шутите, а мы именно из чувства патриотизма и покупаем на Западе новейшую технику, оборудование для асфальтобетонных заводов. Дороги-то строим для России. Они — конечный продукт, их качество — вот что самое главное! И когда мы создаем совместные предприятия с немцами, австрийцами, финнами, то поступаем так ради выгоды нашего государства. И в том числе, как ни удивительно, может быть, это прозвучит, ради наших производителей. Сегодня наказываем их рублем, не закупая отстающие от требований дня асфальтоукладчики, другие машины, и этим заставляем учиться работать качественней, поломать голову над созданием конкурентоспособной техники.

— Техника у вас появилась. Теперь надо ждать, что в скором будущем появится и такого качества, как в Америке, покрытия?

— Это будущее, но не скоро. Уж если мы заговорили об Америке, то там еще с начала века строительство автомобильных дорог было при-

оритетной государственной задачей, и в нее вкладывались труднодоступные даже нашему пониманию средства. Дороги для жителей Нового Света стали национальной гордостью, создается такое впечатление, что города и поселки существуют там при дорогах как нечто второстепенное, а главное — вот это идеальное покрытие, этот дорожный лоск...

Нам же всегда выделяли средства по минимуму, а сейчас и до минимума не дотягивают. И получается, что мы нарастили мощности, есть передовой опыт, подсмотренный за границей — туда специалисты часто наведываются, но нечем платить дорожникам. На сегодняшний день мы потенциально в два раза больше могли бы делать, чем делаем фактически, понимаете? Больше и качественнее. Мы работаем где-то с сорока пятью — пятьдесятью подрядными организациями. Они могут действовать настолько профессионально, что выигрывают даже тендеры на строительство федеральных дорог. Вот и сейчас наши дорожники из Звенигородского хозяйства трудятся на Минке... Немного обидно, конечно, что на своем фронте не можем их работой обеспечить. Но зато когда появится такая возможность... Бог с ней, с Америкой, мы и у себя построим дороги, достойные великой державы.



Прозвучавшие в статье Т.С.Худяковой обвинения в отсутствии научно обоснованных требований к качеству нефтяных вязких дорожных битумов в ГОСТе 22245-90 "Битумы нефтяные дорожные вязкие" и в отсутствии новой технической политики в части применения дорожных вяжущих мы принимаем в определенной части в наш адрес. В связи с этим считаем необходимым довести до сведения читателей ряд позиций, которые были положены в основу разработки ГОСТа 22245-90, и наше мнение о технической политике в области производства и применения дорожных вяжущих.

II

большому сожалению, автор статьи не представляет, что значит внести корректиды в показатели свойств материала, и в частности дорожных битумов.

Для того чтобы увеличить показатели растяжимости при 25 °С, температуры вспышки и уменьшить показатели изменения температуры размягчения после прогрева битумов марок БНД, были собраны данные за 5 лет на ряде НПЗ, и эти материалы были представлены в Госстандарт СССР со статистическим обоснованием. Только после этого удалось внести изменения в указанный ГОСТ. В результате была повышена устойчивость битумов к старению.

Поскольку битумы являются сложными коллоидными системами, обладающими определенным комплексом физико-механических свойств, которые зависят как от природы нефти, так и от технологии их приготовления, то корректировать тот или иной показатель свойства в отдельности очень сложно — изменение одного показателя влечет за собой изменение и другого, часто в нежелательную сторону. Так что слова Т.С.Худяковой о "незначительной корректировке некоторых показателей" здесь неуместны по крайней мере.

Задокументированный сегодня в ГОСТе 22245-90 комплекс показателей свойств дорожных битумов характеризует предел возможностей нефтеперерабатывающей промышленности России в части этого материала, учитывая, что на НПЗ поступают смеси нефтей. Что касается "отсутствия научного обоснования необходимости регламентации... показателя свойств", то следует напомнить, что по этому вопросу были защищены 2 докторские диссертации (А.С.Колбановская и В.В.Михайлов) и 2 кандидатские (Р.С.Ахметова и В.В.Фрязинов), в основу которых легли положения физико-химической механики, развитой в работах академика П.А.Ребиндера. Они обуславливают получение материалов, обладающих

заданным комплексом свойств. В качестве научного обоснования необходимо назвать также книгу "Дорожные битумы" и более сотни статей, посвященных этой проблеме.

В соответствии с этим и были регламентированы требования к дорожным битумам с дисперсной структурой III типа марок БНД, которые первоначально были зафиксированы в ГОСТе 11954-66 и перешли в ГОСТ 22245-90, в котором регламентированы и требования к битумам марок БН, уступающим по качеству битумам марок БНД и оставленным в ГОСТе по настанию нефтепереработчиков, так как ряд НПЗ не был готов к выпуску битумов марок БНД.

Битумы марок БН даже после некоторого улучшения их качества при переработке ГОСТа значительно хуже битумов марок БНД в части теплостойкости, трещиностойкости и адгезии. Именно к маркам БН относятся и битумы, выпускаемые фирмой АО "Битран", которые активно рекламируются Т.С.Худяковой. Они были испытаны в СоюздорНИИ по заданию Федерального дорожного департамента Минтранса России. Официальное заключение СоюздорНИИ передано в бывший Федеральный дорожный департамент.

III

Бесспорно, появление трещин в осенне-зимний период на асфальтобетонных покрытиях свидетельствует о низкой трещиностойкости битумов, которые в лучшем случае имеют температуру хрупкости минус 20 °С для условий российского климата, где минимальные зимние температуры достигают минус 60 °С, а в Москве — минус 35 °С. Во избежание их появления необходимо увеличить трещиностойкость битумов, снизить температуру хрупкости битумов по Фраасу, но существующая технология получения битумов и сырье уже исчерпали свои возможности.

Также необходимо повысить деформативность, пластичность битумов и получить вяжущее

ЕСТЬ И СТАНДАРТЫ, И ТЕХНОЛОГИИ

Заметки по поводу статьи главного специалиста Дорожного комитета Ленинградской области, кандидата технических наук Т.Худяковой "Российские битумы и международные стандарты", опубликованной в № 9 журнала "Автомобильные дороги" за 1996 г.

с высокой эластичностью. Таким комплексом низкотемпературных свойств вязкие дорожные нефтяные битумы не обладают. Поэтому было предложено полимерно-битумное вяжущее на основе блоксополимеров бутадиена и стирола типа СБС (ДСТ-30). Оно позволит обеспечить работоспособность асфальтобетонных покрытий во всем диапазоне эксплуатационных температур и нагрузок, в том числе и в зимних условиях России, где 85 процентов территории характеризуется минимальными зимними температурами воздуха ниже минус 20 °С.

Широкое внедрение ПБВ в России и есть новая техническая политика в части битумов, которая должна быть известна Т.С.Худяковой, начавшейся на очередном пересмотре ГОСТа на битумы и не замечающей, что возможности битумов как вяжущего для дорог уже в значительной степени исчерпаны. Можно говорить о них лишь как об исходных компонентах для приготовления ПБВ. Оптимальными при этом являются битумы марок БНД.

По заданию ФДД СоюздорНИИ подготовил проект ОСТа "Вяжущие полимерно-битумные дорожные. Технические требования", который сегодня проходит стадию утверждения.

К настоящему времени уже построено более 500 км покрытий с применением ПБВ на основе СБС в том числе 20 км десятиполосного покрытия на Московской кольцевой автодороге.

III



то касается критериев оценки качества и методов испытаний битумов, то следует напомнить автору о том, что в России производят окисленные битумы в отличие от остаточных, получаемых за рубежом. Позволим себе не согласиться с автором, что метод ASTM D — 1754-83 позволяет имитировать процесс взаимодействия битума с минеральными материалами. В реальных условиях появляются

**Леонид ГОХМАН,
заведующий
лабораторией
СоюздорНИИ,
Елизавета ГУРАРИЙ,
ведущий научный
сотрудник**

Об авторах.

Леонид Моисеевич Гохман. 54 года. Кандидат технических наук. В 1965 г. окончил МАДИ, дорожно-строительный факультет. С 1966 г. работает в СоюздорНИИ. С 1976 г. является заведующим лабораторией органических вяжущих материалов; разработчик полимерно-битумных вяжущих на основе ДСТ и комплексных органических вяжущих.

Гуварий Елизавета Михайловна. Кандидат технических наук. Окончила МХТИ имени Менделеева в 1955 г. С 1960 г. работает в СоюздорНИИ. Занимается дорожными битумами, ПБВ и КОС.

не только повышенные температуры, но и имеет место процесс взаимодействия компонентов битума с полимерными материалами (разной химической природы).

В ГОСТе 11954-66 был нормирован показатель изменения глубины проникания иглы при 25 °С после прогрева, но от него отказались, и был введен новый показатель — "изменение температуры размягчения после прогрева", который сегодня достаточно хорошо характеризует устойчивость битумов к старению.

Такой показатель, как температура хрупкости по Фраасу, мало изменяется после прогрева, поэтому не следует усложнять методику и получение данных, которые практически не дают новой информации. Растворимость при 25 °С свидетельствует о структурированности системы, а вовсе не о деформативности, как считает Т.С.Худякова.

Деформативность вяжущих — важнейший параметр их качества в области низких и отри-

цательных температур. Он регламентирован в ГОСТе 22245-90 глубиной проникания иглы при 0 °С, растворимостью при 0 °С и температурой хрупкости по Фраасу. Необходимо сожалением и недоумением отметить, что такие показатели не включены в Изменение № 2 к ТУ на битумы марок БДУ. Но в этом нет вины СоюздорНИИ, который является одним из разработчиков ТУ, представляющих интересы потребителей дорожных битумов.

Т.С.Худякова пишет, что для оценки склонности битумов к старению нецелесообразно пользоваться отечественным ГОСТом 18180-72, поскольку этот ГОСТ регламентирует "... более мягкие статические условия и недлительное хранение битума при повышенной температуре". Она предлагает применить для оценки старения метод ASTM D-1754-83 (или ASTM D-2872-85). По стандарту ASTM D-1754-83 (TFOT) предусмотрено испытание в тонкой пленке (3,2 мм) в течение 5 часов при 163 °С, что аналогично требованиям ГОСТа 18180, а по стандарту ASTM D-2872-85 испытание длится всего 75 минут при той же температуре.

Причем результаты позволяют лишь убедиться в отсутствии летучей фракции. Этот метод нельзя применять в России для нормирования качества битумов, так как ни метод, ни приборы не стандартизированы в России.

Единый европейский стандарт по оценке качества дорожных битумов не может устроить нас, поскольку российские битумы в подавляющем большинстве являются окисленными в отличие от зарубежных образцов, представляющих собой остаточные продукты. Для остаточных битумов показатель растворимости при 25 °С не является показательным, так как они в силу своей химической природы и структуры всегда характеризуются высокими значениями растворимости при этой температуре. Ни в отечественных, ни в зарубежных литературных источниках нет данных, подтверждающих корреляционную зависимость растворимости битумов при 25 °С и срока службы асфальтобетонных покрытий.

Следует еще раз уточнить, что все стандартные показатели физико-химических свойств битумов, регламентированные в ГОСТе, являются условными и каждая страна выбирает те условия, которые ей представляются оптимальными для оценки качества материала.

IV

российских битумах, как утверждает Т.С.Худякова, большое содержание кристаллических парафинов. В течение ряда лет в СоюздорНИИ под руководством доктора технических наук А.С.Колбановской исследовали влияние твердых парафинов на свойства битумов. Было установлено, что содержание парафинов в интервале 3—4 процентов практически не оказывает влияния на физико-химические свойства битумов, особенно битумов марок БНД. Большое содержание парафинов в битумах наблюдается крайне редко.

Опыт применения парафинистых битумов свидетельствует о том, что мнение о непригодности битумов из парафинистых нефти для дорожного строительства не вполне обосновано, поскольку не обнаружено каких-либо особенностей в процессе эксплуатации покрытий, построенных с применением битумов из парафинистых нефти. Не ясно, из каких источников взяты цифры, приведенные в статье о содержании твердых парафинов в дорожных битумах, порядка 6—7 процентов.

Вопреки мнению автора никогда специалисты не считали, что хорошая адгезия битума к минеральным материалам основных пород обеспечивает достаточную адгезионную прочность битума к полиминеральным материалам, составляющим остов асфальтобетонной смеси. С этих позиций и были разработаны катионактивные добавки, например, БП-3, ПАБ-1, которые обеспечивают достаточно прочное сцепление битума с минеральными материалами кислых пород (гранитный щебень, песок).

Следует отметить, что есть документы о необходимости введения ПАВ непосредственно на производстве с целью повышения адгезии применяемых на данном производстве битумов и минеральных материалов. Дело в том, что рекомендуемые для улучшения сцепления битумов с минеральными материалами кислых пород катионные ПАВ и не вводили на месте производства битумов, и не рекомендовали такой подход, а рекомендации касались применения таких ПАВ непосредственно на АБЗ.

В заключение хотелось бы пожелать дорожникам Ленинградской области начать широкое внедрение полимерно-битумных вяжущих на основе блоксополимеров типа СБС, которые позволят увеличить сроки службы покрытий в 1,5—3 раза.



1.



сем известно, что удовлетворительное состояние дорожной сети определяется многими слагаемыми. Из них чаще всего называют государственную инвестиционную политику, работы по строительству и ремонту дорог, развитие сервиса, состояние фондов...

Проблема совершенствования системы управления дорожным хозяйством в этом ряду упоминается реже, и напрасно. Ведь она один из наиболее действенных способов повышения эффективности работы всей отрасли. Именно благодаря ей при минимальных инвестициях может быть получен значительный экономический эффект.

Совершенствование это согласно целевой программе "Дороги России" предполагается осуществлять по двум направлениям: создавать наиболее приемлемые для нас организационные структуры управления и вносить корректизы в методы управления.

Сегодняшние условия диктуют нам необходимость формировать две ветви управления: государственную и хозяйственную, иначе говоря, коммерческую. Прежде чем подробнее остановиться на них, надо несколько слов сказать об общей концепции управления автомобильными дорогами общего пользования. Что есть цель его? Удовлетворение интересов пользователей (предприятий, организаций, учреждений, физических лиц), которые и выделяют финансовые ресурсы в виде платежей в наши фонды, — как федеральный, так и территориальные. Эта цель считается достигнутой, если относительный прирост показателя состояния дорожной сети превысил прирост совокупного уровня оплаты дорожных работ, выполненных в том же периоде.

Предварительный анализ сложившейся в отрасли ситуации показывает, что достижению такой конечной цели препятствует ряд факторов, к наиболее существенным из которых следует отнести инфляцию, слабую зависимость доходов производственных организаций от качества работы и практически исчерпавшую себя, но все еще живущую систему административно-командного управления предприятиями-производителями.

На смену последнему должен прийти иной способ организации взаимодействия, а именно: сочетание и одновременное использование отношений подчиненности (субординации) и партнерства (координации) с разделением сфер их применения. При этом если подчиненность применяется для передачи полномочий и ответственности с одного уровня на другой, то партнерство требуется на каждом из уровней для осуществления равноправного обмена между производителем и покупателем продукта. На каждом из этих уровней вместо товарно-денежного обмена реализуется эквивалентный ему информационно-денежный обмен, когда к покупателю (заказчику) поступает информация о количестве и качестве произведенных подрядчиком услуг, а взамен производится оплата.

Такой способ сможет снижать темпы инфляции, если при информационно-денежном обмене не относительный прирост объема и качества услуг будет выше прироста уровня их оплаты. Договорная основа, как нетрудно понять, создает устойчивые стимулы к повышению эффективности производства.

О создании структур государственного управления, таких, которые отвечали бы требованиям сегодняшнего дня, о распределении основных функций государственного управления дорожным хозяйством на федеральном и региональном уровнях вы можете узнать из строк программы "Дороги России", а сейчас немного подробней остановимся на таком сложном вопросе, как разграничение государственных и коммерческих функций управления.

2.



конце 1991 года вышло постановление Правительства "Об управлении дорожным хозяйством", суть которого коротко была в следующем: разделение функций государственного и хозяйственного управления. Так вот, уже существующие и находящиеся в стадии формирования системы регионального управления дорожным хозяйством России можно разделить на две группы. Первая — регионы, где система автодоров по-прежнему совмещает эти функции, а вторая — регионы, действующие строго по правилам, указанным в вышеизложенном постановлении.

Сразу же скажем, что к первой группе можно причислить большое количество регионов. И это объясняется тем, что в стране сложилась такая политическая ситуация, когда большинство регионов, став самостоятельными, перестали считаться с центром. И еще: к руководству здесь пришли новые люди, не все они выходцы из числа опытных хозяйственников и к дорожным проблемам относятся как к третьестепенным. Сказывается и некоторый консерватизм самих дорожников, не спешащих переходить на новую систему управления (так обстоят дела в Орле, Брянске).

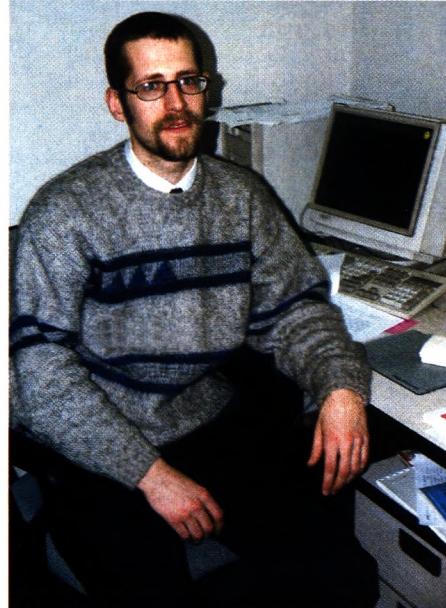
Вторая группа богата на многообразие форм создаваемых структур. К примеру, во Владимире, Санкт-Петербурге, Магадане, Московской области, Тамбове, Краснодарском крае создаются территориальные органы государственного управления на базе действующего автодора в качестве самостоятельных предприятий — юридических лиц, обеспечивающих организацию и проведение работ по содержанию, ремонту, строительству дорог и других сооружений на договорной основе.

Другая тенденция — создание нового территориального органа государственного управления (Дорожный департамент, Дирекция территориального дорожного фонда, областное Управление дорожного хозяйства) с передачей ему функций, ранее выполнявшихся аппаратом автодора. При этом часть наиболее сильных и самостоятельных структурных подразделений выделяется из состава автодора в качестве юридических лиц, а часть остается в его составе.

Есть и третья тенденция — создание новых территориальных органов, не имевших еще аналогов, то есть возникающих на развалинах старой системы. Так, к примеру, в Смоленской области создан Департамент транспорта, куда входит и Управление дорожным хозяйством. Эта немногочисленная структура финансируется за счет областного бюджета, не зависит впрямую от объема территориально-дорожного фонда и подотчетна местному органу власти.

В первом квартале 1995 г. Государственный комитет Российской Федерации по антимонополии

Олег МАТВЕЕНКО,
заместитель
начальника отдела
управления, анализа
и аудита
Дорожного департамента
Росавтодортранса



Работать в расчете на эффект можно и нужно, если это будет эффект экономический.

полной политике и поддержке новых экономических структур (ГКАП России) провел обследование степени монополизации дорожного хозяйства на рынках субъектов Российской Федерации. За исходную единицу для анализа принималась территория в границах субъекта Федерации, и обследовался этот рынок отдельно по строительству и реконструкции и отдельно по ремонту и содержанию.

Обследование проводилось по методу Герфиндаля — Гершмана, состоящему в определении индекса монополизации рынка. Процесс вычисления несложен и состоит из нескольких последовательных шагов.

Во-первых, определяются все независимые хозяйствующие субъекты, выполняющие работы данного вида на обследуемом рынке. При этом независимым хозяйствующим субъектом считается тот, который не входит в какие-либо хозяйствственные объединения, не имеет своей доли в уставном капитале каких-либо иных хозяйствующих субъектов и не является учредителем каких-либо хозяйствующих субъектов. Иными словами, независимый хозяйствующий субъект не связан с другими контролем имущества (капитала). В противном случае связанные между собой субъекты объединяются в группу и рассматриваются в качестве одного независимого хозяйствующего субъекта.

Во-вторых, определяется объем производства каждого хозяйствующего субъекта в миллионах рублей и определяется в процентах его доля на рынке.

В РАСЧЕТЕ НА ЭФФЕКТ



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ

В-третьих, вычисляется индекс монополизации по следующей формуле: доля каждого хозяйствующего субъекта возводится в квадрат, и вычисляется сумма квадратов долей, которая и является индексом монополизации.

3.

Исследование территориальных рынков дорожных работ проводилось в европейской части Российской Федерации. Полученные результаты позволяют разделить все субъекты Федерации на три следующие группы:

а) субъекты Федерации, в которых созданы органы госуправления дорогами территорий (ОГУДТ) на базе аппарата автодоров. Автодоры ликвидированы, а ДРСУ действуют как самостоятельные юридические лица;

б) субъекты Федерации, в которых ОГУДТ созданы отдельно от автодоров с передачей им функций госуправления дорогами от автодоров, а автодоры продолжают существовать в форме государственных предприятий или акционерных обществ и действуют в качестве подрядных организаций;

в) субъекты Федерации, в которых отделения государственных функций управления дорогами

от хозяйственной деятельности не произошло и в которых продолжают действовать автодоры.

Средние индексы монополизации первой группы составляют в строительстве — 997 и в содержании — 582. Они свидетельствуют о том, что на территориальных рынках действуют как минимум по 10 — 15 независимых хозяйствующих субъектов. Конечно, эти данные характеризуют рынок субъекта Федерации в целом и не позволяют судить о том, насколько свободно любой из хозяйствующих субъектов, дислоцированный в определенном районе, может предлагать свои услуги в другом районе и свободно перемещать свой бизнес по территории данного субъекта Федерации и за ее пределы. Но в целом на территориях этой группы заложен определенный потенциал для дальнейшего развития и совершенствования территориальных рынков на основе усиления конкуренции, повышения мобильности подрядчиков, развития силами ОГУДТ конкурсного присуждения подрядных контрактов через тендерные процедуры и т. п.

По двум другим группам получены близкие результаты: в среднем по строительству — соответственно 3086 и 3830, а по содержанию — 4231 и 5793. Несмотря на то, что рынки на территориях второй группы монополизированы несколько меньше, чем рынки на территориях третьей групп

ы, результаты свидетельствуют о том, что в обоих случаях действуют от одного до трех крупных монополистов, один из которых имеет долю на рынке от 40 процентов и выше. В подавляющем большинстве в роли этого крупного монополиста выступает территориальный автодор.

В целом рынки дорожных работ на территориях второй и третьей групп являются высокомонополизированными. Разница между ними состоит лишь в том, что ОГУДТ во второй группе потенциально имеют возможность действовать более или менее независимо, внедрять конкурсные системы предоставления подрядов, тем или иным образом ограничивать или регулировать деятельность монополистов (автодоров) и т. п., тогда как в субъектах Федерации третьей группы это практически исключено. В регионах третьей группы действует система, при которой внешние подрядчики приглашаются только тогда, когда сам автодор полностью обеспечен заказами, либо когда нужно выполнить какие-либо специальные работы (например, мостовые), которые сам автодор выполнить не может.

4.



езультаты анализа показывают, что лишь в регионах первой группы складывается немонопольный рынок дорожных работ, что позволяет развивать конкурсную систему предоставления подрядов на дорожные работы через тендерные процедуры и тем самым регулировать ценообразование, снижать стоимость работ и, в конечном счете, добиваться более эффективного расходования средств дорожных фондов в интересах пользователей дорог.

С точки зрения антимонопольной политики в дорожном хозяйстве, целью которой является развитие и совершенствование рынка дорожных работ и услуг и связанное с этим повышение эффективности расходования средств дорожных фондов, следует признать наиболее перспективным развитие территориального дорожного хозяйства по схеме первой группы. Для субъектов Федерации наиболее целесообразным было бы создать ОГУДТ на базе аппарата управления территориального автодора, а бывшим структурным подразделениям автодора (ДСУ, ДРСУ, УПТК и т. п.) предоставить юридическую самостоятельность.

Анализ ситуации, сложившейся в дорожном хозяйстве Российской Федерации, показывает, что переход дорожных организаций субъектов Федерации на новую систему управления с разграничением функций государственного и хозяйственного управления осуществляется с трудом и сопровождается большими издержками. Это объясняется, с одной стороны, несогласованностью действий, а порой и противостоянием регионов и центра, а с другой — консервативностью и неповоротливостью самих дорожных организаций.

В настоящее время разрабатываются основные принципы формирования государственной системы управления дорожным хозяйством и проводится анализ возможных вариантов структурных преобразований действующей системы управления с учетом местных условий, поэтому исследования по данной теме способствуют развитию сформулированных основ, структур и функций в направлении разработки базовых механизмов их реализации в субъектах Федерации.

■ Валентин РУБАН

ПОД СКРИП ОДРЯХЛЕВШИХ МОСТОВ

Это был необычный брифинг, и проводился он в... деревне Ельня Ногинского района Московской области. А организовали встречу с журналистами Управление ГАИ и пресс-служба ГУВД Московской области. Но зачем понадобилось ехать почти час за город, а уж потом проводить этот брифинг?



строители встречи рассудили вполне здраво и последовали известной истине: лучше один раз увидеть, чем сто услышать. Надо сказать, задумка оправдалась на все сто процентов. Было приятно и полезно познакомиться с работой нового МРЭО-2. В этом современном здании разместилась одна из самых нужных служб Госавтоинспекции. Здесь регистрируют автомобили, приобретенные за рубежом, принимают экзамены у тех, кто хотел бы получить водительские права. С помощью компьютерной техники высококвалифицированные офицеры ГАИ намного облегчили эту некогда нудную бюрократическую операцию. Участникам брифинга рассказал о деятельности МРЭО-2 его начальник подполковник милиции Борис Вопросов, которому пришлось ответить на многие вопросы.

Затем журналисты и руководство областной ГАИ собрались в кабинете начальника МРЭО. Перед представителями газет, журналов, радио и телевидения выступил начальник Управления ГАИ Московской области полковник милиции Яков Иванович Агошков. Он подробно рассказал о деятельности подмосковной Госавтоинспекции в 1996 году, поделился планами на будущее.

Как известно, столица и область — самые густонаселенные в России. Без преувеличения можно сказать, что и по территории, и по количеству населения этот регион можно сравнить с европейским государством средних размеров. Судите сами, в Подмосковье живут семь с половиной миллионов человек. Московская область занимает площадь в сорок семь тысяч квадратных километров. Хлопот у ГАИ предостаточно. Сотрудники подмосковной Госавтоинспекции обслуживают сорок одну тысячу километров дорог. На учете в области 1 миллион 253 тысячи автотранспортных средств. Фактически же на дорогах машин значительно больше. Это и столичный, и транзитный автотранспорт. Достаточно сказать, что интенсивность движения на федеральных автодорогах достигает 60 тысяч автомобилей в сутки.

Начало перестройки и экономической реформы в нашей стране ознаменовалось ростом напряженности в обществе. Резко возросла преступность, увеличилось число самоубийств, выше стала смертность. 1989 год для подмосковной ГАИ был самым напряженным. Погибших на дорогах стало на пятьсот человек больше. Великого труда стоило личному составу Госавтоинспекции остановить обвал дорожно-транспортных происшествий, снизить тяжесть их последствий.

И вот сейчас, в самом начале нынешнего года, Яков Иванович Агошков с облегчением сказал о том, что наконец уда-

лось стабилизировать положение. Действительно, пусть немного, но ситуация меняется в лучшую сторону. В минувшем году на дорогах Подмосковья было зарегистрировано 8204 дорожно-транспортных происшествия. Это на один процент меньше, чем в 1995 году. Число погибших в результате аварий на дорогах сократилось на 4,4 процента. Что стоит за этой цифрой? Оказывается, как подсчитали сотрудники ГАИ, им удалось сохранить 104 человеческие жизни.

Да, многое сделала подмосковная Госавтоинспекция. И это не преувеличение. Ведь представить даже трудно, в каких тяжелых условиях приходится работать госавтоинспекторам. Интенсивность движения возросла во много раз. Достаточно сказать, что за годы реформы количество автотранспорта в Москве увеличилось в пять раз. Пробки не только на улицах стали обычным явлением, но и на федеральных дорогах они нередки.

Причем нельзя забывать, что с прибавлением автопарка одновременно, словно по злому умыслу, уменьшилось финансирование содержания и ремонта дорог. Качество дорожного покрытия ухудшается из-за больших на него нагрузок. Естественно, это не могло не отразиться и на количестве дорожно-транспортных происшествий. Почти восемьсот ДТП совершины из-за неудовлетворительных дорожных условий. Впрочем, обратимся к более подробному анализу этой стороны аварийности на дорогах. В 1995 году по этой причине было совершено 506 ДТП, а в 1996-м — 799. Согласитесь, как в капле воды, отражается ухудшающееся состояние дорог на аварийности. Почти на сорок процентов выросло количество ДТП. Пора, как говорится, бить в набат. Но вместо того объемы ремонта дорог из-за слабого финансирования неуклонно сокращаются. Некоторые ДРСУ на федеральных дорогах Подмосковья вынуждены заниматься лишь содержанием магистралей. И это, повторю, при интенсивном росте транспортного потока. Похоже, никакие аргументы уже не действуют на правительственные чиновников, ведающих финансированием дорожного хозяйства. На их совести погибшие на плохих дорогах люди. Именно из-за неудовлетворительных дорожных условий в 1995 году пострадал 221 человек. В 1996 году этот печальный список увеличился — в результате аварий погибли 252 человека. Число раненых растет еще быстрее. В 1995 году их было 607, в 1996-м — 850.

Комментарии в данном случае действительно неуместны. Особую тревогу, как сказал начальник ГАИ Московской области, вызывает состояние мостов и путепроводов. На федеральных дорогах Подмосковья из 527 мостов 163 имеют ограниченную грузоподъемность. На областных из 612 мостов 190 требуют капитального ремонта. Мало того, десять процентов мостов и путепроводов имеют ограничения по нагрузке (тридцать тонн). Иными словами, необходимо закрыть в Московской области как минимум сто двадцать мостов. На одряхлевших этих сооружениях в любой момент может случиться трагедия. Ведь рейсовый автобус с людьми весит около двадцати пяти тонн. Это почти в два раза превышает предельную нагрузку. Спрашивается: можно ли с этим мириться? Или, не дай Бог, опять придется объявлять день траура. Не слишком ли их много стало в последнее время?

По-прежнему острой остается проблема железнодорожных переездов. К сожалению, несмотря на представления Госавтоинспекции в Министерство путей сообщения из 862 переездов лишь 240 являются охраняемыми. Это приводит к крупным авариям. В минувшем году в Московской области автобус со школьниками столкнулся с локомотивом. Несколько детей погибли, другие пострадали. И это не единственная трагедия.

О взаимодействии дорожников и ГАИ на брифинге было сказано много добрых слов. А закончился разговор о сотрудничестве на деловой ноте. Практически каждый месяц дорожники и сотрудники Госавтоинспекции обсуждают вопросы, связанные с содержанием автомагистралей. Но в последнее время приходится собираться чаще. Увы, к этому обязывает не только долг, но и состояние подмосковных дорог...

Московская обл.

УВИДЕЛ НА МИГ ОСЛЕПИТЕЛЬНЫЙ СВЕТ...

Валерий ШВЕЦОВ,
кандидат технических
наук

Разработанная российскими учеными противоослепительная система дорожных транспортных средств, на которую выдан патент на изобретение, способна резко повысить безопасность дорожного движения.



Оличество аварий по причине ослепления водителя встречным транспортным средством более чем значительно. Решить эту проблему, т. е. обеспечить безопасность движения в темное время суток, можно, создав специальную общегосударственную противоослепительную систему.

Первый шаг сделан: создано техническое решение "Противоослепительной системы дорожных транспортных средств", на которое выдан патент на изобретение № 2064420.

Система строится на основе применения на каждом транспортном средстве специального устройства — **радиоэлектронного приемо-передающего модуля и объединения их в единую систему с помощью светового излучения ослепляющего света фар и радиоволн команд переключения света фар**. Очевидно, что ее создание потребует решения целого ряда проблем, в том числе организационно-правовых и экономических. Поэтому необходима специальная государственная программа.

Но прежде всего хотелось бы познакомить общественность с данной системой, убедить и заинтересовать тех, кто реализует государственную политику в области обеспечения безопасности дорожного движения, в необходимости формирования (когда возникнут соответствующие условия) программы. **Инициативу по ее созданию могла бы взять на себя ассоциация "АСПОР".**

Каков принцип действия противоослепительной системы? Ее суть в предупреждении ослепления водителя светом фар встречного или попутного транспортного средства (через зеркало заднего вида) путем автоматического переключения света фар с дальнего на ближний в соответствии с Правилами дорожного движения. Она состоит из приемо-передающих модулей, устанавливаемых на каждом транспортном средстве. Модуль содержит радиоприемник, радиопередатчик и связанную с ними приемо-передающую антенну, блок управления, а также три фотодатчика: на ветровом стекле, на зеркале за-



Об авторе.

Швецову Валерию Павловичу 50 лет. Закончил Московский авиационный институт, работал в радиопромышленности. С 1996 г. работает заместителем генерального директора ассоциации АСПОР. Доцент, заслуженный изобретатель.

днего вида и внутри салона. Приемо-передающий модуль соединен с переключателем света фар транспортного средства.

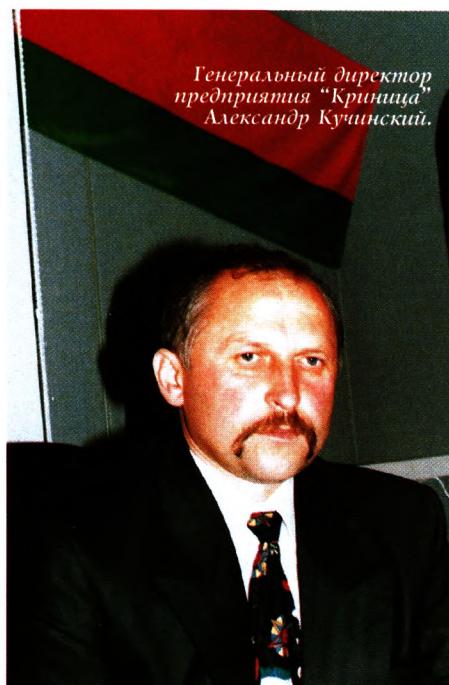
При включении наружного освещения в темное время суток автоматически включается приемо-передающий модуль. Исходное состояние всех модулей — режим приема. При ослеплении с расстояния между транспортными средствами не менее 150 м фотодатчик формирует электрический сигнал, переводит модуль в режим излучения, который посыпает радиокоманду встречному или попутному транспортному средству на автоматическое переключение света фар с даль-

него на ближний. Так как приемо-передающий модуль встречного или попутного транспортного средства находится в режиме приема, то данная команда принимается этими транспортными средствами и автоматически выполняется. При необходимости для последующего включения дальнего света водитель должен сначала перевести вручную рычаг переключения света фар в положение "ближний", а уже потом — в положение "дальний".

Кроме того, данная система обеспечивает предварительно сигнализацию ослепления. Фотодатчик обладает двумя порогами срабатывания: первый — с расстояния больше 150 м приемо-передающий модуль выдает команду, сигнализирующую водителю о необходимости переключения им вручную света фар. Второй порог — с расстояния, близкого к 150 м. Если водитель команды не выполнил, не перевел вручную, то приемо-передающий модуль автоматически переключает свет фар с дальнего на ближний.

В состав системы также входят устройства функционального контроля, устанавливаемые на постах ГАИ и служащие для проверки работоспособности модулей на движущихся транспортных средствах. Внедрение системы должно проводиться как на выпускаемых транспортных средствах, так и на ранее выпущенных и обязательно под контролем ГАИ при проведении ежегодного техосмотра.

Реализация противоослепительной системы позволит не только резко сократить количество дорожно-транспортных происшествий, уменьшить количество человеческих жертв и величину ущерба, но и решит ряд других проблем. В частности, будут созданы дополнительные рабочие места по производству модулей и установке на транспортные средства. Причем, что очень важно, такая продукция будет иметь гарантированный сбыт, а услуги будут обязательно востребованными. Кроме того, система может быть распространена на другие виды транспорта. Таким образом, она имеет большую социальную значимость, экономически эффективна, значит, заслуживает всяческого внимания.



Генеральный директор
предприятия "Криница"
Александр Кучинский.



сятки тысяч километров сельских дорог требуют постоянного присмотра. Для решения этой проблемы и обеспечения необходимых условий безопасности движения Минский облдорстрой создал специализированное предприятие "Криница". Оно изготавливает все необходимое оборудование для обустройства автодорог: знаки и указатели, информационные щиты и элементы ограждения, осуществляет разметку и строит павильоны для автобусных остановок.

Основная часть продукции предназначена для сельских и местных дорог Минской области, другая ее часть



Михаил САЕТ,
журналист

Сельская дорога.

КІЯВЕЦ

"БЕЛОРУССКАЯ КРИНИЦА"

Кто и как обустраивает сельские дороги Белоруссии

идет по всей республике и даже за ее пределы. В минувшем году изготовлено 45 тысяч дорожных знаков, в этом предполагается изготовить более ста тысяч.

Вся информационная продукция соответствует международным стандартам, поскольку технологический процесс ведется на современном уровне, изготовление шрифтов осуществляется компьютерами, что обеспечивает высокую производительность и качество продукции. Специальный цех полимерных покрытий позволяет увеличить срок службы дорожных знаков, указателей, металлического барьера ограждения и других элементов обустройства с двух до восьми лет.

Помимо основной продукции, предприятие изготавливает капитальные и сборные металлические гаражи, ворота, заборы, различные пиломатериалы и оказывает местному населению ряд бытовых услуг. В этой связи надо отметить работу транспортного цеха. Здесь и тягачи Супер-МАЗ, грузовые и специальные автомобили, другая техника. "Криница" является членом Белорусской автомобильной ассоциации по перевозке грузов и уже зарекомендовала себя как надеж-

ный партнер, получивший лицензии на междугородные и международные перевозки. Недавно, например, "Криница" доставила в Париж сборную юношескую команду Белоруссии по баскетболу (занявшую на турнире призовое место), взяв на себя все расходы по перевозке команды во Францию и обратно.

Не скучится предприятие на помощь Белорусскому комитету защиты мира и республиканскому обществу Красного Креста. Не забыла "Криница" и верующих, выделяя на восстановление костелов и храмов средства и материалы.

В чем же секрет процветания "Криницы"? Как считает генеральный директор Александр Кучинский — в организации производства и внедрения рыночных отношений. Сам Александр Чеслович окончил инженерно-экономический факультет Белорусского политехнического института, прошел школу дорожного строительства. Эрудированный, энергичный руководитель в сравнительно короткий срок сумел создать коллектив высококвалифицированных специалистов-единомышленников, способных решать самые сложные задачи.

УЗБЕКСКИЕ ДОРОЖНИКИ В ТЮМЕНИ

Александр КИМ



до сих пор помню 4 июня 1980 г. Тогда в системе Министерства строительства автомобильных дорог Узбекской ССР было создано дорожно-строительное управление "Узтемендорстрой" с местом дислокации в поселке Нях Ханты-Мансийского автономного округа Тюменской области. Цель — строительство автомобильных дорог с твердым покрытием в районе Западно-Сибирского нефтегазового комплекса.

А уже через год с небольшим на базе ДСУ был организован крупный дорожно-строительный трест. В его состав входили два ДСУ, строительно-монтажное управление, специализированный участок автотранспортных и механизированных работ, дорожно-строительный участок с местом дислокации в городе Урай и участок погрузочно-разгрузочных работ.

О том, какое большое значение придавалось тресту "Узтемендорстрой", говорит тот факт, что его управляющим был назначен первый заместитель министра Минавтодора УзССР Рустам Радульевич Юнусов.

О темпах работ говорят такие цифры: в период 1981—1983 гг. было построено автомобильных дорог с твердым покрытием протяженностью 100 км, в том числе в 1981 г. — 20 км, в 1982 и 1983 гг. — по 40 км. Наше пребывание в районе Западно-

Сибирского нефтегазового комплекса было прошло сначала до 1985 г., а затем и до 1990 г.

Первый километр бетонной магистрали мы начинали от железнодорожного вокзала, а первый государственный акт о приеме 20,5 км автомобильной дороги был подписан 30 ноября 1981 года. Пять лет подряд коллективу треста присуждали Диплом победителя соревнования с занесением на Всесоюзную Доску почета на ВДНХ СССР.

Трест "Узтемендорстрой" функционирует более 16 лет. За это время введено 420 км автомобильных дорог, построено 20 мостов общей протяженностью 914, 5 м. Введены взлетно-посадочная полоса в г. Нягани, авиаперрон и аэропорт в г. Урае.

Численность работающих на начало формирования треста составляла — 262 человека, "пик" приходится на 1987 г. — 1842 человека. В прошлом году списочный состав коллектива составил — 265 человек.

Я помню, как 12 сентября 1980 г. прибыли первые 7 человек строителей во главе с Русланом Исламовичем Раимкуловым, а уже через неделю и первый эшелон с жилыми вагончиками и техникой. Сначала мы построили плиту для кухни, а к наступлению холода заработала столовая. В это же время сдан рубленый дом под общежитие, пущено паровое отопление, открыт

первый продовольственный магазин в городке. Через год уже работал детсад на 28 детей.

Как мы радовались, когда увидели выпавший снег. Ведь большинство из нас видели его впервые.

Постепенно увеличивалось количество строителей, росли масштабы работ. В 1984 г. на базе Урайского дорожно-строительного участка создано ДСУ-3 с самостоятельным балансом, а потом оно выделено в самостоятельное подразделение с подчинением непосредственно Минавтодору УзССР. Управляющим трестом был назначен К.В.Кручинин.

За время существования треста "Узтемендорстрой" 41 человек награжден орденами и медалями, 4 человека стали заслуженными строителями УзССР, 26 человек получили Почетные грамоты УзССР.

В заключение я хотел бы сказать несколько слов о нынешнем управляющем трестом Бахроме Хабибуллаевиче Уралове. В 1987 г. он был назначен заместителем главного инженера треста, потом стал начальником дорожно-строительного управления № 2. В 1990 г. назначен управляющим трестом. В 1993 г. был освобожден от этой должности в связи с переводом в акционерное общество "Кондептroleum". В прошлом году он вновь возглавил трест "Узтемендорстрой".

Славные дела узбекских строителей на далекой тюменской земле продолжаются.

Анна ЦАПЛИНА,
начальник отдела внешнеэкономических
связей ассоциации РАДОР

РОССИЙСКАЯ “ПРОПИСКА”

М Д Ф

тех пор многое изменилось. И несмотря на то, что по автодорогам перевозится все больше пассажиров и грузов, во многих странах инвестирование в эту отрасль недостаточно. Сохраняется опасность расходования дорожных средств на другие цели, пользователи дорог и общественность в целом, увы, часто не имеют представления о проблемах строительства и содержания дорог. За последние годы во многих странах сформировалось антидорожное лобби.

Цель МДФ — вернуть отрасли приоритетность, в том числе при распределении бюджета, и внимание общественности. Помочь внедрению высокодоходных современных технологий, эффективных систем управления сетью дорог, получить максимальную экономическую и социальную выгода от национальных дорожных инвестиций. Примерно 500 государственных администраций, ассоциаций и промышленных компаний всего мира являются членами федерации, постоянные представительства которой находятся в Женеве и Вашингтоне.

МДФ живет на средства малого бизнеса и крупных компаний всех секторов дорожного хозяйства. Это инженерные, проектировочные, исследовательские фирмы, компании по строительству и содержанию, производители материалов, оборудования и транспортных средств и т. д. Она является консультантом Организации Объединенных Наций, Комиссии Европейских сообществ, Мирового банка и других международных организаций, акцентируя свою деятельность на проблемах, связанных с дорожной политикой, финансированием и экономикой. Техническими вопросами ведает Постоянная международная ассоциация дорожных конгрессов (PIARC).

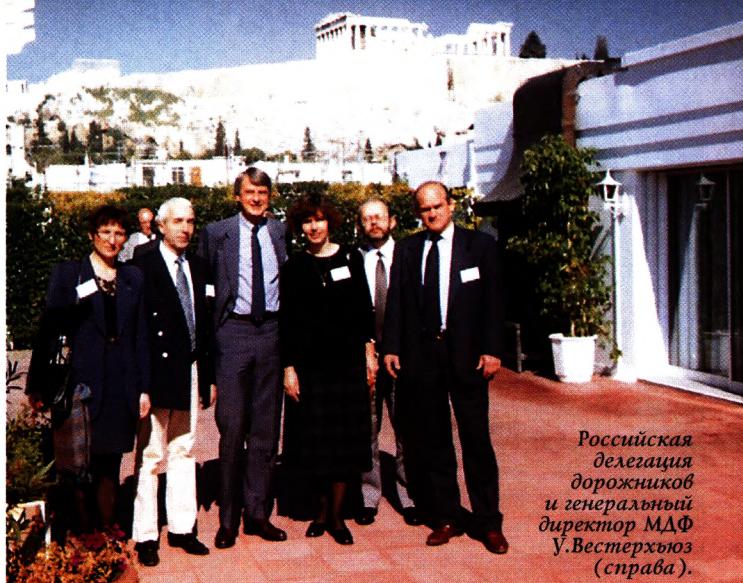
Федерация стремится поддерживать широкие контакты с партнерами, осуществлять информационный обмен, оказывать консультационные услуги своим членам. Для этого она располагает рядом рабочих групп (по дорожным знакам и технике безопасности, по борьбе с шумом, по разработке и организации трансконтинентальных сетей автомобильных дорог и др.), занимающихся разработкой соответствующих документов. Так, в 1996 г. рабочая группа МДФ по дорожным знакам и оборудованию по безопасности движения выпустила 2 каталога стандартов дорожных знаков в Европе, содержащих более 3000 наименований. Параллельно МДФ обеспечивает проведение экспертиз по вопросам, связанным с дорожным бизнесом (строительные и промышленные стандарты, новые способы финансирования, проблемы охраны окружающей среды и т. д.).

Заботясь об имидже дорожной отрасли, увеличении финансирования строительства, содержания, обустройства и эксплуатации магистралей, МДФ проводит всемирные и региональные профессиональные конференции. В июне 1997 г. в Торонто состоится очередная, XIII Всемирная дорожная конференция “Дороги — укрепление экономики, поддержка охраны окружающей среды”, на которую соберутся более чем 3500 делегатов. Одновременно пройдут технические сессии по дорожной тематике, будет организована выставка, демонстрирующая инновационные системы и новейшую информацию по оборудованию, материалам, технологиям.

Важная часть деятельности федерации — программы по подготовке специалистов для дорожной отрасли. Так, “Программа товарищества” обеспечивает субсидии на обучение специалистов в университетах. Программы профессионального изучения, предназначенные для решения специфических вопросов на уровне правительственные и государственных структур по техническим и управленческим вопросам. А курс специальных видеопрограмм, используемый более чем в 40 странах, рассчитан на использование в профессиональных школах и дорожных организациях.

В рамках сотрудничества с американской ассоциацией ARTBA ассоциация РАДОР получила права на тиражирование для своих членов курса видеопрограмм, подготовленного Вашингтонским отделением МДФ по американскому опыту организации дорожных работ. В начале 1997 г. этот видеоматериал будет распространяться среди территориальных органов управления автомобильными дорогами — членов ассоциации РАДОР.

Материалы федерации (для членов МДФ публикации распространяются бесплатно) касаются вопросов дорожной политики, информации по дорожному менеджменту и другим вопросам функционирования дорожного хозяйства. Ежегодно МДФ издает сборник “Мировая дорожная статистика”, включающий в себя систематизированную информацию в мировом масштабе по развитию сети, производству, экспорту и эксплуатации транспортных средств, потреблению топлива, уровню ДТП, ставке и



Российская
делегация
дорожников
и генеральный
директор МДФ
У.Вестерхьюз
(справа).



Международная
дорожная
федерация (МДФ)
была создана
в 1948 г., когда
большинство стран
ставили перед собой
задачу
по реконструкции
экономики
и инфраструктуры.

Генеральный директор РАДОР
А.М.Афанасьев выступает
на одной из осенних уставных
встреч МДФ в Афинах.

базису налогообложения пользователей. В декабре 1996 г. вышла в свет очередная книга “1991—1995 годы”, в которой, к сожалению, нет данных о состоянии дел и достижениях в российской дорожной отрасли.

В 1996 г. количество российских членов в Международной дорожной федерации достигло 12: Федеральный дорожный департамент, ассоциации РАДОР и АСПОР, управление автомобильными дорогами Архангельской, Липецкой областей и Республики Карелия, институт РодорНИИ, Родорбанк, Липецкавтодор, Архангельское мостовое эксплуатационное управление и предприятие “Автодоркомпьютер”, завод “Строймаш” из Тюмени.

По инициативе ассоциации РАДОР была организована встреча российских членов, на которой обсуждалось, как совместными усилиями реализовать позитивный опыт, накопленный “старейшим” российским членом федерации — Управлением автомобильных дорог Архангельской области, чей стаж насчитывает уже 5 лет.

На встрече была создана специальная рабочая группа, основной задачей которой является налаживание информационного обмена между российскими членами МДФ, и прежде всего через распространение издаваемых федерацией публикаций. Первые шаги уже сделаны. А размещение материалов — на “домашней странице” ассоциации РАДОР в сети Интернет.

Осенью 1996 г. состоялся первый официальный визит российской делегации на осенние уставные встречи МДФ для обсуждения актуальных вопросов. С докладом о состоянии дел в российской дорожной отрасли и перспективах участия России в работе Международной дорожной федерации выступил генеральный директор ассоциации РАДОР А.М.Афанасьев. О практических результатах сотрудничества рассказали руководители управлений автомобильных дорог Архангельской, Липецкой областей П.П.Орлов и Б.А.Бондарев. Так, благодаря членству в МДФ Управление автомобильных дорог Липецкой области получило тематическую помощь в проведении торгов, установило сотрудничество с итальянской фирмой “FRANKAS-SO”, создало совместное предприятие.

Президент МДФ А.Дюпон и генеральный директор У.Вестерхьюз приветствуют заинтересованность и готовность россиян к развитию международного сотрудничества. Дальнейшими шагами в развитии сотрудничества станет первая конференция МДФ в России. Идея ее проведения обсуждалась на прошедшей в Москве встрече первого заместителя министра транспорта А.П.Насонова и генерального директора Международной дорожной федерации У.Вестерхьюза. Она пройдет в сентябре 1997 г. Хочется надеяться, что трудное, поступательное движение российской дорожной отрасли принесет плоды и наши дороги перестанут быть пресловутой темой разговоров о “дураках и дорогах”, а Россия займет достойное место в международном дорожном сообществе.



ГИМИ РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ

Всколыхнулся, взволновался
Православный Тихий Дон.
И послушно отозвался
На призыв свободы он.
Зеленеет степь донская,
Золотятся волны нив.
И с простора, слух лаская,
Вольный слышится призыв.
Славься, Дон, и в наши годы
В память вольной старины,
В час невзгоды — честь свободы
Отстоят твои сыны.

— Александр Васильевич, конечно же, разговор у нас сегодня специфический — в рамках тематики журнала "Автомобильные дороги". Но вначале все же — несколько слов о Доне...

— На эту тему могу говорить бесконечно. Ведь родился и вырос я на Верхнем Дону, в шолоховском краю, с детских лет мне близко и дорого все, что связано с малой родиной, моими земляками и, конечно, с именем самого великого земляка — Михаила Александровича Шолохова. На территории области свободно могли бы разместиться такие государства, как Бельгия, Голландия и Дания, вместе взятые.

Дон — крупный экономический регион с развитой промышленностью, всегда был, да и остается житницей России. Несмотря на сегодняшние трудности, за последние годы Ростовская область сделала существенные шаги на пути экономической реформы; к примеру, устойчивая тенденция роста объемов производства наблюдается в черной и цветной металлургии, уверенно работает топливно-энергетический комплекс. Начиная с 1993 года отмечается увеличение темпов жилищного строительства.

В области прошла реорганизация колхозов и совхозов, создаются крестьянские фермерские хозяйства. Сейчас их насчитывается свыше 15 тысяч.

Одним из направлений внешнеэкономической деятельности региона является развитие совместного предпринимательства. В среднем за год внешнеторговый оборот совместных предприятий области составляет около 20,3 миллиона долларов США. Этими предприятиями выпускается продукция на сумму более 95 миллиардов рублей. В сфере институциональ-



ВОРОТА СЕВЕРНОГО КАВКАЗА

Ростовская область — начало и важнейшая часть Северного Кавказа. Не случайно Дон называют его воротами. Какие дороги ведут к ним и уводят от них — об этом интервью председателя Законодательного Собрания Ростовской области, члена Совета Федерации Федерального Собрания России А.В.ПОПОВА. Вот уже шесть лет Александр Васильевич руководит донским парламентом. Он хорошо знает проблемы дорожной службы. Не раз был инициатором решений, связанных с реформированием и укреплением сети дорожного строительства.



ных преобразований наибольшую значимость имеет приватизация. В процесс формирования многоукладной экономики вовлечено более 3,5 тысячи предприятий (объектов). Наиболее активно проходит процесс приватизации в сфере бытового обслуживания, торговли и общественного питания. Таким образом, в области, несмотря на определенные трудности переходного периода, продолжаются реформы по созданию основ и механизма функционирования многоукладной экономики во всех ее сферах.

Конечно же, мы гордимся тем, что Ростовская область — это значительная часть истории и культуры России. Отсюда, с Дона, вышли и Ермак, и Пугачев с Разиным и Кондратий Булавин. Уникальный музей-заповедник "Танай" — у нас. А взять Азов — город-легенду. Со школьной скамьи мы

знаем про Азовское сидение, когда пять с половиной тысяч казаков героически защищали свой город от 140-тысячной турецкой армии.

Многое на Дону связано с именами Петра I, атамана Платова. Не только Азов, но и Таганрог, Новочеркасск, Аксай и другие города области — яркие страницы донской истории.

Думаю, не нужно никого убеждать, что наш край — это литературная мекка. В Таганроге родился и вырос Антон Чехов, в Каменске работал Константин Тренев, станица Вешенская — родина Михаила Шолохова, на хуторе и сегодня здравствует Анатолий Калинин. Наши земляки были и Виталий Закруткин. А в областной газете "Молот" когда-то работали Вера Панова и Николай Погодин. В Чертовском районе похоронен один из авторов "Золотого теленка" и "12

**Представляем
государственный орган
по управлению
дорожным хозяйством
Ростовской области.**

Управление Ростовупрдор создано в 1996 году в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 30 декабря 1991 года № 93 "Об управлении дорожным хозяйством" на основании решения Законодательного Собрания области в целях разграничения функций государственного и хозяйственного управления дорожным хозяйством путем реорганизации существовавшего до этого ФУП Ростовавтодор.

В оперативном управлении Ростовупрдора находится сеть дорог территориаль-



стульев" Евгений Петров. Гордимся мы и тем, что в Ростове в свое время работали Юрий Завадский, Вера Марецкая, в Таганроге родилась и выросла выдающаяся российская актриса Фаина Раневская.

А сколько у нас прекрасных художников, композиторов, ученых! К примеру, в Азовском районе в здании Лоцмейстерского поста работал изобретатель радио А.С.Попов.

— Да, чувствуется, о Доне вы можете говорить долго и подробно. А теперь конкретный вопрос: как область обеспечена дорогами? Ведь от их наличия и, главное, состояния, напрямую зависит уровень цивилизованности региона. Не так ли?

— Совершенно верно. К примеру, музей-усадьба М.А.Шолохова расположена в станице Вешенской и прилегающих хуторах в 350 километрах от Ростова. Не будь туда проложена хорошая асфальтированная дорога, многие люди вряд ли смогли бы побывать на родине одного из величайших писателей двадцатого столетия.

Но это как бы отдельный пример. Основная задача автодорог Дона — связь Москвы с Кавказом, Украины с Поволжьем и т. д. Кроме того, в оперативном управлении Ростовупрдора сейчас находится более 10000 километров дорог, свыше 500 мостов и путепроводов.

С 1991 года на 1088 километров увеличилась протяженность автодорог территориального значения, в несколько раз — объемы ремонта мостов. В то же время улучшение дорожных условий позволило в значительной степени сократить количество дорожно-транспортных происшествий.

— И это несмотря на экономические трудности, недостаток финансирования?

ногого значения общим протяжением 10294 км с 524 мостами и путепроводами длиной 22937 тыс. м. Процент дорог с твердым покрытием составляет 93,4, а с усовершенствованным — 84,5 процента. В области ежегодно ремонтируется более 1100 км дорог и 1500 м мостов.

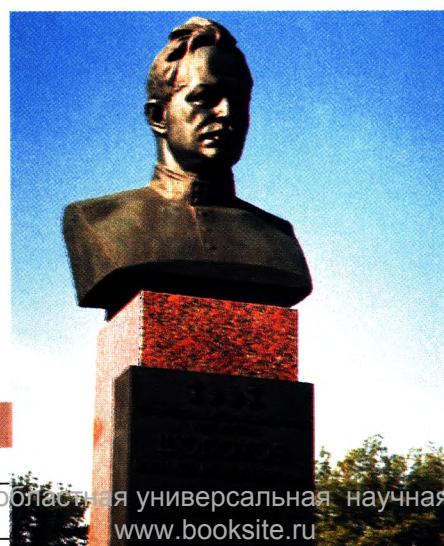
Ростовупрдор работает в тесном контакте с российскими партнерами и зарубежными фирмами в решении сложных проблем дорожного строительства и обеспечении безопасных условий движения автотранспорта.

**344018, г. Ростов-на-Дону,
ул. Мечникова, 114,
тел. (863-2) 34-17-00,
факс (863-2) 34-08-36,
телетайп 123042 RUMB.**

— Да, нестабильность в экономике, необязательность налогоплательщиков привели к тому, что недоимки прошлого года в территориальный дорожный фонд составили более 300 миллиардов рублей. Это какие объемы работ остались невыполнеными! Но дороги строить и ремонтировать надо повсеместно и регулярно. Поэтому соответствующие службы администрации совместно с Ростовупрдором принимают меры для исправления положения. Мы в Законодательном Собрании области постоянно совершенствуем правовую основу территориального дорожного фонда. В минувшем году в фонд поступило более 550 миллиардов рублей. И хотя из-за вышеназванных причин, а также из-за удорожания материалов и техники получено всего 60 процентов запланированных средств, дорожный комплекс области продолжал развиваться ускоренными темпами.

Что тут выручает? Высокий профессиональный уровень наших дорожников, их умение сориентироваться в новых экономических условиях. Ныне дорожный комплекс реформирован. При администрации области создан Ростовупрдор, позволяющий целенаправленно и экономно заниматься инвестициями в дорожную отрасль, умело контролировать расходование денег налогоплательщиков. Учитывая, что территория области занимает более 100 тысяч квадратных километров, а сеть дорог без учета внутрихозяйственных, как я уже сказал, 10 тысяч километров, структура Упрдора разбита на четыре отделения, что позволяет четко управлять всеми процессами.

Реформа дорожного хозяйства области предусматривает и разделение функций заказчика и подрядчика. Теперь естественными стали торги подрядов. На аукционе их получают лучшие



ДРСУ, а отсюда и повышение качества строящихся и реконструируемых дорог.

— Отдача от нововведений уже есть?

— Конечно. Они укрепили трудовые коллективы дорожников, а это в условиях нестабильности экономики — главное. Не случайно на сегодня в области завершено соединение всех (около 800) центральных усадеб хозяйств дорогами с твердым покрытием. С этой целью построено 850 километров, преимущественно в самых трудных восточных районах области, где нет железнодорожного транспорта.

— Александр Васильевич, а как в вопросах дорожного строительства области помогают федеральные структуры?

— Да, решать названные мной выше финансовые проблемы только за счет территориального фонда — очень непросто. В то же время удивляет решение Правительства РФ о налоге на добавленную стоимость дорожных работ. Это неправильно.

Не могу считать разумным и Проект закона Госдумы, принятый в первом чтении, предусматривающий отчисление 50 процентов ставки территориального дорожного фонда в центр. Оправдывают такое решение тем, что деньги будут, мол, возвращаться в регионы в виде субвенций.

Кому нужна эта волокита? Зачем начальнику нашего Упрдора, депутату Законодательного Собрания В.М.Топилину обивать пороги московских кабинетов, чтобы получать ваши ростовские деньги на строительство ростовских же дорог? Тем более что 10 процентов территориального дорожного фонда мы планируем на строительство и ремонт городских дорог транзитного движения...

— Александр Васильевич, вопрос опять несколько не по теме, но очень важный. Вы как член Совета Федерации участвовали в принятии бюджета страны на текущий год. Как оцениваете этот документ?

— Скажу прямо. Выполнить бюджет на 100 процентов будет трудно. Почему — понятно каждому. Прежде всего из-за отрицательных показателей объема производства. Мы, на Дону, будем изыскивать все пути реализации своего бюджета, который примем в ближайшее время на заседании Собрания. Но, к сожалению, не поддерживает нас в этом договор о разграничении полномочий с центром: нет пока реального механизма выполнения соглашений, в том числе и касающихся финансовых проблем.

— И все-таки известно, что по натуре вы — оптимист...

— Да, верю в реформы. В разум наших людей, верю, что мы многое улучшим, поправим, в том числе и в дорожном деле. А значит, поднимем экономику не только Дона, но и всей великой нашей страны!

*Беседу вел
Анатолий РОЩУПКИН*



Михаил
РУМЯНЦЕВ,
бульдозерист

КУДА ДЕЛИСЬ ДРУЖИНЫ СВЯТОСЛАВА?

Куда делись дружины Святослава, покинув в XII веке крепость Саркел? Ответ на этот вопрос пришел неожиданно.



Саркел — так называлась древнейшая на Дону крепость, построенная еще хазарами. Это был крупнейший перевалочный пункт торговли между Европой и Азией, потому киевский князь Святослав, воевавший с хазарами, то и дело разорявшие в набегах окраины русских земель, овладел ею, оставил здесь своих воинов. Так утвердились славяне на южной реке. Со временем крепость Саркел переросла в русское поселение Белая Вежа, территориально находившееся там, где плещутся сейчас волны Цимлянского водохранилища.

Неясные строки древних летописей и археологические раскопки свидетельствовали о том, что Белая Вежа была форпостом Руси еще в начале XII века. Но феодальная раздробленность государства привела к тому, что набеги кочевников из Азии стали безнаказанными. Крепость была обречена, и около 1117 года потомки Святослава покинули ее.

Покинули — и как в воду канули, на долгие века затерялся их след.

Экскурсовод краеведческого музея Азова рассказывает о новых находках из Мартышкиной Балки.



Игорь Гудименко: «Это открытие сделано благодаря дорожному строителю Михаилу Румянцеву».

Донские дорожники в 1995 году, решив связать скоростной трассой Ростов-на-Дону с Азовом, работали в так называемой Мартышкиной Балке. Места здесь низинные, красивые: и Мертвый Донец рядом, и сам Дон-батюшка — вот он. День был в разгаре, когда я, заглушив двигатель, выпрыгнул из кабины и склонился над земляным срезом. Внимание мое привлекла пона-

чалу россыпь камней, напоминавших наконечники стрел или копий, какие я видел в музеях. Потом на глаза попались бирюзовые бусинки...

Сотрудники Азовского краеведческого музея в Мартышкину Балку приехали незамедлительно и тотчас начали раскопки, в чем на первых порах им опять помогли дорожники со своей техникой. Уже первые находки произвели сенсацию.

— Дорожником была вскрыта мастерская по производству наконечников, — говорит старший научный сотрудник музея Игорь Викторович Гудименко. — На этом месте когда-то стоял курган, давно уже от подтопления водой осевший, и по периметру его мы обнаружили поистине бесценные вещи: серебряные бубенчики, бусы, другие изделия, аналогичные тем, что находили в Белой Веже. Дальнейшие наши исследования подтвердили первоначальные предположения: потомки воинов Святослава ушли из Саркела вниз по Дону и основали городок на месте более древнего поселения.

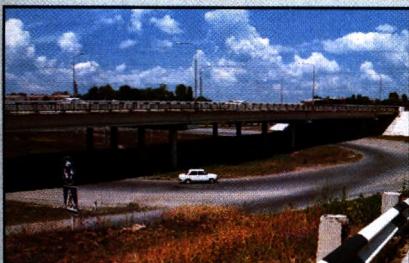
Скоро на месте, где жили когда-то русские ратники с семьями, проляжет скоростная трасса. Но, право, очень хотелось бы, чтобы у древнего городка и самые торопливые из водителей сбросили скорость, подумали о вечном: о предназначении человека оставить свой след на Земле.

Вот они, каменные наконечники, производившиеся когда-то в древней оружейной мастерской.



РОСТОВСКИЙ Дорожник

3-97
ЖУРНАЛ
в
ЖУРНАЛЕ



Виктор
Молчанин



Иван КОЗЛОВ,
наш спец. корр.

Дорожный атаман



По просьбе
интервьюируемых
автор не называет
фамилий тех,
кто высказывает
свое мнение
о герое
этого очерка —
начальнике
Ростовуправдора
Викторе
Михайловиче
Топилине.

Не знаю, может, слово само грубо звучит — порода. Но по отношению к Виктору Михайловичу оно точно подходит. В его характере такое заложено — не согнешь, не обойдешь. Дело не в упрямстве: человек имеет свое мнение и умеет его отстаивать. Это у него уже в корнях, в генах. Таким он родился — со своим "Я".

Его фамилия на Дону — одна из самых распространенных. Когда брат шел против брата, были Топилины и за красных, и за белых. Полковника Топилина гоняли в тутовых степях конармия Думенко. Красный комиссар Топилин захватил в плен штаб врага в Константиновке. На обелисках памяти павших в Великую Отечественную эта фамилия тоже не редкость. У реки Сал стоит хутор Топилин.

Ни с кем из героев Виктор Михайлович родственных отношений не имеет. "У нашей семьи, — говорит, — своя биография. О ней есть что рассказать".

Ну как же без этого понять породу человека?!

Он из потомственных казаков. Дед, Василий Иванович, был хуторским атаманом. Эту категорию вообще-то "брали к ногтю" если не в восемнадцатом-девятнадцатом, то в середине тридцатых, но деда не тронули. Не было у него ни мельницы, ни волов, ни наемной силы, ни, что очень важно, "доброжелателя", который бы настроил наверх анонимку на бывшего во-жака хуторского казачества как на чуждый пролетарскому государству элемент. Уважали деда все, пережил он невзгоды и умер в сорок седьмом, когда очередной раз наведался на Дон голод. Не было на хуторе семьи, которая бы не проводила в последний путь Василия Ивановича.

Бывает, за отцов отвечают дети. Так в конце тридцатых отправили в Сибирь многих хуторян, в их числе и родного дядю Виктора Михайловича, но отца не тронули. Оставался отец единственным в округе классным кузнецом, без его рук не обойтись колхозу.

В сорок первом сменил Михаил Васильевич молот на винтовку, прошел всю войну, да не по закоулкам, — и под Сталинградом с фашистом дрался, — а после победы опять в кузню вернулся. Так, считай, до смерти, светлая ему память, и работал.

Мама, Варвара Матвеевна, живет сейчас в Константиновке. Когда в гости к сыну приезжает, то надолго не остается: "Высоко живешь, на пятом этаже, а я не могу от земли оторваться". Да, не отрывалась она от земли. Чуть светает, а бригадир или звеньевая уже тут как тут с разнарядкой: то прополка овощей, то на виноградник спешить надо... Всю жизнь так, потому пятый этаж для нее сродни космосу. Хотя прекрасно понимает, конечно, Варвара Матвеевна, что сын, живи он даже в самой что ни есть высотке, с землей тоже неразлучен. Ну как же: дорожник. Есть ли профессия более земная?

По чисто "земным" соображениям он ее, между прочим, и выбрал. Учился хорошо, легко. Музыку любил. Когда был в пятом классе, отец за проданную муку купил ему гармошку. Освоил в момент. Сосед послушал, как Виктор играет, расчувствовался и подарил ему трофеинный немецкий аккордеон. И началась у парня другая жизнь. Сам директор школы заглядывал даже среди урока в их шестой класс, командовал: "Топилин, на выход!" И шел Топилин, как по разнарядке, то на чью-то свадьбу, то на именины, то на проводы в армию — знаменитый баянист на всю округу. Хоть и за столом сидел, а все же работал, с завистью смотрел в окно, как пацаны на замерзшей речке шайбу гоняют. Он мог присоединиться к ним, только отыграв свой номер, так сказать. Тогда уже темень наставала. Приходилось вокруг хоккейной площадки собирать и распаливать сухое перекати-поле и при таких вот прожекторах вести игру. Друзья терпеливо ждали, когда он освободится от обязанностей музыканта. Он им нужен был. Без него не шла игра.

Это все — к вопросу о породе.

У Топилина какое-то особое отношение к учебе. Для многих обучение — необходимый процесс для получения диплома. "Я и так все знаю, но "корочки" нужны" — это же часто слышать можно. А Виктор Михайлович и дипломы имеет, и сам в академии преподает, а все равно продолжает учебу. Это между прочим характерно не для практиков, а для учебных, теоретиков. В нем, мне кажется, потенциал ученого как раз и заложен.

Итак, по чисто "земным" соображениям Виктор Топилин, успешно закончив семилетку, поступил в Ростовский автомобильно-дорожный техникум. В то время в Ростове жила старшая сестра, так что было у кого остановиться и столоваться.

Техникум он закончил с отличием, получил право без вступительных экзаменов поступать в вуз и поступил в инженерно-строительный институт, но на заочное отделение. Надо ли объяснять, почему? Получил там крас-

ный диплом, сдал кандидатские по философии и иностранному, мог бы уйти в науку, но ушел в производство. Как сказал сам, "продолжил учебу на строительстве автодороги Ростов—Волгодонск". Это была важнейшая для области и первая по протяженности дорога на Дону. Время авралов, время крикливых лозунгов и действительного энтузиазма людей. Как в часы самоподготовки, предстояло зерна отделить от плевел. Он пришел сюда в восемнадцать лет работать мастером.

Каковы успехи были в этой учебе и труде, можно долго не говорить, обойтись лишь парой фраз. В 1967 году в длительную командировку в Афганистан начали отбирать лучших из лучших дорожных строителей. Его фамилию назвали в числе первых.

Поехал он туда в ранге специалиста — так скромно отныне именовались его должность, но фактически выполнял обязанности заместителя главного инженера по строительству 320-километровой дороги Пули—Хумри—Мазари-Шариф—Шиберган. По 500—600 человек являлись к нему утром на разнарядку. Они не знали русского языка. Топилин меньше, чем за год, стал объясняться с ними на их родном наречии, за что заслужил уважительнейшее обращение к себе — "таджикон саиб", то есть "господин переводчик". Он учил афганцев обращаться с геодезическими приборами, строил с ними асфальтобетонные заводы, камнедробильные базы, котельные, гаражи, жилье...

После Афгана его ждала Сибирь: строительство дорог по Хакасии и Саяно-Шушенской ГЭС. Спрашивается: зачем ему это нужно было?

— Хотелось мир посмотреть и еще кое-чему научиться, — ответил Виктор Михайлович на мой вопрос. — Дорожная наука — дело ведь не простое.

Не помню точно у кого, кажется, у Эйнштейна, спросили, что такое талант. И он ответил: это чувство предвидения, умноженное на знания, плюс здравая логика. Вот эти все три слагаемых есть у Топилина. Лишь я не боюсь его, я вижу и знаю его недостатки, но то, что он талантливый руководитель — бесспорно.

Что-нибудь из личной жизни у Топилина трудно и слово вытянуть. Зато по делу говорить часами может.

— Виктор Михайлович, года три назад, когда единая мощная сеть начала делиться на заказчиков и подрядчиков, вы вроде как в стороне от реформ были, и только теперь, скажем так, разбегаетесь...

— Ну, особого разбега как не было, так и нет. Что же касается реформирования... Давайте порассуждаем.



И дальше разговор наш пошел вот в каком ключе. Заказчики сегодня, как и раньше, прибегают к услугам совсем не марсиан, а тех же ДРСУ, то есть формально, если не вникать в экономическую подоплеку дела, все осталось, как было. Так нужно ли было реформирование, а если нужно, то зачем?

Нужно, однозначно считает Топилин. И раньше он так считал. А в первые ряды реформаторов в этом направлении становиться не спешил, потому что...

Впрочем, все по порядку.

Менять отношения с дорожными ремонтно-строительными управлени-ями надо было. Ведь некоторые из них работали кое-как и были уверены, что деньги и за плохой труд все равно получат. Чтобы нахлебников не было, и произошло данное разделение. Заказчик теперь вправе отказываться от услуг нерадивых: найдем, мол, тех, чей профессионализм повыше.

С одной стороны, позиция вроде бы правильная. Но кто до раздела был ответственен за то же техническое оснащение ДРСУ? Те, кто ныне именуется заказчиком. Так почему же мы теперь должны со стороны смотреть, выплынет или нет в рыночном море кораблик, который мы же и не оснастили парусами? Давайте сначала подготовимся "к разводу", чтобы не оставаться врагами, чтобы сотрудничество наше от экономической самостоятельности лишь окрепло. Это за час не сделаешь, нужно определенное время.

Ростовчанам понадобилось три года. Зато теперь можно сказать, что здесь нет нищих ДРСУ, что у каждого из них есть, так сказать, стартовый капитал и обе стороны теперь заинтересованы друг в друге. Партнерство их будет развиваться.

— Виктор Михайлович, если честно: не испытывали на себе подозрительные взгляды сверху? Не называли вас перестраховщиком, ретроградом?

— О взглядах пока говорить не будем. Давайте судить по конечному результату. За эти годы, знаю не понаслышке, дорожников других регионов, где поспешили отрапортовать о разделе, здорово лихорадило, а мы строили новые дороги, мосты, удельный вес дорог общего пользования с твердым покрытием возрос с 50 до 95 процентов! Следовательно, и во времени мы не проиграли, а выиграли!

Я для себя делаю вывод, что тут у Топилина проявились тот самый здравый смысл, та логика, которую имел в виду Эйнштейн. И захотелось испытать собеседника на чувство предвидения.

— Виктор Михайлович, как вы думаете, не ждут ли дорожников новые революционные реформы?

— Революционных не хотелось бы. Но в принципе кое-что напрашивается...

Теперь речь пошла о программе "Дороги России". На сегодняшний день безоговорочный приоритет отдан развитию федеральных дорог. "Регион-шики" в связи с этим чувствуют свою ущербность — как финансовую, так и иного рода. Властную, к примеру. Взять ту же Ростовскую область. Здесь более 10000 км дорог в их ведении, а протяженность федеральной — лишь 500 с небольшим. При этом Топилин в отличие от "федералиста" не располагает вертикальной властью, замыкается лишь на областной.

Но соль не во власти, конечно. В развитие федеральной программы планируется создавать федеральные региональные дирекции. Нужны ли



такие управленческие структуры, надо ли не купающейся и без того в роскоши России плодить лишние "белые воротнички"? Если Ростову приходится десять тысяч километров обслуживать, причем, по общему признанию, содержит свое хозяйство на должном уровне, то неужто ему не по силам будет взять под свою опеку еще пятьсот?

Никакое это не предвидение, опять логика. Потому задаю еще один вопрос: что понадобится завтра для того, чтобы в России наконец не было дураков и были хорошие дороги?

— Учиться хозяйствовать надо. Всем учиться! Ставить нашу отрасль на научную основу. Мы ведь во многом пока по наитию идем, понимаете? В этот сложный переходный период не имеем под рукой многих нормативных документов, живем без закона о дорогах. А ведь по науке надо и асфальт укладывать, и по-государственному управлять!

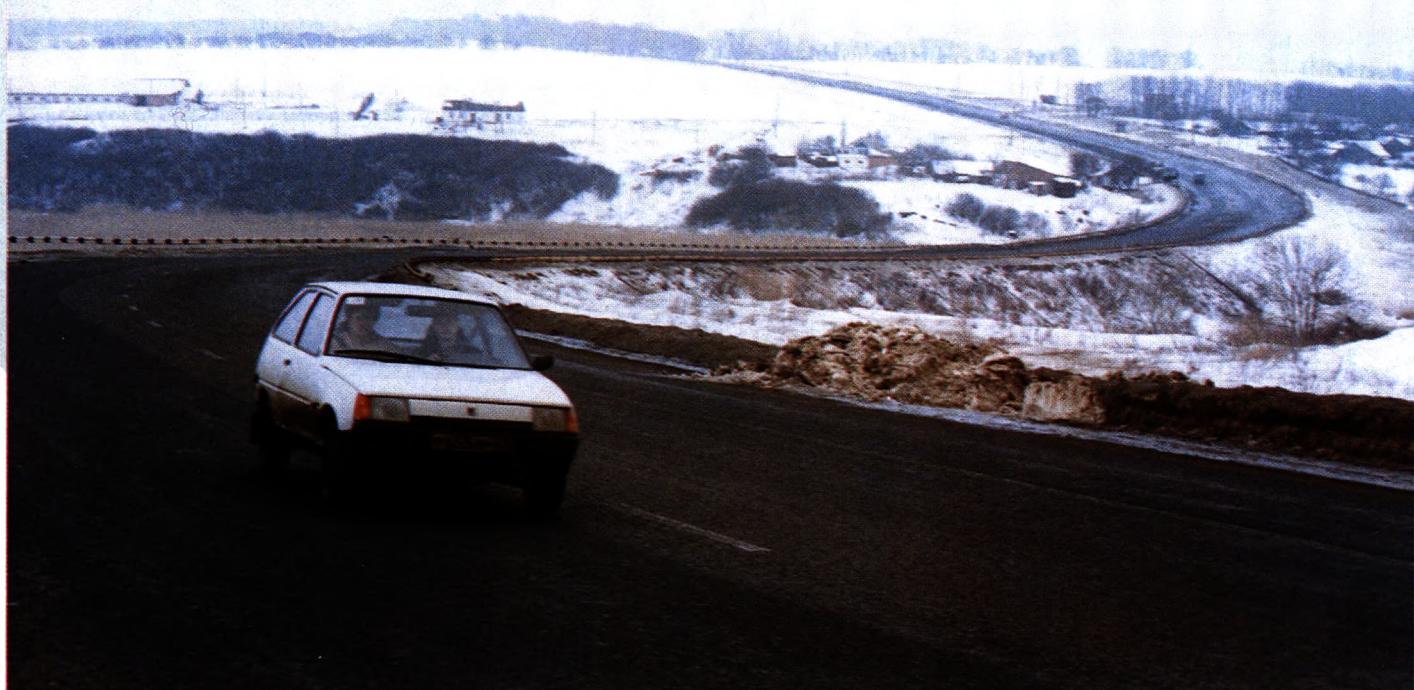
Виктор Михайлович берет авторучку, листок, по памяти набрасывает многочисленные цифры, рассказывая об очередной своей думе.

Сколько, грубо говоря, на одного управленца должно приходиться километров дорог? 150, как в Воронеже? Около сорока, как в Краснодаре? Чуть более восьмидесяти, как у них в Ростове? Гадать тут нельзя, надо все научно обосновать, чтобы добиться главного: и числом, и уменьшением не только отслеживать процесс строительства и эксплуатации дорог, но только быть, так сказать, контролерами, но и участвовать самим в производстве. Ведь главная задача заказчиков — не чтобы ДРСУ добросовестно работали, а чтобы дороги отличные были! Нужна наука управления.

А чтобы постичь такую науку, нужны региональные учебные центры. К созданию такого центра в Ростове-на-Дону уже приложил руку Топилин: здесь работает Академия государственной службы, в которой сам Виктор Михайлович и учитель, и ученик. Учебная программа рассчитана как на управленцев, так и на подрядчиков, — действительно ведь единое дело все делают. И ты у академии неплохой: есть общежитие, столовая... Словом, готова академия стать региональным учебным центром.

— Только по уму поднимем мы наши дороги. А уж дороги поднимут экономику страны. Это вроде так ясно...

Последнюю фразу Виктор Михайлович сказал с горечью. Но очень хочется, чтобы это его предвидение сбылось.



ЕСЛИ СОБРАТЬ НА ДОГИ...

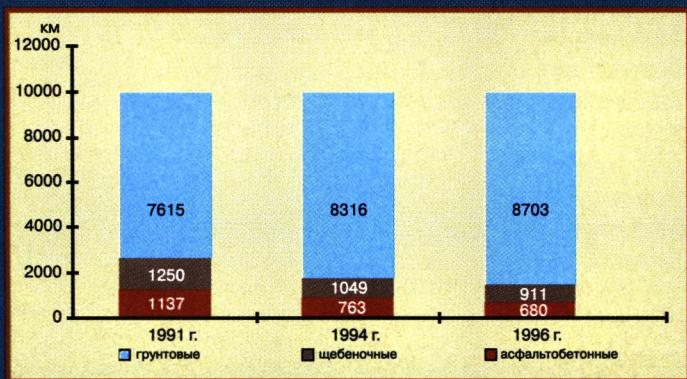
Объективную необходимость уплаты налогов в дорожный фонд осознают не все. У людей недалеких она вызывает недовольство, которое порождает досужие вымыслы о нецелевом использовании этих средств дорожниками. Поэтому только полная осведомленность налогоплательщиков о деятельности государственной службы заказчика может победить слухи и нелепые сплетни.

В бюджете территориального дорожного фонда Ростовской области на 1996 г. намечалось собрать в ТДФ 781,165 млрд руб. Фактически, по данным областной налоговой инспекции, собрано 602 млрд руб., а поступило в Ростовупрдор лишь 447 млрд руб. Между тем заказы подрядным коллективам распределялись с учетом полной суммы поступления налога, и выполненный объем работ составил 587,9 млрд руб. В результате Ростовупрдор 1996 г. завершил с долгом подрядчикам около 100 млрд руб.

Подрядные коллективы оказались в очень сложном положении, но дороги тем не менее они содержат, ремонтируют и строят. Как известно, хроническая нехватка средств в последние годы заставляла дорожников бросать силы и финансы на отдельные участки дорожного комплекса. Сначала это было строительство дорог, потом — мостов. Теперь очередь дошла до ремонта, на который в прошлом году выделялось 70 процентов средств ТДФ.

В оперативном управлении Ростовупрдора находится сеть автодорог общего пользования длиной 10294 км с 524 мостами и путепроводами общей протяженностью 22936,7 м. За последние годы она изменилась и качественно, и количественно. На 1200 км увеличилась длина автодорог с асфальтобетонным покрытием, а по наличию дорог с таким покрытием Ростовская область занимает теперь 2-е место в России.

Протяженность автомобильных дорог территориального значения



Кроме этого, в области свыше 4500 км внутрихозяйственных дорог. Начиная с 1994 г. Ростовупрдор проводит работу по строительству, реконструкции и поэтапной приемке их на баланс.

Одно из главных направлений деятельности — повышение безопасности движения. Результатом этой кропотливой, сложной работы дорожников области стало улучшение состояния сети дорог и, самое главное, снижение количества дорожно-транспортных происшествий. Так, количество ДТП по дорожным условиям снизилось с 133 в 1991 г. до 29 в 1996 г.

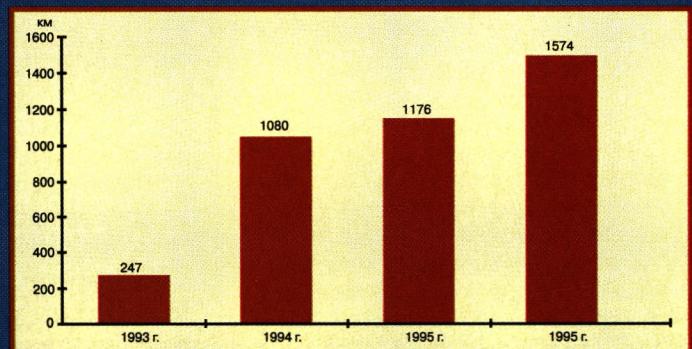
Один из важнейших элементов безопасности движения — это разметка проезжей части. Здесь в Ростовупрдоре сделан большой шаг. Применена современная технология из Южной Кореи по устройству разметки, использовалась крас-

ка со светоотражающими материалами, отлично работающими в темное — самое опасное — время суток. Краска по своим характеристикам имеет долговечность до двух лет, в то время как краска местного завода выдерживает месяц. С новой разметкой в 1996 г. преобразились территориальные дороги. Это дало значительный экономический эффект.

Особое внимание дорожники области уделяют работам по поверхностной обработке. Начав с 428 км в 1993 г., они довели ее до 770 км в 1996 г.

По-прежнему растут объемы ремонта мостов. Это важнейшее направление.

Объемы ремонта мостов



В ближайшем будущем тенденции сохранятся. Предстоит отремонтировать не менее 1100 км дорог и аварийные мосты, запланировано устройство 800 км шероховатой поверхностной обработки, намечено установить 18 км криволинейного бруса, разметить 2000 км дорог, установить и заменить 13500 дорожных знаков, построить 42 автопавильона.

Конечно, выполнение этих планов во многом зависит от собираемости дорожного фонда и от того, останутся ли деньги донских налогоплательщиков на Дону.

В поисках выхода из финансового тупика, в который загоняет дорожников складывающаяся обстановка, дорожники Дона обратились к концепции платных дорог. К вопросу строительства одного из таких объектов, дороги Ростов—Азов—Ейск, уже подошли вплотную. Соотношение затрат на строительство, ремонт, содержание и платы за проезд таковы, что обеспечивают выгоды пользователю по сравнению с проездом по альтернативному маршруту, безопасные условия движения, большую экологическую чистоту и выгоду инвестору.

Эти планы реальны и в самое ближайшее будущее будут постепенно воплощаться в жизнь. А пока дорожники преодолевают трудности текущего момента. Учитывая тяжелое экономическое положение в области, Ростовупрдор вышел с предложением не увеличивать ставку налога на пользователей автомобильных дорог, а оставить ее на уровне прошлых лет, но вместе с тем провести ряд мероприятий по повышению собираемости средств.

Когда налогоплательщики поймут, что налоги, направленные на содержание, ремонт и реконструкцию автомобильных дорог и мостов, приносят предприятиям и владельцам автотранспорта отдачу, составляющую более трех рублей за каждый вложенный рубль, тогда в России и будут автобаны.

"Наматываю мили на кардан..."

Наши специальные
корреспонденты
Николай ПРОКАЗОВ
и Юрий АСТАШИН
(фото).

"Взлетная" полоса.

дорога для... виноделов

По единодушному мнению здешних дорожников, дороги Ростовской области начинаются с Ростовского автодорожного колледжа — "бульжной академии" на студенческом жаргоне. За 66 лет существования колледж подготовил более 16 тысяч специалистов. Через его стены прошли почти все нынешние руководители в системе Ростовавтодора. Прочные традиции, хорошая база, надежная поддержка дорожных структур области позволяют колледжу высоко держать марку базового центра для подготовки специалистов.

Студенты обучаются по-прежнему бесплатно, получают стипендию. Они могут не волноваться и о трудоустройстве. Звание выпускника этого учебного заведения открывает двери любого ДРСУ области. Проблема лишь в том, чтобы пройти конкурс при поступлении, а он в прошлом году был 3,2 человека на место.

В Ростове многолюдно. На улицах тесно от машин и совсем не просто выбраться на простор загородных шоссе. Сразу за чертой города натыкаемся на колоритную местную особенность — павильон с манящей красивой надписью: "Донская уха". А на табличке у самой дороги грубыми буквами просто и сердито написано: "Уха есть!" Известно, с чем ассоциируется у русского человека это блюдо, но, к нашему удивлению, и дорога Ольгинская—Волгодонск, на которую мы свернули, ассоциируется с тем же самым! Ведь строилась она по заказу объединения "Донвино". С прокладкой этой дороги оживилось виноделие, расцветали виноградарские совхозы. Печально знаменитые борьба за трезвость и перестройка многое изменили в жизни дороги и всего края, оставил лишь воспоминания о прежней интенсивности движения, снизившейся сегодня на треть.

**Ростовская область
встретила нас
по-весеннему мягкой
погодой. Только обилие
снега да еще не убранные
с обочин валы
напоминали о прошедших
здесь снегопадах,
вынудивших объявить
в некоторых районах
чрезвычайное положение.**

**Мы разместились
в микроавтобусе, и наш
"проводник" по Большому
южному ростовскому
кольцу дорог
заместитель начальника
Ростовуправдора Николай
Григорьевич ШОСТЕНКО
начал экскурсию с...
"бульжной академии".**

"дочь" ошибок трудных"

Сразу за райцентром начинается "бетонка" — "дочь" ошибок трудных". Этот участок в 50 км обшелся при строительстве в три раза дороже обычного и, какказалось в то время, будет удобен в эксплуатации и надежен. Но не прошло и двух лет, как плиты начало "пучить", появились трещины. Приходилось вырубать куски взыбленных плит и заделывать ямы асфальтобетоном. Сегодня этот участок выглядит неплохо, но даже теперь чувствуется особая жесткость полотна, и потому легко понять водителей, которые до устройства здесь поверхностной обработки предпочитали ездить по обочинам, покрытым асфальтом и разбивали их вдребезги в самое короткое время.

Для исправления ошибки проектировщиков, которые не учли близость к дороге оросительного канала и проблему капиллярного поднятия воды в специфических местных почвах, ростовские дорожники применили диковинное для не-посвященных изобретение. Суть его в том, что протянутые под землей параллельные провода позволили использовать... блуждающие токи земли для отвода воды от дорожного полотна!

Это лишь один из примеров творческого подхода к делу донских дорожников. Есть и еще. Задолго до появления в нашей стране современных комплексов поверхностной обработки они делали похожую операцию, пользуясь самыми примитивными самоделками и применяя в качестве вяжущего каменноугольные смолы. А чего стоит "метод обратной пропитки"! На кустарном оборудовании, зимой, в условиях многочисленных перепадов температур дорожники смогли

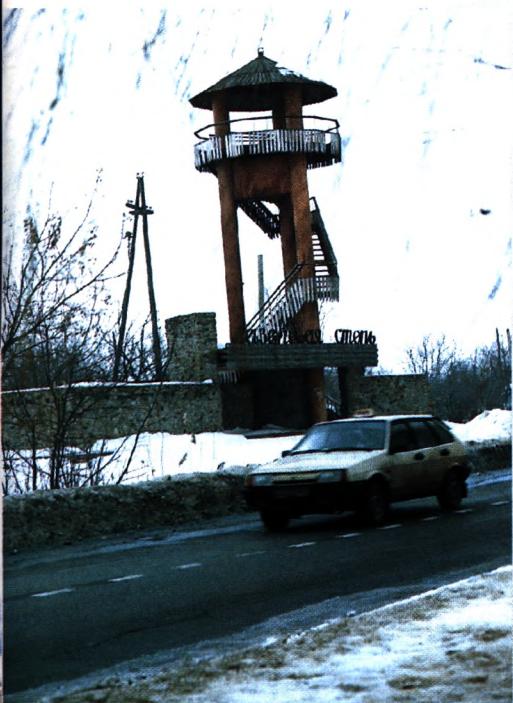
Мелькают за окном непривычные московскому глазу пирамидальные тополя, "горбатый" мост через Маныч, знаменитая выращиванием огурцов станица Багаевская, речка Подпольная... А вот и Семикаракорский район. В нем последняя через Дон из восьми существовавших раньше автодорожных паромных переправ. Хлопот с паромом много — документация и техосвидетельствование как на океанский лайнер, а пришли никакой. Зато людям удобно.

Вологодская областная универсальная научная библиотека www.booksite.ru

оперативно и надежно задельвать возникающие трещины и ямки. Сегодня все это в прошлом. Ямочность ликвидирована полностью, и лишь в нескольких ДРСУ, на задворках, как музейные экспонаты сохранились эти самоделки. А для высококачественного приобретается новейшая отечественная и зарубежная техника.

ОДИН ЗА ВСЕХ, И ВСЕ ЗА ОДНОГО

От специфического разговора нас отвлекают куропатки, вспорхнувшие с обочины. И это не экзотика. Как говорят местные жители, у дорог не редко можно вспугнуть фазана, в реки возвраща-



“Лазоревая степь”.



Бульдозерист
Зимовниковского ЗДРСУ
А.Беркутов.

Вологодская областная универсальная научная библиотека



Встреча на дороге. В центре — Н.Г.Шостенко.

ются раки, больше стало рыбы и зверя. В природе все закономерно и сбалансировано: разрушено сельское хозяйство — улучшается экология, и здешние места снова начинают отвечать своим красивым названиям — Жемчужный, Янтарный...

А на горизонте уже возникают кварталы Волгодонска — города атомщиков, энергетиков и дорожников. Здесь базируются ДРСУ, Специализированный центр механизации РосдорНИИ с солидной базой дорожного оборудования и Опытно-экспериментальный завод дорожной техники. У каждого предприятия свои задачи, разделены они и структурами, но цель одна — содержание и строительство дорог. Впрочем, сегодня, несмотря на полное формальное обособление каждого предприятия, все они кровно заинтересованы в процветании не только друг друга, но и, казалось бы, совсем посторонних предприятий, таких как Цимлянский завод игристых вин. Ведь это самое прибыльное предприятие в регионе и, естественно, аккуратный плательщик дорожного фонда.

Живо интересуются дорожники и сельским хозяйством, причем не только на уровне подсобных хозяйств, которые есть почти в каждом ДРСУ. Со знанием дела они обсуждают виды на урожай, и даже снег, почти месяц державший в напряжении все дорожные службы, в этом плане их радует: поля укрыты, значит, будет влага, будут хорошие озимые, будет урожай.

Отрезок пути от Волгодонска до Цимлянска насыщен памятниками историческим персонажем Шолохова. Здесь, напротив автобусного павильона “Лазоревая степь” с дозорной казачьей вышкой, знаменитый дед Шукарь готовит свое излюбленное блюдо, а чуть дальше красавица Аксинья набирает воду из родника. Ну а памятником более древней истории стало Цимлянское море, укрывшее собой старинные казачьи станицы и загадочные курганы.

СИВОЗЬ СНЕГ И ВЕТЕР

Оставив позади гостеприимные города-спутники Волгодонск и Цимлянск, мы взяли курс на Зимовники. На выезде из Волгодонска, будто в подтверждение находчивости местных дорожников, встречаем типичную сельскохозяйственную машину — разбрасыватель минеральных удобрений. Только занят он чисто дорожным делом — сыпет песко-соляную смесь. Когда-то, во врем-

яна дефицита спецмашин, эти трудяги, позаимствованные на зиму у совхозов, были мощным подспорьем для борьбы с гололедом — основным зимним бедствием донских дорог.

Нынешние снежные заносы — исключение, подкинутое коварной природой. Дорожное эксплуатационное хозяйство области годами нацеливалось в основном на борьбу с “переметами” дорог. На это рассчитана и техника. Однако в этом году снег неожиданно накрыл всю область одновременно. Снегопад и метели продолжались около двух недель, и дорожники еле успевали “пробивать” дороги в снежных сугробах, часто не успевая предотвратить появление снежного наката и ликвидировать с обочин снежные валы, вздывающиеся порой до высоты легковой машины. Если к этому добавить, что на всю опорную сеть дорог области приходится всего три шнекоротора, а из бульдозеров используются в основном маломощные “дээшки”, становится понятным, что нынешняя зимняя эпопея стала поистине героической. “Были снежные зимы, — вспоминали старые дорожники, — но такой, как эта, еще не видели...”

Мы проезжали по дорогам, которые постепенно возвращались к привычному виду. Дорожники давили остатки наката кулачковыми катками, сбрасывали с обочин снежные валы.

Зимовники, крупный районный центр, встретил неожиданным для дорожников “промыслом” — яркими, раскрашенными в дорожные цвета коммерческими палатками с надписью “Дорожник”. Всего местное ЗДРСУ содержит 13 таких киосков. Прибыли особой от них нет — слишком велика конкуренция, зато создано 49 самоокупаемых рабочих мест. Прежде это зональное ДРСУ было самой крупной дорожной организацией в области по объемам производства работ, а сегодня оно страдает от их недостатка и вынуждено искать и развивать такие вот побочные промыслы. На зиму часть коллектива ДРСУ отправлена в отпуска, и в целях экономии даже отключение в ремонтных боксах отключено.

Мы покидаем Зимовники и направляемся в Орловский район. Дорога здесь полностью открыта. На удивление четко выделяется полоса разметки, нанесенной в июне прошлого года при помощи краски и технологии южнокорейской фирмы. Стойкость этой разметки удовлетворяет всех, имеющих отношение к дороге, — и водителей, и ГАИ, и дорожников. Она сравнима разве что с применявшейся здесь в 70-е годы шлако-ситаловой

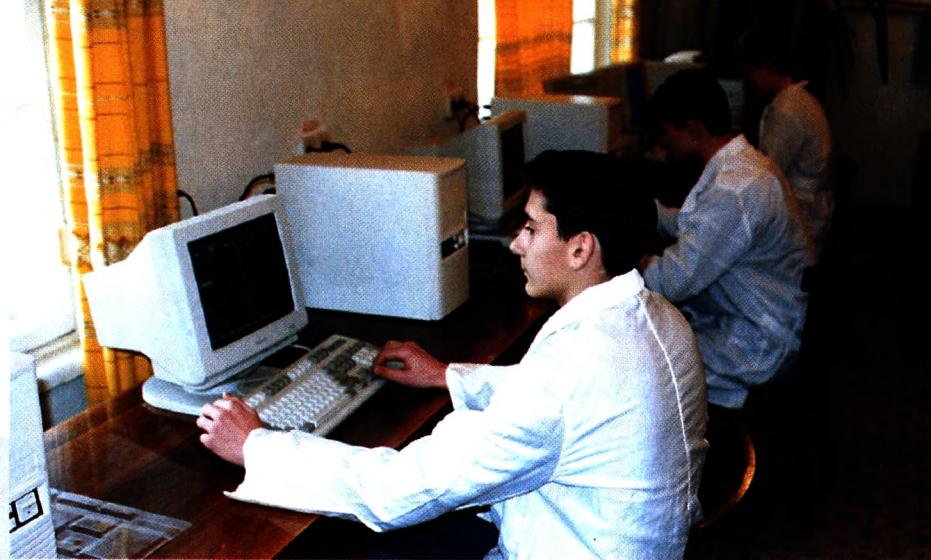
крошкой, которую находчивые местные умельцы быстро заменили битой фарфоровой посудой — браком и боем с Краснодарской фабрики. После нанесения того состава при помощи опять-таки самодельной разметочной машинки, за разметку не волновались два-три сезона.

“ВЗЛЕТНАЯ” ПОЛОСА

Вдоль дороги вытянулся заснеженный яблоневый сад, мелькнул указатель “Совхоз “Россия”, придорожный щит, гласивший что “участок дороги обслуживает мастер Кирнос Н.Ф.” Кстати, такие щиты установлены по всей области, и каждый водитель может легко узнать, кому он должен пожелать доброго здоровья за отличную работу, а кому “отвесить” недобро словечко. Хотя в последнее время и ГАИ, и общественность отмечает, что дорожников ругать стало не за что. Снизилась и аварийность.

Одним из слагаемых, уменьшивших этот страшный показатель, стали самые обыкновенные и на первый взгляд примитивные вешки со светоотражающим элементом. Они устанавливаются в зимний период через каждые 50 м и служат для ориентирования в темное время суток и в туман, который здесь зимой бывает часто. При очистке дороги, естественно, эти металлические или деревянные колышки легко сбиваются, но также легко и быстро восстанавливаются дорожными рабочими. Эффект от их внедрения мы ощутили на себе: от Целины до Ростова более 100 км мы ехали поздним вечером, и на всем протяжении фары выхватывали из темноты четко обозначенную границу дороги, создавая впечатление взлетной полосы аэродрома.

Приближалась ночь. Навстречу, из областного центра, тянулись бесконечной вереницей припозднившиеся автомобили. Наша “Газель”, “намотавшая на кардан” более 600 км, проехала станицу Егорлыкскую. В ней находится производственная база по изготовлению железобетонных кон-



Занятия в “бульжной академии” Ростова.

струкций. В последнее время, кроме обычных знаков дорожной обстановки, там разработали и выпускают два новых вида автобусных павильонов.

В 12 км от Егорлыкской знаменитая Козловая балка — прекрасно оборудованная дорожниками площадка для отдыха водителей. Но место это с прудом и кафе так подходит для уик-энда, что местные жители с удовольствием специально едут сюда отдохнуть. Чем ближе к Ростову, тем чаще встречаются такие площадки. Жалко, что в наше напряженное время водители не всегда могут ими воспользоваться, предпочитая ночевать поближе к посту ГАИ.

МИНУТА МОЛЧАНИЯ

Темнота и накопившаяся от долгой поездки усталость не располагали к разговорам, и мерный гул мотора прерывался лишь запросами по радио местных ДРСУ. На вопросы заместителя начальника Ростовупрдора Н.Г.Шостенко бодрые голоса дежурных отвечали по военному кратко: “Температу-

ра минусовая. Дорога в проезжем состоянии”.

Наступившая тишина будто готовила нас к посещению места трагедии, унесшей жизни 22 человек. Сегодня это охраняемый переезд со шлагбаумом. Слева от дороги расчищенная тропинка к обелиску, на котором и много лет спустя будет больно видеть возраст погибших в этой нелепейшей аварии: 7, 9, 12 лет... В 15 шагах от переезда, слева от железнодорожного пути, сквозь сугробы повсюду пробиваются белые искусственные цветы, а справа к самым шпалам прижался маленький ярко-красный кустик роз. Любые слова были излишни, и, почтив память погибших детей, мы отправились дальше.

Прошло полчаса, и повернули на федеральную дорогу “Дон”. Сразу же натыкаемся на пост ГАИ, где ждут проверки несколько большегрузных автомобилей. Груз со стороны Кавказа всегда может быть опасным и непредсказуемым. Нашу машину с надписью “Дорожная служба” постовой пропускает без проверки, проводив лишь внимательным и напряженным взглядом. А из “Газели” уже видны были огни Ростова — начала и конца Большого южного кольца дорог Ростовской области.



Отряд по ликвидации наката.

Размышления в начале пути

В

середине 1996 г. в государственном предприятии Ростовавтодоре — произошло разделение функций. Подрядные организации (ДРСУ) были объединены и остались за собой право называться "Ростовавтодором", а обязанности государственного органа управления и заказчика получили развитие во вновь созданном Ростовупрдоре.

Насколько мне известно, руководство прежнего Ростовавтодора весьма взвешенно и осторожно подошло к разделительно-распределительной акции. Предварительно внимательно изучили подобный опыт соседей, а также побывали у дорожников Московской области, которые "развелись" пять лет назад, тщательно взвесили все "за" и "против". Окончательное решение приняли лишь тогда, когда убедились в преимуществе разделения — резком повышении качества всех дорожных работ, — конечно, с учетом ошибок и явных просчетов тех, кто шел первым по непроторенному пути.

Четкое распределение задач по линии заказчик — подрядчик потребовало создания в Ростовупрдоре низового звена управления, которое стояло бы как можно ближе к дорогам, районам и подрядчикам. С этой целью область была разделена на четыре сектора, получившие названия по сторонам света — Северный, Восточный, Южный и Западный. В каждом было создано территориальное отделение дорог — ТОД.

Что они собой представляют, я покажу на примере нашего, Южного, отделения. Подведомственная сеть дорог более двух с половиной тысячи километров, районов на закрепленной территории девять, подрядных организаций, с которыми мы взаимодействуем, восемнадцать. Типична и структура. Кроме начальника, в отделение входят ведущий специалист и специалист первой категории. Интересы районов представляют четыре инспектора, то есть по одному на два района.

Штат, как видите, небольшой, но люди подобраны опытные, с большим стажем, способные к взаимозаменяемости. Этот последний фактор я бы хотел подчеркнуть особо. Он очень важен в условиях, когда коллектив небольшой, задачи же стоят обширные и разноплановые. В новой структуре мы работаем совсем недавно, поэтому о каком-то опыте говорить преждевременно. Цель моих заметок иная — осмысление проблем, которые предстоит решать.

Прежде всего в кратчайший срок нам надо изучить возможности замыкающихся на нас подрядных организаций. Я не новичок в дорожной отрасли. Долгое время работал в Целинском районном ДРСУ, и в деталях знаю по существу только его: опыт людей, их отношение к делу, техническую оснащенность коллектива. О других подрядчиках представление лишь в общих чертах.

Между тем предстоят торги объектов дорожных работ, и здесь неизбежен определенный популизм. Каждый будет заявлять, что способен выполнить работы в короткий срок, качественно и при приемлемой их стоимости, но не все в состоянии реализовать эти обещания. Не зная же, кому что доверить, можно попросту попасть впросак: тендер выигран, а задача сорвана.

Речь идет не о том, что кого-то непременно надо оставить без работы. Напротив, свои обязан-

**Леонид ЧЕРНЫШЕВ,
начальник Южного
территориального
отделения дорог
Ростовупрдора**



Об авторе.

Леонид Иванович Чернышев в 1980 г. окончил Ростовский инженерно-строительный институт по специальности "Автомобильные дороги". Работал мастером, главным инженером ДРСУ Целинского района. В прошлом году назначен начальником Южного территориального отделения дорог Ростовупрдора.

ности я вижу в том, чтобы загрузить делами всех подведомственных подрядчиков, только в точном соответствии с их возможностями. Например, на территории отделения находятся районные ДРСУ, межрайонные организации и пять ДСПМК — дорожно-строительных передвижных механизированных колонн. Последние когда-то напрямую контактировали с колхозами и совхозами, занимались строительством дорог внутрихозяйственного значения. Теперь, когда денег целевым назначением на строительство сельских дорог не стало, ДСПМК участвуют в получении заказов от Ростовупрдора. Ясно, что строить, реконструировать, содержать дороги общего пользования они, как правило, не в состоянии, а вот работу своего уровня могут и должны выполнять.

Так или иначе, но с подрядными организациями связан весь основной блок проблем, которые стоят перед нами, — это контроль качества. Контроль всеобъемлющий, комплексный, поэтапный. На первом этапе — подготовительный период — необходима проверка проектно-сметной документации, ее соответствие требованиям ГОСТов, СНиПов и других нормативов. Под эгидой качества проходит подготовка договоров подрядных работ, оформление всех других документов, необходимых для открытия финансирования строительства и ремонта объектов.

При производстве работ наша основная обязанность состоит в организации технического надзора. Сюда входят контроль геодезических работ, надлежащее оформление сертификатов, технических паспортов, результатов лабораторных испытаний и анализов, других документов, удостоверяющих соответствие применяемых при работах материалов, смесей, изделий, конструкций существующим нормам. Важная задача — освидетельствование скрытых работ, приемка промежуточных этапов.

При приемке (сдаче) работ главное состоит в том, чтобы точно соблюдалась ее последовательность и не допускалось отступления от правил. Если на предыдущих этапах контроль был упреждающим, оперативным — по ходу работ, заключительный этап сводится в основном к документированию, составлению приемо-сдаточного акта.

Одним из приоритетных направлений ТОДов является изучение состояния дорожной сети районов и определения своевременности инвестирования в ее развитие.

Большой перечень вопросов нашей компетенции лежит в сфере взаимодействия с органами Госавтоинспекции, Российской транспортной инспекции, Госархстроянадзора в целях обеспечения безопасности дорожного движения, качества выполняемых работ, сезонных комиссионных осмотров дорог. С одной стороны, это подытоживание сделанного, с другой — устранение недостатков и определение ближайшей перспективы. Именно в это время рождаются предложения областным дорожным организациям для принятия крупных управленческих решений. ТОД принимает участие в работе различных комиссий, в разработке программ, концепций, планов, схем и других важных документов, в основном касающихся изменения сети дорог общего пользования.

Я не буду столь подробно останавливаться на других наших обязанностях, они известны специалистам, отмечу лишь два момента из того, чем мы пока не занимаемся, но это наши ближайшие задачи. Первая — обустройство, благоустройство и эстетическое оформление дорог, сервисное обслуживание их пользователей. Прежде всего имеются в виду кемпинги, платные автостоянки, АЗС, кафе и т. д.

Вторая — содействие сбору средств в дорожный фонд на закрепленной административной территории. Ведь мы знаем, как говорят, поименно всех плательщиков налога с пользователей дорог, кто сколько платит и почему появляются недометки, какие у кого возможности по взаимозачету и т. д. Сейчас дорожный налог покрывает лишь на 60 процентов, и делать вид, что это нас не касается, мы не можем. Ясно, что наша роль в сборе налогов должна быть более активной. И как результат быстрого реагирования — в Ростовупрдоре уже создан свой отдел взаимозачетов, который в значительной мере помогает рассекать узкие места — неплатежи предприятий.

Таким образом, ТОДы, появившиеся на свет как структурные подразделения Ростовупрдора для связи с районами и низовыми подрядными организациями, постепенно становятся основным звеном управления, без которого не будет решаться ни один мало-мальски значимый вопрос на местах. У ТОДов в условиях рыночных отношений большое будущее.

Кто не успел, тому проиграл

О качестве говорили и писали много. Мы пережили время "взрывов" и "рывков", "пятилетку качества", но так и не добились желаемых результатов. Меж тем нет в России человека, который был бы сторонником выпуска некачественной продукции. Особенно в строительстве дорог. Долгие поиски и разработки в этом направлении специалистов Ростовупрдора завершились созданием стройной системы, позволяющей обеспечить жесткий отбор подрядчиков и тщательный контроль за выполнением работ.

СТУПЕНИ

В основании системы управления качеством стоят районные специалисты — инспекторы. Вести контроль должен не посторонний человек, а тот, кто живет в районе постоянно, видит и фиксирует реальные расходы подрядчиков. Особенно это относится к таким трудноподтверждаемым, как затраты на содержание. Чтобы была возможность оценить профессиональные и моральные качества, найм инспектора происходит на контрактной основе, на срок не более 5 лет с возможным продлением полномочий. Условие — высшее техническое или среднее специальное образование и работа по специальности не менее трех лет. Главная обязанность — контроль вплоть до постановки вопроса о расторжении контракта. Инспекторы входят в состав четырех созданных территориальных дорожных отделений в Ростове-на-Дону, Сальске, Волгодонске и Каменске.

Следующий уровень системы — службы, находящиеся в ведении главного инженера.

Так, на стадии проектирования технический отдел выполняет функции по выбору проектной организации на конкурсной основе с учетом ее рейтинга, контролирует ход работ, приемку и оценку качества проектов.

Дезинтегратор для приготовления минерального порошка на смесительной установке.

На этапе производства работ по ремонту и строительству дорог и мостов **отдел конкурсов и контрактов** определяет рейтинги подрядных организаций, проводит торги, выполняет функции по оформлению и заключению договоров и контролирует выполнение договорных обязательств. Особое место в договорах уделяется пунктам, устанавливающим зависимость стоимости работ от их качества.

На протяжении строительства **отдел лабораторного контроля и управления качеством** проводит контрольные испытания проб материалов, отобранных на строящихся объектах, занимается диагностикой отремонтированных или построенных участков дорог, собирает информацию по качеству работ на объектах, проводит ее анализ и дает предложения по воздействию на подрядную организацию.

В течение строительного сезона 2—3 раза проводятся дни контроля качества. На один из объектов выезжают главные инженеры всех подрядных организаций и рассматривают комплекс проблем по качеству на конкретном примере, детально разбирают взаимные претензии заказчика и подрядчиков.

ПОБЕДИТЕЛЬ ПОЛУЧИТ ВСЕ!

Публичная система эффективна, если работоспособны все ее звенья. Но как заставить подрядчика самого искать возможность работать быстрее, дешевле и надежнее?

Казалось бы, выход прост — организация торгов, и с прошлого года они стали обязательны. Но для их организации мало просто бросить клич, нужно тщательно проверять реальные возможности участников. С этой целью было разработано положение "по определению рейтинга подрядных организаций по качественному выполнению работ". В соответствии с утвержденным документом, оценкадается в зависимости от квалификации ИТР, уровней развития лабораторной и геодезической служб, обеспеченности нормативно-технической документацией, степени развития производственной базы АБЗ, технологических возможностей по укладке и уплотнению

Виктор ШАПОВАЛОВ,
главный инженер
Ростовупрдора



В.А.Шаповалов.

Об авторе.

Виктор Андреевич Шаповалов в 1959 г. закончил Ростовский автодорожный техникум. Заочно получил высшее образование. Работал мастером, прорабом, главным технологом. В 1979 г. назначен главным инженером.

нию асфальтобетонных смесей, а также по показателю качества ранее выполненных работ.

Для расчета рейтинга подрядным организациям рассыпается анкета с полным перечнем вопросов, касающихся определения всех показателей. Подрядчик самостоятельно заполняет анкету, но если при проверке будут выявлены искажения, организация автоматически исключается из списков претендентов.

Конечно, высокий рейтинг — не основание для получения подряда. Есть еще и цена, и сроки, и коэффициент удешевления. Но, как показали торги, его значение высоко. Разброс рейтинга участников был от 1,2 до 2,19 — цифры, красноречивые для человека, знакомого с нашей методикой оценки. Предприятиям с рейтингом ниже единицы мы просто не рекомендовали участие в торгах. Нам нужны дороги, построенные грамотными специалистами, из хороших материалов и по последнему слову техники. Таким образом, учитывая рейтинг, мы стимулируем предприятия к развитию собственной базы, применению новых технологий и повышению образовательного уровня их сотрудников. Победитель же торгов стимулируется по-другому: ему предоставляется возможность получить работу для своего коллектива, а иногда и новую технику в аренду с правом выкупа.

В прошлом году с учетом этого были приобретены и распределены 23 единицы отечественного оборудования. В этом году для более качественного выполнения работ мы приобретаем у фирмы "Виртген" 15 импортных дорожных машин. В основном это высокоеффективные катки и асфальтоукладчики. Наши исследования показали, что свыше 25 процентов вырубок из асфальтобетонных покрытий имеют коэффициент уплотнения ниже нормативного, неудовлетворительные данные получены и при проверке ро-



Волгодонская областная универсальная научная библиотека

вности. Только использование асфальтоукладчиков с АСУ позволит решить эти проблемы.

ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ "ПРОРЫВ"

Вопросы улучшения качества решаются не только административными и организационными мероприятиями. Немалая роль отводится внедрению новых технологий и применению в технологических цепочках местных материалов. Так, разработан и передан в строительные подразделения технический регламент использования в качестве минерального порошка золы уноса Новочеркасской ГРЭС. В Волгодонске завершаются заводские испытания дезинтегратора для приготовления минерального порошка непосредственно на асфальтосмесительной установке. В ближайших планах Ростовуправдора строительство в области региональной установки по приготовлению активированного минерального порошка.

Мы стремимся заключить договоры с карьерами на поставку высококачественного щебня, обеспечивающего необходимый фракционный состав для качественной поверхностной обработки. Не забываем и о вяжущих. В Ростовском ДРСУ построен опытный участок с использованием нефтеполимеров как добавок для получения модифицированного битума, уже накоплен опыт по применению синтетического высокомолекулярного каучука с целью повышения долговечности и пластичности асфальтобетонного покрытия.

За последние три года осуществлена замена 19 морально и физически устаревших асфальтосмесительных установок на смесители марок ДС-158 и ДС-185, работающих в автоматическом режиме и обеспечивающих высокое качество выпускаемой продукции и требуемую очистку газов. По заказу Ростовуправдора на Волгодонском опытно-экспериментальном заводе сконструирована и изготовлена опытная партия навесного оборудования, включающая приспособление для автоматической мойки силового ограждения, косилку для окашивания откосов, рабочий орган для уборки грязи под ограждением, ямобур, то есть все то, что дает резкое повышение производительности труда и заменяет ручной труд.

Чтобы не отставать от передовых методов работы, в области действует система обучения специалистов всех уровней. В прошлом году 118 человек прошли обучение в учебном центре Северокавказской академии, 120 специалистов — в учебном центре Ростовского автодорожного техникума, а 61 познакомился с опытом дорожников Европы и Америки, прошел стажировку за рубежом.

Большое внимание в последние годы уделяем внедрению автоматизированных систем управления с использованием компьютерной техники.

Создавая систему контроля качества и разрабатывая мероприятия по ее технической и технологической поддержке, мы исходили из нашей главной задачи: экономного использования средств территориального дорожного фонда. Насколько это удастся, покажет время, но даже по первым результатам можно сделать выводы о том, что мы заставили подрядчика думать не об удешевлении работ, а о снижении их стоимости. На торгах при вскрытии оферты разница в предлагаемой стоимости составила 30—40 процентов. Кто не успел перестроиться, тот проиграл.



Рабочий Азовского ДРСУ Н.Квач опробует новый высоторез.

День проверки качества.



Теперь проезд стал безопасным.

Вадим СЕДОЙ,
Юрий АСТАШИН
(фото),
наши спец. корр.



УРОКИ ТРАГЕДИИ

Pазумеется, не праздное любопытство привело нас сюда. И даже не выяснение причин дорожно-транспортного происшествия (об этом см. журнал № 11, "Место катастрофы изменить нельзя?"). Нас интересовали выводы: что сделано четыре месяца спустя после ДТП, что находится в стадии реализации? А главное — исключается ли теперь или в ближайшем будущем повторение подобной трагической ситуации?

В Ростовской области только на автодорогах общего пользования 71 одноуровневый железнодорожный

переезд, примерно две трети из них неохраняемые. Первой вполне естественной реакцией на тяжелое происшествие должен был бы стать их перевод в разряд охраняемых; конечно, не всех и не сразу, а в первую очередь наиболее нагруженных и стало быть опасных. Но руководство СКЖД идет на эту меру неохотно, хотя все эти переезды находятся на ее балансе. В областной ГАИ в числе реконструированных нам назвали лишь один перекресток, где и произошло ЧП. Мы и сами видели положительные изменения: автоматические шлагбаумы, круглосуточное дежурство. Предпринимаются ли столь же решительные шаги на других одноуровневых переездах, ГАИ неизвестно.

Понять железнодорожников можно — содержание охраняемых перекрестков обходится недешево, но простить нельзя. Ведь основная доля вины за аварию ложится на машиниста локомотива. Он (цитата из документа) "не обеспечил безопасную скорость движения, вел локомотив со скоростью 80 км/час, не отреагировал на сообщение помощника о приближении к переезду". А вину, как известно, надо искупать. И не только покаянием, но прежде всего реальными делами. Или они, может быть, считают, что за все, в том числе за их собственные ошибки, должны отдуваться другие?

Постановлением Правительства РФ от 1 октября 1996 г., протоколами правительственной комиссии по расследованию причин аварии в Кагальницком районе, распоряжением главы администрации Ростовской области большие задачи поставлены перед различными организациями и в частности перед Ростовупрдором. Их можно разделить на две категории — задачи перспективные и "быстрого реагирования".

Первые касаются преимущественно путепроводов. Намечено два построить, один реконструировать, два отремонтировать, девять, заметно обветшавших, обследовать и испытать, чтобы в дальней-

шем определить их судьбу. Эти пункты решения, насколько нам удалось выяснить в результате поездки по области, приняты к реализации: один путепровод уже строится, на другом фирма "Автомост" начала работы по реконструкции.

Что касается мер оперативного порядка, то они в основном относятся к ремонту покрытия на подходах к железнодорожным переездам — тающих в планах 56, замены и установки дорожных знаков. Теперь переезды ежегодно будут обследоваться, на каждый заводится карточка учета. И вот когда ими занялись вплотную, выявилось много несуразностей.

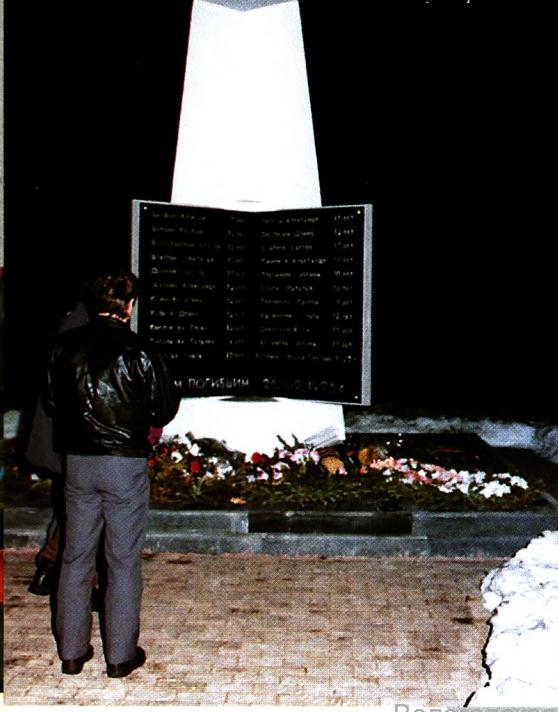
Например, в одном месте автомобильная дорога пересекает железнодорожную под углом 25 градусов, иными словами они идут чуть ли не параллельно. Этот перекресток автомобиль по времени преодолевает в 10 раз дольше, чем обычный. Какая уж тут безопасность! И только ремонтом подходов здесь ограничиться никак нельзя. Необходима реконструкция и переезда, и прилегающей дороги.

К мерам быстрого реагирования на автокатастрофу следует отнести и строительство дороги Мокрый Батай—хутор Малодубравный протяженностью 2,6 км. Заместитель Председателя Правительства РФ О.И.Лобов четко сформулировал цель этого мероприятия: обойти злополучный переезд при перевозке детей в школу. Работы были поручены ГУП "Ростовавтодор". Тот в свою очередь сформировал специальный сводный отряд.

В него вошли работники Сальского ДРСУ во главе с прорабом Сергеем Юрченко, автоскреперисты из бригады Станислава Чирко, сотрудники МП "Гранит", возглавляемые Владимиром Никитасом, специалисты "Автодорсервиса". Трудились по 12 часов без выходных. И задача была выполнена досрочно, за месяц. Казалось бы, можно вздохнуть свободно — какое дело сделано! Только вот никто не мог нам сказать, остались ли на том хуторе дети школьного возраста. Впр

Зимой смеркается рано. В январе в четыре вечера уже темнеет. Именно в это время мы подъехали к железнодорожному переезду через перегон Мокрый Батай—Красноармейская. Здесь 26 сентября прошлого года произошла страшная трагедия, потрясшая не только Ростовскую область, но и всю Россию. В результате столкновения тепловоза с автобусом погибли 22 человека, из них двадцать детей в возрасте от 7 до 13 лет. На месте катастрофы им установлен памятник.

Обелиск у переезда.



Вологодская областная универсальная научная библиотека

чем, это риторический вопрос. Дорога никогда не бывает лишней.

Говорят, не бывает худа без добра. Хорошо хоть, что то происшествие на железнодорожном переезде дало толчок к обследованию маршрутов перевозки школьников в сельской местности. Оказывается, таких маршрутов 248, и практически в каждом районе Ростовской области. Простое знакомство с ними показало удручающую картину — эти дороги внутрихозяйственного значения, а сегодня бесхозные вконец разбиты, они и в малой степени не соответствуют требованиям безопасности движения.

На этих маршрутах был выполнен большой объем работ за счет территориального дорожного фонда. Вроде бы неплохо, если учесть, что прошло всего-то четыре месяца. Но когда наметился прорыв, дело вдруг застопорилось. Часть оперативных мероприятий, намеченных на прошлый год, перенесена на 97-й и далее — это ремонт мостов на школьных маршрутах, установка силового ограждения и т. д. Причина — дефицит финансирования. Ведь и дорога Мокрый Батай — хутор Малодубравный построена за счет Ростовуправдара. Никаких специальных денег на послеследние мероприятия не выделялось. Не протянул руку помощи и Дорожный департамент, хотя постановлением Правительства РФ ему вменялось профинансировать строительство обходной дороги.

И тут мы подходим к проблеме, которую можно охарактеризовать так: у дорог должен быть один хозяин. Действительно, такое аховое состояние сельских и внутрихозяйственных трасс, в котором они оказались сегодня, было бы просто невозможным, находясь они в ведении Ростовуправдара, конечно, по истечении какого-то более или менее длительного времени. Ведь их приемка — акт не формальный. Взять их под свою "крышу", значит, тут же начать их уширение, спрямление, обустройство и многое, многое другое, что включает в себя понятие "автодороги общего пользования". Принять ведомственные и "ничейные" дороги и ничего на них не делать, значит, вконец скомпрометировать идею и только усугубить проблему, а также нести прямую судебную ответственность согласно закону о безопасности дорожного движения.

В Ростовуправдаре с одобрения областной администрации принята такая стратегическая линия: внутрихозяйственные дороги принимать в зависимости от степени их безопасной эксплуатации. При распределении очередности учитывается наличие автобусного движения, школьных маршрутов, железнодорожных переездов, есть ли у дорог хозяин и т. д. Наиболее значимые для района и с наименьшими финансовыми затратами, таким образом, попадают в первый этап, все остальные — во второй. Но конкретные сроки, что, пожалуй, самое главное, при этом не устанавливаются — все зависит от финансирования и от поступления денежных средств в территориальный дорожный фонд, то есть приемка дорог откладывается на неопределенное время. А тут еще подоспела идея забрать в центр под видом субвенций половину средств территориального дорожного фонда у краев и областей и лишить их таким образом всякого маневра и инициативы.

Резюме будет не совсем оптимистичным. Замах виделся солидным, удара по проблеме — сильного, комплексного, решительного — не получилось. Складывается впечатление, что запал пропал. Для дела ведь не важно, что страдает оно от безденежья, главное — страдает. Так что, будем ждать новой трагедии? Одного памятника у переезда нам мало?

Вологодская областная универсальная научная библиотека



Снег будет побежден.



ак там в песне поется? "Такого снегопада давно не помнят здешние края". Лет десять назад такой же толстой шубой одела зима донскую землю, после этого были времена, что белый пух и до полей не долетал, таял в воздухе.

Впрочем, пух, шуба, песни — это все красивые слова. Снежная зима для южных широт явление не всегда радостное. Хутора да станицы здесь по крыши заносит, из хаты в сарай до скотины по утрам прорубаться надо, как шахтеру, а что же о сотнях километров дорог говорить?!

ВРЕМЯ ХОЛОДНОЕ — ПОРА ГОРЯЧАЯ

Дороги — не роскошь, а жизненный атрибут. Без них останется невывезенной с ферм молочная продукция, не попадут в школу ученики, не успеют на свадьбу или похороны люди...

Стихия здесь началась в начале двадцатых чисел декабря. Снегопад сопровождался ветром, порывы которого достигали 20 метров в секунду. Падали деревья, рвались линии электропередачи, закрывалось движение рейсовых автобусов. У природы, как известно, нет плохой погоды, потому все претензии посыпались в адрес дорожников.

Николай Григорьевич Шостенко, заместитель начальника Ростовуправдара, рассказывает:

— Снег обрушился практически на всю область, мело так, что в населенных пунктах от дома к дому перейти сложно было. А нам надо было очистить от снега сотни километров, не ожидая, когда установится погода. Того и хозяйственные задачи требовали, и... Вот, к примеру, в разгар стихии мужчина позвонил из-под Волгодонска: помогите, мол, жена рожает, до райцентра добраться надо. Мы делали все, что могли.

Все что могли, делали.

Вот короткая хроника тех дней лишь одного Аксайского ДРСУ. Дорожники работают по графику круглосуточного дежурства. По месту работы организованы горячее питание, места для сна, отдыха. Трое суток очищали от снега трассы, обеспечивали подъезды к хуторам, фермам водители КДМок Евгений Кипа, Андрей Соловьев, Николай Гайко, автогрейдеристы Виктор Ткачев, Александр Орешкин, Анатолий Холяев, бульдозерист Виктор Золотухин, машинист погрузчика Александр Еременко... Похвальных слов заслуживают дорожники всего ДРСУ.

Однако проявилось не только мужество людей, но и проблемы. Главная из них — отсутствие мощной снегоуборочной техники. Конечно, ее можно приобрести, даже дорогую, мировых образцов, — в такую зиму, как эта, налогоплательщик поймет, что деньги не на ветер выброшены. Но, как уже говорилось выше, большие снега на Дону один раз за десятилетие выпадают. И с учетом того, что в ожидании своего часа "снегокомбайны" будут мирно ржаветь по подворьям всех ДРСУ нескольких сезонов кряду, даже

самым дорожникам такое приобретение покажется непозволительной роскошью.

Выход видится в создании мобильного "летучего" отряда, своеобразного спецназа, оснащенного и укомплектованного так, чтобы решить любую задачу и в любом регионе области. Простаивать он не будет: стихии глобального масштаба на Дону редки, а каждую зиму, то в одном, то в другом районе ветра с обильными осадками случаются. Вот туда бы и выдвигался отряд.

Правда, ныне, во времена, так сказать, дедежа имущества, когда под лозунгом "Даешь экономическую самостоятельность!" происходит очередное "феодальное дробление" Руси, существуют организационные препоны для создания такого отряда. Но раз он нужен — значит все равно будет. Дело того требует...

Мы говорим на эту тему с Николаем Григорьевичем Шостенко утром двадцать третьего января, почитай, через месяц после стихии. За окном — косой с ветерком дождь, лужи на асфаль-



Начальник ДРСУ (г. Аксай) Владимир Рожков (справа) инструктаж проводит короткий. Не до праздных разговоров: большой снег выпал. Надо лишь определиться, кто на какой участок поедет.

те, и вообще весной пахнет. Но будто в подтверждение слов о коварстве южной зимы звонит телефон: ночью снегопад обрушился на соседствующий с Калмыкией Ремонтненский район, все движение там парализовано. Туда бы сейчас додежный спецназ...

Но его пока нет, Шостенко сейчас не до разговоров, надо как начальнику штаба принимать решения по борьбе со стихией, и я задаю ему последний вопрос:

— Николай Григорьевич, а как завершилась история с той женщиной, которая рожала в пург?

— Нормально. Родила прямо по дороге в роддом, представляете? Наверняка ребенок дорожником будет.



И вот уже к завалам и заносам движется колонна дорожной техники.



**В Ростовской области я заправляюсь
только на АЗС "Лукойл" –
это удобно, выгодно, престижно!**

ЛУКОЙЛ

**Нефтяная компания
Акционерное общество "ЛУКОЙЛ-ДОН"**

г. Ростов-на-Дону,
ул. Социалистическая, 59.
Тел./факс (8632) 67-48-61,
тел.: 62-58-65, 67-56-60

АО "Лукойл-Дон" это

- широкая сеть автозаправочных станций,
- высокий сервис,
- заправка за наличный и безналичный расчет,
- налив бензина 100 процентов,
- обслуживание заправщиками фирмы без дополнительной оплаты,
- продажа сопутствующих товаров, гидротормозных и охлаждающих жидкостей, моторных и трансмиссионных масел, различных смазок и запчастей.

АО "Лукойл-Дон" – дочернее предприятие нефтяной компании "Лукойл". Поставка нефтепродуктов осуществляется с "лукойловских" заводов, и потому гарантируется их высокое качество. Полное соответствие нефтепродуктов стандартам подтверждено независимыми экспертами.

На сегодняшний день фирма располагает сетью АЗС в Ростове, Волгодонске, а также в Целинском и Обливском районах.



В Обливском районе находятся две АЗС, первая – по автодороге Волгоград – Кишинев (ст. Обливская), вторая – по трассе Обливская – Карганская (ст. Советская, 67-й км от ст. Обливской).

В Целинском районе действуют четыре АЗС, первая – по дороге Ростов – Сальск (п. Целина), вторая – по той же дороге в 5 км от первой (здесь же СТО с полным комплексом техобслуживания), третья – по автотрасце Целина – Хлебодарное (с. Михайловка), четвертая – по дороге Целина – Ольшанка (п. Целина).

В г. Волгодонске открыта АЗС по ул. Малая Морская.

В Ростове-на-Дону АО "Лукойл-Дон" принадлежат две АЗС. Первая – по ул. Малиновского – шведский комплекс "Прикон", в который входит заправочная станция для легковых и грузовых машин, автомойка, бар, магазин, автостоянка; вторая АЗС – на ул. Днепропетровской.

В 1997 году планируется ввести в эксплуатацию еще два комплекса с сервисным обслуживанием, соответствующим европейским стандартам. Первый – по автодороге Воронеж – Баку, второй – в областном центре по проспекту Королева.



Пользуйтесь услугами АО "Лукойл-Дон"!

ажную роль в развитии дорожной сети Ростовской области занимает тесная связь учебных, научных и производственных организаций. Среди них Ростовский автодорожный колледж, открытый в 1930 г., дорожный факультет Ростовского инженерно-строительного института, созданный в 1961 г.

А в 1959 г. на Северном Кавказе впервые была создана чисто научная организация: Зональная дорожная научно-исследовательская лаборатория РИСИ.

Основной задачей ЗДНИЛ РИСИ было оказание помощи дорожным организациям области в скорейшем создании опорной сети дорог и соединении центральных усадеб колхозов и совхозов дорогами с твердым покрытием. Главным направлением стало использование местных малопрочных материалов и грунтов, укрепленных органическими и неорганическими вяжущими для устройства дорожных одежд. Разработанный в ЗДНИЛ РИСИ "Бескотловой метод получения битума" получил в свое время большое распространение.

выдачей рекомендаций по повышению транспортно-эксплуатационных показателей. Филиалом РосдорНИИ выпущена "Разработка нормативов трудовых и денежных затрат на содержание мостов", проведены исследования и разработаны технические условия на горелые породы шахт "Несветайская", им. Горького и "Соколовская" для оснований автомобильных дорог.

Научными организациями разработаны нормативы выделения средств из территориального дорожного фонда на приобретение специальной дорожной техники, на ремонт и содержание автодорог. Произведен анализ существующей в области производственной базы с разработкой предложений по ее эффективному использованию и размещению.

Внедряется в производство разработка лаборатории Ростовской государственной академии строительства "Совмещенная технология приготовления минерального порошка", которая позволяет непосредственно на АБЗ приготавливать минеральный порошок на дезинтеграторной установке и под-

Людмила ГУТИКОВА,
сотрудник Ростовской государственной
академии строительства

ТАНДЕМЕ С ПРОИЗВОДСТВОМ

Пик активности лаборатории пришелся на 1980–1990 гг. в это время наблюдается наибольшее внедрение научных разработок в производство. В 1982 г. ЗДНИЛ РИСИ выпустила каталог местных материалов и отходов промышленности Ростовской области для дорожного строительства, в который включены 135 месторождений каменных материалов и 20 месторождений песков. Каталог содержит сведения о 24 видах отходов промышленности. Были широко использованы рекомендации по применению кубовых остатков синтетических жирных кислот как поверхностно-активных добавок при приготовлении асфальтобетонных смесей. Все это немедленно использовалось в производстве. Ежегодно 70–150 км автодорог с твердым покрытием строились с применением местных материалов, укрепленных вяжущими.

Сейчас лабораторией проводятся исследования полимерно-битумных вяжущих на основе синтетического высокомолекулярного полибутидиенового каучука модифицированного (СВБ-М) и полимерасфальтобетонных смесей с анализом существующих модификаторов с последующей разработкой технических условий.

Академией коммунального хозяйства проведены исследования полимерных добавок, используемых для приготовления асфальтобетонных смесей. Рассмотрены гиллонит, кротон, АПП и СВБ-М, определены их физико-механические свойства и даны соображения по их применению.

С 1971 г. достойный вклад в научно-исследовательские работы вносит Ростовский филиал РосдорНИИ. Широко применяются в производстве разработки по устройству асфальтобетонных покрытий и поверхностной обработке из разнородных каменных материалов и обследование автодорог.

авать его для приготовления асфальтобетонной смеси. Этой же лабораторией создан долговечный нагреватель битума закрытого типа, который надежен в эксплуатации, уменьшает потребление электроэнергии и существенно снижает выбросы вредных веществ в атмосферу.

В соответствии с основными положениями Президентской программы "Дороги России" корпорацией "Югтрансвест" разработана "Программа совершенствования и развития автомобильных дорог Ростовской области "Дороги Дона" 1996–2000 гг."

На научной основе многоотраслевое предприятие "Комплекс-1" ведет внедрение системы автоматизированного управления дорожным хозяйством области с использованием компьютерной техники, оснащает территориальные дорожные отделы техническими средствами.

По разработкам ТОО "Эконаука Дона" внедряется очистка отходящих газов асфальтосмесителя методом полусухой абсорбции, в стадии внедрения и экологически чистая система дожига газов окисления с использованием солярки. Это позволит значительно улучшить экологическую обстановку на АБЗ.

В управлении Ростовупрдор ежегодно разрабатывается программа научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, куда включаются актуальные темы, касающиеся мониторинга инвестиций в дорожное хозяйство, повышения уровня качества автодорог, обеспечения безопасности движения, автоматизации управления дорожным комплексом, внедрения экологически чистых технологий. Научный подход к решению производственных задач за последние годы помог сдвинуть с места застоявшийся в дорожных проблемах области.

■ Николай ВАСИЛЬЕВ

Давно известно, что не место красит человека, а человек место. Поэтому без преувеличения можно сказать, что долгая и энергичная работа председателя профсоюза дорожников Ростовской области Валентины Лисовой в немалой степени способствовала тому, что сразу после разделения функций на заказчика и подрядчиков подавляющее большинство дорожников высказывалось в поддержку профсоюза.



Председатель профкома
Ростовавтодора Валентина Лисова.

чения социальных нужд. Практически каждый желающий дорожник может выехать на одну из двух баз отдыха — "Рубин" на Азовском море или "Инал" на побережье Черного моря. В прошлом году там провели свои отпуска 680 человек. Оплата путевок символическая, всего 10 процентов от стоимости. Для пропаганды здорового образа жизни профсоюз проводит спортивно-массовую

НЕ ЗАБЫТ И СОЦКУЛЬТЬГ

На базе государственного унитарного предприятия "Ростовавтодор", объединившего подрядные коллективы, была создана профсоюзная организация, в состав которой вошли 4720 человек из 44 предприятий. Это составляет 98,4 процента работающих в Ростовавтодоре. Члены профсоюза ничуть не жалеют об уплаченных членских взносах. Причина проста — объединенный профсоюзный комитет ГУП "Ростовавтодор" активно работает над вопросами социальной защиты дорожников. В первую очередь это касается оплаты труда. Все подразделения работают по тарифным соглашениям, заключенным между ЦК профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства и Министерством труда РФ. Это обеспечивает стабильный уровень заработной платы. Боролись профсоюзы и против массовых сокращений работающих. Впрочем, сегодня интересы администрации и профкома не могут не совпадать: кто будет строить дороги, если уйдут специалисты или если платить за работу копейки?

Зато вопросы организации лечения, отдыха работников предприятия и членов их семей, обеспечение жильем и продуктами питания целиком находятся в ведении профсоюза. К сожалению, в последнее время добавилась новая проблема — задолженность по выплате заработной платы. По состоянию на 1 января 1997 г. она составила около 10 млрд руб. Причина этого — в слабости и зависимости руководителей первичных профорганизаций. Не всегда они могут противостоять руководителям предприятий, озабоченным развитием производства и предпочитающим вместо своевременной выплаты заработной платы приобрести подвернувшиеся по сходной цене материалы и оборудование для развития производства. Человеку постороннему понять их можно, но как понять это тому, кто по три месяца недополучает зарплату?

Несмотря на сложное финансовое положение, ежегодно утверждается смета для обеспе-

чения. Ее итоги ежегодно подводятся проведением финальной спартакиады. В прошлом году спартакиада проводилась на базе отдыха "Рубин". В программе были волейбол, теннис, перетягивание каната, шашки, шахматы, стрельба и... рыбная ловля. В спартакиаде приняли участие 186 человек, а победителем стала команда Сальского ДРСУ, бессменного лидера с 1989 г.

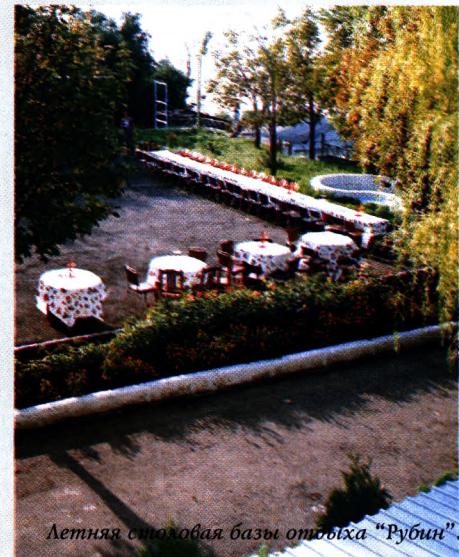
Немало внимания уделяется строительству жилья. Так, для предприятий, расположенных в Ростове-на-Дону, строятся в долевом участии 16 квартир и пятиэтажный дом с выделением 20 квартир. Срок ввода — 1997 г. Это означает, что в наше трудное время более 30 семей дорожников спрятят новоселье. А такие коллективы, как Красносулинское, Октябрьское, Зимовниковское и другие ДРСУ, ведут строительство в своих районах.

Хорошим подспорьем для дорожников стала помощь в обеспечении их продуктами питания, зерном. Многие ДРСУ имеют собственные подсобные хозяйства по откорму свиней, птицы, крупного рогатого скота. Некоторые коллективы арендуют землю и выращивают для своих работников зерно и подсолнечник.

Бессспорно, в первую очередь решение вопросов соцкультбыта во многом зависит от руководителей предприятий, но не всегда у них, замученных поисками заказов и "выколачиванием" денег, есть время для этого. И тут профсоюзный работник, способный подсказать или организовать то или иное мероприятие, может стать незаменимым.



Директор базы отдыха "Рубин"
Олег Харченко.



Летняя столовая базы отдыха "Рубин".



На базе отдыха "Рубин".



Ростовская лизинговая компания "ГАРАНТ" является самым надежным партнером дорожников и признанным лидером на рынке дорожно-строительной техники на юге России.

Высокий авторитет РЛК "ГАРАНТ" обуславливается опытными кадрами, широкой сетью коммерческих связей, гибкой политикой взаимоотношений с поставщиками техники и дорожниками, современной производственной базой.

Основной персонал РЛК "ГАРАНТ" составляют высококвалифицированные специалисты в области маркетинга и продажи техники, в совершенстве знающие систему рыночных отношений, способные оказать весь спектр услуг по реализации дорожно-строительных машин и их предпродажному обслуживанию. РЛК "ГАРАНТ" располагает необходимыми складскими и производственными помещениями, развитой сервисной службой, способной оперативно реагировать на запросы пользователей техники.

Девиз РЛК "ГАРАНТ" — трудиться во имя дорожника, для удовлетворения его технических нужд. РЛК "ГАРАНТ"

постоянно заботится о сокращении сроков доставки машин и стоимости всех видов услуг, использует гибкие системы реализации, в том числе бартер и взаиморасчет, постоянно расширяет сферу финансовых льгот. Благодаря своему добруму имени "ГАРАНТ" приобрел немало постоянных клиентов среди дорожных организаций Ростовской и Волгоградской областей, Краснодарского и Ставропольского краев, республик Северного Кавказа.

В этих регионах у РЛК "ГАРАНТ" есть организации, в их числе Ростовупрдор, с которыми установились особо прочные и доверительные отношения. Они поручили РЛК "ГАРАНТ" комплектование их парка дорожно-строительных машин, РЛК "ГАРАНТ" в свою очередь предоставляет им ряд дополнительных льгот, таких как поставка техники в лизинг, оплата в рассрочку и другие.

РЛК "ГАРАНТ" действует в рамках концерна "Стройдормаш" и потому имеет обширные деловые связи с заводами-изготовителями. Среди тех, кто доверяет РЛК "ГАРАНТ" представлять свои интересы, можно отметить Мценский завод "Коммаш", АО "Раскат", АО "Кургандормаш", Тверской экскаваторный завод. Тесно



сотрудничают с "ГАРАНТОМ" некоторые украинские изготовители техники, в частности Кременчугский завод "Кредмаш", АО "АТЕК".

Благодаря хорошо налаженному информационному обеспечению "ГАРАНТ" способствовал появление на автомобильных трассах юга России экологически чистых, высокопроизводительных, уникальных в своем роде машин и систем немецких фирм "Wirtgen", "Vögele" и "Wiba". Налажены партнерские отношения с машиностроительной компанией "Dynapac" промышленной группы SVEDALA. Устанавливаются деловые связи с рядом крупнейших фирм США.

Ежегодно для руководителей и специалистов систем автодора и коммунального хозяйства РЛК "ГАРАНТ" проводит дни показа дорожно-строительной техники. На них представлены холодные фрезы и ресайклеры фирмы "Wirtgen", асфальтоукладчики "Vögele" и "Blaw-Knox", катки "Bomag" и "Dynapac", техника британской фирмы JCB.

Постоянно совершенствуя свою маркетинговую, коммерческую и инженерную структуру, развивая и модернизируя производственную базу, "ГАРАНТ" готов представлять на юге России интересы всех крупных производителей и продавцов техники с целью обеспечения наибольшего ассортимента дорожно-строительной техники.

**"ГАРАНТ" — 5 ЛЕТ
НА ЮЖНО-РОССИЙСКОМ**

**РЫНКЕ
ДОРОЖНО-
СТРОИТЕЛЬНОЙ
ТЕХНИКИ**

Около полувека назад – ничтожный срок для истории – худенькая грунтовка связывала Ростов-на-Дону с железной дорожной станцией Добровольская. Каждую весну по этой дороге добирались до окрестлежащих полей бригады по уничтожению сурчиков – так много здесь было этого грызуна, главного врача зерновых. Потом недалеко от Добровольской вступил в строй канал, связавший Волгу с Доном, в степном краю появился порт пяти морей город Волгодонск. При строительстве знаменитого Цимлянского водохранилища специальным решением правительства из зоны затопления на плато были пересажены кусты редких сортов винограда, вино из которых считалось одним из лучших в Европе, его в свое время тил и воспевал Пушкин... В середине пятидесятых здесь стали строить завод шампанских вин, и появилась необходимость связать хорошей дорогой виноградные плантации с заводом. Потом в Волгодонске появился огромный хим завод, цехи, работающие по передовым технологиям: здесь шла переработка нефти, выпуск стиральных порошков... Химизация страны рассматривалась в то время как важная политическая задача, потому и дорога в эти края приобретала уже совсем не "винное" значение. А в связи с началом стройки государственной важности – "Атоммаша" – для дорожников каждый день стал ударным...

Захирил хим завод, застыла стройка века... Но дорога не стала менее значимой. Изменив жизнь в степном краю, она тем самым приобрела социальное значение. О ней и о себе ведут сегодня речь те, для кого эта дорога стала строкой в биографии.

Волгоградская областная универсальная научная библиотека

Вчера,

ЗАВТРА

Мы познакомим вас сегодня с жизнью трех человек и одной дороги. Да, у дорог тоже есть жизнь: они рождаются, развиваются, достигают своего пика...

ОТ ВОСХОДА ДО ЗАКАТА



Об авторе.

Петр Максимович Щербаков, механизатор Орловского ЗДРСУ. Был бригадиром скреперного отряда, вместе с товарищами отсыпал в общей сложности более ста километров земляного полотна. Его бригаду неоднократно называли лучшей в управлении "Ростовавтодор".



работе мы приступали с восходом солнца, чтобы три-четыре часа, до наступления изнуряющей жары, выкладываться в полную силу. Солнце, едва подняв-

шись из-за горизонта, раскаляло технику почти докрасна. Вот только тогда мы шли завтракать.

Надо сказать, значение строящейся дороги понимал тогда и стар, и млад. Колхозы никогда не отказывали в помощи техникой, сытно кормили дорожников. Жаль, не запомнил я фамилий тех женщин, которые готовили нам еду. Без всякой натяжки можно сказать, что и они вносили свой вклад в ликвидацию бездорожья области.

А само строительство шло в сложных условиях. Дело даже не в бытовых трудностях самих дорожников: мы жили месяцами в вагончиках, не буду рассказывать, какой комфорт там был... Солончаки нас замучили. Отсыпать их нелегко, а уплотнять – и того хуже. Тяжелые катки для такой земли неэффективными оказывались. И приходилось плугом вспахивать уже накатанную почву, возить машинами воду, все заливать и уплотнять заново.

Бедой было и то, что знаний не хватало. Это сейчас молодые могут учиться на советах старших, а тогда... Не было ведь в наших краях подобных строек, и потому опыта набирались в основном на своих ошибках.

Чего нам было не занимать – это энтузиазма. Помню, в осеннюю слякотную пору 1969 года разорвало трубу через балку Амта, это в двенадцати километрах от Зимовников. Сразу, естественно, затор возник... Специалисты приехали, головами покачали: не меньше недели, сказали, понадобится, чтобы восстановить дорогу. А на стоявших вереницей машинах – срочные грузы для "Атоммаша"... В общем, как говорится, костьми ложились, но за три дня все сделали.

В те годы наше ДСУ-4 кузницей кадров считали. Именно наших специалистов направляли потом организовывать работу в другие дорожные управления. Дорога все ближе подходила к Волгодонску...

сегодня,

по новым технологиям



Об авторе.
Василий Иванович Семилетов возглавляет комплекс "Специализированный центр механизации дорожного строительства". Здесь занимаются отработкой новых дорожных технологий. Это его центр спас от разрушения автодорогу Ольгинская — Волгодонск. Сегодня он предлагает новую разработку по приготовлению битума...



ужна ли наука дорогам? Наверное, сами дороги знают об этом лучше, чем многие государственные мужи. Фирмы вроде нашей по идеи должны экономически процветать, поскольку отдача от них велика, но...

Вопросы недофинансирования уже известны всем, повторяться не буду, расскажу лучше о некоторых эпизодах нашей деятельности.

В непосредственной близости от Ольгинской трассы расположен обводной канал. Земляному полотну в этих случаях всегда грозит перенасыщение влагой, другими словами — вспучивание, интенсивное разрушение. Такая незавидная судьба и ждала дорогу, но тут мне на глаза попала публикация коллег из Ростовского инженерно-строительного института. Взяв на вооружение открытие американских ученых, они предлагали нашим строителям необычный метод стабилизации грунтов под зданиями. Для этого надо задействовать всего лишь земные буждающие токи. Если говорить очень упрощенно, это выглядит так. Землю нашу пронизывает магнитное солнечное поле. При определенных условиях можно задать направленность этому полю, что повлечет за собой изменение в структуре почвы. Этими определенными условиями может служить... обыкновенный безизоляционный кабель, проложенный на небольшой глубине. Во-

круг него образуется магнитное поле и "уводит", опять-таки говоря очень упрощенно, влагу в глубь земли...

А почему бы метод этот не использовать и дорожникам, подумалось мне. Поехал в РИСИ за консультациями, потом мы проложили вдоль канала нужный провод на заданной глубине, и уже через месяц уровень грунтовых вод здесь значительно упал. Отныне беда от избытка влаги трассе не грозит.

Сейчас мы работаем над еще одной проблемой, решение которой, без сомнения, даст большую выгоду. Выпуск асфальтобетона невозможен без заполнителя — минерального порошка, роль которого — повысить теплостойкость, сдвигостойкость, в конечном счете, долговечность покрытия. Транспортировка (а мы, к примеру, берем в Пятигорске), хранение порошка — дело дорогое и хлопотное. Можно ли его удешевить и упростить? Можно. Мы создали установку, производящую активированный порошок из карбонатных щебней. Опытный образец оправдал себя, сейчас заказали 70 таких установок. Экономический эффект ожидается огромный. Но Федеральный фонд по-прежнему финансирует нас далеко не в полную меру. И только заказы Ростовупрдора спасают наш коллектив от полного банкротства.

Так нужна ли наука дорогам?



Об авторе.
Юрий Михайлович Рыжков — начальник Семикаракорского ДРСУ, по праву считается одним из опытнейших специалистов по эксплуатации и содержанию. Был в составе делегации российских дорожников у финских коллег.

ДЕЛО НЕ В УНИФОРМЕ, НО ВСЕ ЖЕ...

как упрекать в безграмотности ученика, которого не учили правилам правописания. Я увидел, как там государство относится к проблемам строительства и эксплуатации автотрасс. Техника не просто мощная. Но и универсальная, и, что особенно важно, обеспечивает комфорт в работе. Тот же асфальтоукладчик может работать в белой рубашке. И дышать в кабине чистым воздухом. У нас же солнце сверху — плюс сорок, жара снизу от раскаленного асфальта, легкие разрываются...

А какое там компьютерное оснащение? Оператор сидит в кабинете, а на экранах перед ним — подробнейшая характеристика метеорологических условий участка: где дождь, где туман, где оледенение... Он тут же составляет и выдает скользкий режим для водителей. А еще в Финляндии для дорожников разработана красивая удобная униформа. Не в ней, понятное дело, соль, но и по этому факту можно судить, как в экономически развитой стране относятся к данной профессии. Конечно, трудно сказать, когда мы будем так жить, а хорошие дороги России нужны уже сегодня. Так зачем же, спросите вы, ездить в ту же Финляндию? Нужно ездить. Мы там не только

своим коллегам завидуем, но и учимся у них отношению к делу. Если у нас фраза "дисциплина труда" зачастую и остается фразой, то там это — жесткий закон. Попробуй не сделать того, что тебе предписано. А у нас... Вот едешь этой же дорогой к Волгодонску и что наблюдаешь? Один участок черный, здесь снег до покрытия убран, даже обочины обозначены, вешки водителю хорошо видны, но вот начинается владение другого хозяйства — и сразу же перемены, утопающая в снегу глубокая колея... Это уже не стихия виновата, не отсутствие униформы, а нерадивость наша. Не все у нас, значит, умеют "болеть" дорогой. Я, думаю, имею право судить об этом.

Отец, считай, до самой смерти на катке работал, так я им управлять научился раньше, чем велосипедом. Еще до армии закончил дорожный техникум, в восемнадцать лет прорабом стал. Что думаю о своей работе, об этой вот дороге? По ней и сейчас интенсивность движения немалая, но ведь возродятся, обязательно возвроятся и химзавод, и "Атоммаш", а значит, мы, дорожники, должны быть готовы к работе в "горячем" режиме.



и до этой поездки, ни после нее не верил и не верю, что наши дорожники трудятся хуже северного соседа. Да, дороги там смотрятся лучше и обустроеннее, но это

ЗОЛОТОЕ КОЛЬЦО С ГОЛУБЫМ ОТЛИВОМ



Вологодская областная универсальная научная библиотека

www.booksite.ru

Вот он, знаменитый иконостас
войскового Воскресенского собора.



Владимир Рожков.



“Почтовая станция”. Возможно, за этим столом в подорожной книге появилась запись о прибытии сюда дворянину А.С.Пушкину.



Так встречают гостей хор Старочеркасского музея-заповедника.



Директор музея истории г. Аксая Владимир Гладченко. На “Таможенной заставе” еще есть вот такие неисследованные ходы.

Вологодская областная универсальная научная библиотека

www.booksite.ru

Владимир РОЖКОВ, начальник одного из лучших ДРСУ области, “болен” идеей открыть вокруг Ростова-на-Дону автомобильный туристический маршрут по типу подмосковного “Золотого кольца”. Он абсолютно обоснованно считает, что донская столица достойна этого. А чтобы убедить в этом и других, Владимир пишет книгу “Золотое кольцо с голубым отливом”. Предлагаем вам познакомиться с некоторыми главами рукописи.

ОЛЬГИНСКАЯ ДАМБА

Когда меня спрашивают, сколько времени существует наше ДРСУ, отвечаю вполне серьезно: полтора века. Это действительно так: именно в 1846 году через займище Дона началось строительство Ольгинской дамбы. Строительным соружениям чаще всего дают имена архитекторов, здесь же — особый случай. Начало строительства дамбы совпало со знаменательным в жизни российского императора Николая I событием: рождением дочери Ольги. Высокая дорога отныне защищала от паводков плодородные поля и выполняла стратегическую задачу: делала более удобным путь на Кавказ. Нелишне напомнить, что середина пятидесятых годов прошлого века — это Крымская война.

Дамба была построена в 1854 году. На следующий год по ней проехал на Кавказ Лев Николаевич Толстой. С той поры ландшафт, наверное, несколько изменился, но и сейчас, проезжая этой дорогой, вы не устанете любоваться нашей природой. Вот роща, вот кажущиеся бескрайними поля, вот батюшка-Дон... По мосту через него путешественник попадет в город Аксай.

ГОРОД ИЗ ЛЕГЕНДЫ

Много ли городов вы видели, по улицам которых текут... минеральные воды? И какие воды!

Вот легенда. Была у одного из ногайских князей дочь — красавица Султанет. Сильно болела она, отец обещал отдать табуны лошадей и отары овец тому, кто исцелит девушку. Все было тщетно, пока однажды странник не посоветовал князю отвезти ее на Дон, к ключу с живой водой — Ак-су. Исцелилась девушка. Мало того, там влюбилась она в казацкого атамана, стала его женой...

Источник этот бьет из-под земли и сейчас, но это не единственная достопримечательность Аксая.

У бывшей переправы через Дон стояла когда-то почтовая станция. Спешишь ли на юг, едешь ли оттуда в Петербург или Москву — не миновать ее. Дороги вообще были одним из основных поставщиков звонкой монеты в станичную казну. Была плата прогонная, подорожная... Удобнее, конечно, было платить плату подорожную: в этом случае ждал тебя и стол со снедью, и чай...

Записи в подорожной книге свидетельствуют, что дворянин А.С.Пушкин, трижды останавливавшийся здесь, платил подорожные. И сиживал он за столом из темного дерева, и глядел в окошко. А еще были тут постояльцами Лермонтов, Глинка, Чайковский...

Почтовая станция стоит и сейчас, уже как музейный комплекс. Здесь собраны любопытные экспонаты. Хранится документация по строительству той самой Ольгинской дамбы, о которой говорилось выше. В некотором смысле комплекс можно назвать и дорожным музеем.

С XVIII века сохранился на окраине города, в поселке Бердановская, еще один интереснейший памятник старины. По-настоящему открыли его, можно сказать, в наше время. Ученик местной школы раскопал еле заметный провал, пролез в него и вылез из-под земли увешанный

древним оружием. Так была открыта существовавшая здесь таможенная застава, сооруженная по типу редутов крепости Дмитрия Ростовского. Памятник этот в настоящее время частично восстановлен, есть еще ходы, которые предстоит раскапывать, а значит, и совершать новые открытия. Пока же вы можете увидеть здесь подземные казематы. В одних помещениях складировали боеприпасы и продовольствие, в других — с прорезанными наружу амбразурами — устанавливали пушки для самообороны.

Кстати, наше ДРСУ шефствует над музеем истории города Аксая, делает многое для того, чтобы к его объектам были удобные подъезды, в перспективе намечается и более тесное сотрудничество...

Но вернемся “к преданьям старины глубокой”. Вы наверняка хоть что-то слышали о Кобяковом городище. Здесь было поселение еще в X веке до нашей эры, то есть в эпоху поздней бронзы. Отсюда родом был хан Кобяк, плененный киевским князем Святославом, и князь Игорь Новгород-Северский, готовясь к побегу из плена, именно отсюда мерили “мыслью поле от Донца до Дона”. Не знаю, есть ли человек, не мечтающий посетить этот памятник археологии??

ДОНСКАЯ ВЕНЕЦИЯ

Так по праву можно назвать станицу Старочеркасскую: весной Дон заливает улицы, и вода подступает к порожкам домов, поднятых на добрый метр над землей.

Что вы можете увидеть в бывшей столице донского казачества? Конечно же, во-первых, главный храм Войска Донского (он являлся тавровым до 1805 года) — войсковой Воскресенский собор. Для строительства его Петр I прислал в Черкасск московских мастеров, колокола, связное железо, церковную утварь... Про иконостас со 125 иконами середины XVIII столетия говорить не буду, его лучше один раз увидеть, чем сто раз описывать. Перед колокольней лежат казацкие трофеи Азовского осадного сидения: створки крепостных ворот, коромысло торговых весов...

Всего в станице более ста памятников старины, составляющие громадный музейный комплекс площадью 180 гектаров.

История — это не только золото соборов. Как-то мы привыкли к тому, что соприкосновение с ней должно нас поражать величественностью архитектуры, “богатой одеждой”. Все это есть и у нас. Но есть еще и другое. Мишура и позолота не убили тут духа прошедших веков. Вот вы идете по улочке и видите обычный с виду дом, каких много в станице. Но здесь жил мятежный атаман Кондратий Булавин. А здесь, на майдане, собирался казачий круг, где Степан Разин призывал сотоварищ “итти на Русь”. А вот в галерее собора висят цепи, в которые он был закован и доставлен в Москву, — их царь велел доставить сюда для устрашения вольного казачества...

Сами улочки Старочеркасска — уже памятник. По ним хаживали Петр I, Пугачев, Пушкин, Суриков...

И вообще, хорошо бы создать такой маршрут для туристов, чтобы сама дорога была средством сообщения и нужной вам информации, и культуры, и хранилищем памяти...

ПУТЕВОДИТЕЛЬ

ОСНОВНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ

РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ



Восстановленная таможенная застава в пос. Бердановка.



Памятник Петру I в Таганроге.



РОСТОВ-на-ДОНЕ

административные центры и крупные города



ГУКОВО

города и поселки городского типа



Цимлянск

населенные пункты сельского типа



Ремонтное

районные центры



железные дороги
магистральные федеральные
автомобильные дороги



территориальные автомобильные дороги:
- основные

- прочие



граница России и Украины



границы между республиками, краями и областями
указатели и расстояния между ними в километрах

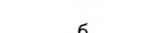


46

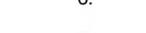
автозаправочные станции (АЗС)



бензин



автомобильные газонаполнительные компрессорные станции (АГНКС)



станции технического обслуживания автомобилей (СТОА)



пункты сервисного обслуживания, принадлежащие АО "Лукойл-Дон"



гостиницы



кемпинги



посты ГАИ



посты таможенного контроля



многочисленные достопримечательности



музеи



памятники архитектуры



памятники и памятные места, связанные с именами замечательных людей



памятники военно-исторических событий



памятники археологические



церкви





Речной вокзал в Ростове-на-Дону



Вознесенский кафедральный войсковой собор (1805—1905 гг.) в Новочеркасске.

Map of the Donets Basin and surrounding regions in Russia and Ukraine, showing major cities, rivers, and roads. The map includes labels for Voronezh Oblast, Kursk Oblast, and the Donets Basin area. Key cities shown include Millerovo, Tarasovskiy, Kamen'sk-Shахтinskiy, Belaya Kalitva, Krasnyy Sulin, Shakhty, Bataisk, Zernograd, and Salsk. Major rivers depicted are the Don, Dnepr, and Sals. A small inset photo in the top right corner shows a river scene with a bridge.

Путеводитель подготовлен при содействии
Отдела эксплуатации автодорог Ростовуправдара
и директора научно-производственной фирмы "АВК"
доктора, кандидата технических наук Каца А.В.
Составитель Людмила Коваленко.
Компьютерная графика Саввы Сафонова.

ОБЪЕКТЫ СЕРВИСНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

Гостиницы, кемпинги

г. Азов	гостиница	г. Морозовск	кемпинг	г. Таганрог	гостиница
г. Волгодонск	гостиница	г. Новочеркасск	гостиница	р. п. Тацинский	гостиницы
г. Зерноград	гостиница	г. Новошахтинск	гостиница	г. Ростов-на-Дону	гостиницы
г. Каменск-Шахтинский	гостиница	г. Шахты	гостиница	г. Сальск	гостиница
г. Миллерово	гостиница	г. Донецк	гостиница		

Станции технического обслуживания автомобилей

г. Азов	ст-ца Егорлыкская	г. Новочеркасск	г. Сальск
г. Аксай	ст-ца Кагальницкая	г. Новошахтинск	с. Самарское
г. Батайск	г. Каменск-Шахтинский	ст-ца Обливская	г. Семикаракорск
г. Белая Калитва	г. Красный Сулин	р. п. Орловский	г. Таганрог
г. Волгодонск	г. Миллерово	с. Песчанокопское	г. Цимлянск
г. Гуково	г. Морозовск	г. Ростов-на-Дону	г. Шахты

Автозаправочные (АЗС) и газонаполнительные компрессорные (АГНКС) станции

г. Азов	б.; газ	сл. Каширы	б.	г. Пролетарск	б.
г. Аксай	б.	г. Константиновск	б.	с. Ремонтное	б.
г. Батайск	б.	г. Красный Сулин	б.	г. Ростов-на-Дону	б.; газ
р. п. Багаевский	б.	с. Куйбышево	б.	р. п. Гигант	б.
г. Белая Калитва	б.	р. п. Бол. Мартыновка	б.	г. Сальск	б.; газ
ст-ца Боковская	б.	р. п. Матвеев Курган	б.	с. Сандата	б.
ст-ца Казанская	б.	с. Волошино	б.	г. Семикаракорск	б.
ст-ца Мешковская	б.	г. Миллерово	б.; газ	ст-ца Советская	б.
р. п. Веселый	б.	ст-ца Милютинская	б.	г. Таганрог	б.; газ
г. Волгодонск	б.; газ	г. Морозовск	б.	р. п. Тарасовский	б.
г. Гуково	б.	с. Чалтырь	б.	р. п. Тацинский	б.
с. Дубовское	б.	с. Самбек	б.	ст-ца Раздорская	б.
ст-ца Егорлыкская	б.	г. Шахты	б.; газ	р. п. Усть-Донецкий	б.
с. Заветное	б.	г. Новошахтинск	б.	р. п. Целина	б.
г. Зерноград	б.	г. Новочеркасск	б.; газ	г. Цимлянск	б.
р. п. Зимовники	б.	ст-ца Обливская	б.	с. Чертково	б.
р. п. Глубокий	б.	р. п. Каменоломни	б.	г. Шахты	б.
г. Донецк	б.	р. п. Гундоровский	б.	ст-ца Вешенская	б.
г. Каменск-Шахтинский	б.; газ	с. Песчанокопское	б.	р. п. Шолоховский	б.

Пости: ГАИ и таможенные

ст-ца Авилово-Успенская	таможенный пост	г. Аксай у моста через Дон	ГАИ
с. Веселово-Вознесенка	таможенный пост	на а/д Воронеж—Ростов-на-Дону	ГАИ
с. Волошино	таможенный пост	Поворот к р. п. Багаевский	ГАИ
г. Донецк	таможенный пост	г. Волгодонск	ГАИ
с. Куйбышево	таможенный пост	г. Ростов-на-Дону на	
г. Новошахтинск	таможенный пост	а/д Ростов-на-Дону—Таганрог	
с. Чертково	таможенный пост	на Западном обходе г. Ростова-на-Дону	ГАИ
Поворот к г. Миллерово	ГАИ	с. Самбек а/д Ростов-на-Дону—Таганрог	ГАИ
сл. Каширы	ГАИ	г. Азов	ГАИ
Пересечение а/д Воронеж—Ростов	ГАИ	Поворот к г. Зерноград	ГАИ
и а/д Волгоград — Лиховской	ГАИ	ст-ца Егорлыкская	ГАИ
р. п. Тацинский на а/д Волгоград—Каменск	ГАИ	с. Песчанокопское	ГАИ
г. Морозовск на а/д Волгоград—Каменск	ГАИ	На выеходах из Ростовской области	
		в г. Краснодар и г. Баку	ГАИ

ДОСТОПРИМЕЧАТЕЛЬНОСТИ

Ростов-на-Дону. В конце 1749 г. дочь Петра I Елизавета Петровна направила на Дон грамоту атаману Войска Донского Даниле Ефремову и повелела в ней поставить на правом берегу Дона, где впадает в него Темерник, приграничную таможню и разрешила и донским казакам вести свою торговлю с приезжими греками, турками и армянами. Уже в 1750 г. Темерницкая таможня начала действовать. Темерницкий порт в 50 — 60-е гг. XVIII в. был единственным русским портом на юге России, через который велась торговля со странами Черного, Эгейского и Средиземного морей. Для защиты таможни и всего Нижнего Дона от набегов турок и крымских татар в 1761 г. была заложена мощная крепость, названная в честь известного церковного деятеля петровских времен Дмитрия Ростовского.

В 1779 г. для переселившихся на Дон крымских армян были выделены, согласно предписанию Екатерины II, земли к востоку от крепости Святого Дмитрия Ростовского в слободе Полуденка. Там началось строительство города Нахичевани.

Ростов впервые как город упоминается в указе Александра I от 17 августа 1806 г. о переводе при-
существенных мест из Таганрога в Ростов. Позже го-

род стал именоваться Ростовом-на-Дону в отличие от Ростова Великого (Ярославского).

В 1928 г. Нахичевань и Ростов были объединены в один город с названием Ростов-на-Дону.

Четырежды, в XX веке, Ростов-на-Дону являлся фронтовым городом. Самый большой ущерб городу был нанесен в период Великой Отечественной войны 1941—1945 гг. Свято чтят ростовчане память российских воинов, павших в боях за Родину. На площади Маркса горит Вечный огонь. На Театральной площади сооружен Мемориал в честь освободителей Ростова-на-Дону от фашистских захватчиков. На Гвардейской площади, в Змеевской балке и других местах установлены памятники воинской славы.

В настоящее время город является крупным индустриальным, научным и культурным центром страны.

В городе имеются университет, девять институтов, филиалы ряда вузов страны, множество колледжей, четыре театра, областная филармония, областной музей краеведения, музей русско-армянской дружбы "Сурб-Хач" и международной дружбы "Плевен", музей изобразительных искусств и детская художественная галерея, а также народные музеи.

В Ростове-на-Дону родились многие замечательные люди: классик армянской литературы РПатакян, народный художник М.Сарьян, писательница В.Панова, народный артист РПлятт. Здесь учились или работали писатели М.Горький, М.Шагинян, А.Серафимович, А.Фадеев, А.Солженицын, скульпторы С.Корольков и Е.Вучетич, народные артисты Ю.Завадский, В.Марецкая, широко известный в на-
стоящее время офтальмолог С.Федоров.

Батайск. Название города связано с именем хана Батыя. На территории нынешнего Батайска находилась его ставка, откуда произошло название небольшой речки Батайска, что означало "ручей Батыя". Она и дала имя городу. Постоянное русское поселение образовалось в ходе русско-турецкой войны 1768—1774 гг. В 1779 г. жители слободы Половуденка, земли которой были отданы крымским армянам, были переселены в Батайск.

Современный Батайск (с 1938 г. — город) прежде всего один из крупных железнодорожных узлов страны. В городе находится военное авиационное училище им. А.Серова. Почти 70 его выпускников во время Великой Отечественной войны стали героями Советского Союза. Училище закончили летчики-космонав-

ты В.Комаров, Е.Хрунов, В.Горбатко. В городе воз-
двигнут памятник летчикам-героям 1941—1945 гг.

Аксай. Первые документальные упоминания о наличии казачьего поселения в пределах нынешнего Аксая относятся к 1570 г. Расположенное в пригранич-
ной полосе поселение неоднократно подвергалось разорительным набегам со стороны турок, крымских татар и ногайцев. Однако удобное местоположение на высоком берегу при слиянии рек Аксая и Дона, на перекрестке сухопутных дорог, ведущих в столицу Войска Донского Черкасск, вновь влекло казаков на разоренное поселение. Вначале станицу называли Усть-Аксайская, а в 1791 г. переименовали в Аксайскую. В период Азовских походов Петра I (1695—1696 гг.) на месте Аксая находился казачий рыболовный стан, но впоследствии здесь был сооружен редут. Сравнительно недавно был обнаружен и частично восстановлен исторический памятник, Таможенная застава XVIII в. в поселке Бердановка г. Аксая, которая являлась частью этого редута.

В 1854 г. от перевоза через р. Аксай возводится капитальная Ольгинская дамба через всю долину Дона. С вводом в действие этой дамбы станица Аксайская получает устойчивую связь с Северным Кавказом. В начале 1860-х годов от Грушевских (г. Шахты) копей до ст. Аксайской была проведена первая на Дону железная дорога, которую продлили в 1868 г. до Ростова-на-Дону.

В период революции 1917 г. социально-политическая жизнь в ст. Аксайской была сложной. Находясь между Ростовом-на-Дону и Новочеркасском, население станицы терпело классовые удары: революционного характера со стороны Ростова-на-Дону и контрреволюционные — со стороны Новочеркасска. С января 1920 г. в ст. Аксайской установилась советская власть. В 1957 г. станица была переименована в город Аксай.

Старый, исторически сложившийся центр, до сих пор сохраняет черты бывшей станицы. Узкие мощенные камнем улочки сбегают вниз к берегам Дона и Аксая и застроены одно-, двухэтажными домами. Среди памятников архитектуры сохранились: Одигитриевская церковь (1897 г.), дом почтового смотрителя и почтовая станция (сейчас государственный музей областного значения), здесь останавливались — А.С.Пушкин, М.Ю.Лермонтов, А.С.Грибоедов; домик, в котором провел зиму 1783—1784 годов А.В.Суворов.

За подвиги во время Великой Отечественной войны 1941—1945 гг. 6076 аксайцев награждены орденами и медалями, а 12 из них удостоены звания Героя Советского Союза. В честь их, живых и мертвых, главная площадь Аксая названа площадью Героев, в сквере площади находится братская могила и установлен бронзовый бюст Николаю Дмитриевичу Гулаеву, уроженцу станицы Аксайской, дважды Герою Советского Союза, генерал-полковнику авиации. Его именем названа главная улица города и средняя аксайская школа № 3. В годы войны аксайская понтонная переправа играла очень важную роль. В городе есть памятник, он так и называется “Переправа”.

На территории Аксая находится памятник археологии государственного значения — Кобяково го-
родище. По преданию, здесь в 1185 г. в стане половецкого хана Кобяка томился пленный Новгород-Северский князь Игорь Святославич — герой “Слова о полку Игореве”.

Таганрог. После отвоевания у турок Азов-
ского побережья Петр I в 1698 г. на мысе Таган-Рог основал Троицкую крепость и порт, которые служили базой русского Азовского военного флота. В 1712 г. в результате неудачного Пртурского похода русских войск, по условиям мирного договора с Турцией, крепость была разрушена. В 1769 г. в ходе русско-турецкой войны 1768—1774 гг. северо-восточная

часть побережья Азовского моря была занята рус-
скими войсками и окончательно присоединена к России. В 1774 г. Екатерина II издает указ о восста-
новлении крепости, и после этого за неё закрепи-
лось название Таганрог. В переводе с тюркского та-
ган — огонь, рог — мыс.

В 1898 г. широко отмечался праздник 200-летия основания Таганрога. Было решено установить памятник Петру I.

Памятник отливал в Париже в естественный рост царя. Но после установки памятника Чехову показалась фигура царя маленькой и ее решили от-
лить заново, а в 1903 г. в районе старой крепости на берегу залива был установлен новый памятник Петру I на 5-метровом постаменте и высотой 3,2 м (скульптор Марк Антокольский).

С основанием в Севастополе военно-морской базы (1783 г.) Таганрог утрачивает военное значе-
ние и с 80-х гг. XVIII в. становится крупным внешне-
торговым портом на юге России. В 1869 г. город полу-
чает железнодорожную связь с Харьковом и Ростовом-на-Дону.

Старая часть города, расположенная в основном на мысе, частично сохранила облик XIX в. — начала XX в. Здесь в 1825 г. внезапно (от менингита) умер русский император Александр I.

В 1833 г. город посетил народный герой Италии Джузеппе Гарибальди. В 1860 г. в Таганроге родил-
ся, провел детство и юношеские годы писатель Антон Павлович Чехов.

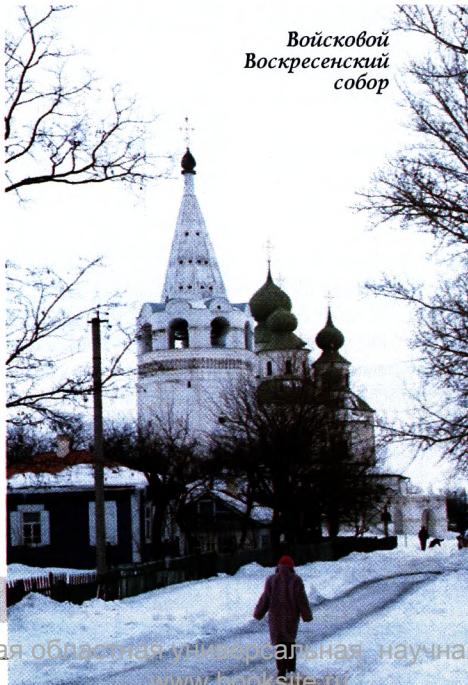
Современный город — важный промышленный центр на юге России.

В городе сохранились остатки крепостной сте-
ны времен Петра I, церковь Святого Николая Чудот-
ворца, построена и освящена в 1778 году. Установ-
лены памятники: А.П.Чехову, комсомольцам-под-
польщикам, таганрожцам, погибшим в годы Вели-
кой Отечественной войны. Памятник-стела нацио-
нальному герою Италии Д.Гарибальди. Мемориаль-
ное кладбище подпольщиков Таганрога и жертв фа-
шизма.

Таганрог — родина художника-передвижника К.А.Савицкого (1884—1905), этнографа народово-
льца В.Г.Бограза (Тана; 1865—1936).

В городе несколько музеев: литературный, исто-
рико-архитектурный музей-заповедник, краевед-
ческий, литературный им. А.П.Чехова, дом-музей А.П.Чехова, картинная галерея, музей градостроите-
льства и быта. Есть драматический театр им. А.П.Чехова. От дома с солнечными часами к морю ведет лестница — интересное архитектурное соору-
жение, построенное в 1823 г., — раньше на 20 лет, чем знаменитая Потемкинская лестница в Одессе.

Станица Старочеркасская. Бывший



Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

город Черкасск (до 1805 г.), являлся столицей дон-
ских казаков. С 1970 г. здесь создан Историко-архи-
тектурный музей-заповедник. На территории музея-
заповедника сохранились более 100 памятников ста-
рины. Некоторые из них можно упомянуть. Дом-креп-
ость, в котором трагически погиб Кондрат Булавин —
руководитель антифеодального восстания дон-
ских беднейших казаков и крестьян в 1707—1709 гг.;
памятник архитектуры XVIII в. войсковой Воскресен-
ский собор, который начал действовать в 1719 году.
В соборе сохранился прекрасный 5-ярусный иконос-
тас со 125 иконами середины XVIII столетия; комплекс
“Атаманское подворье” — дом атаманов Ефремовых,
крупных донских феодалов, состоит из атаманского
дворца, построенного по типу дворцов подмосков-
ной знати (50-е г. XVIII в.), напротив дворца расположена
Донская домовая церковь Ефремовых (1756—
1761 гг.). За алтарем Донской церкви находилось ро-
довое кладбище Ефремовых.

В пяти километрах от станицы расположена Ан-
нинская крепость, которая состояла из шести фор-
тов. Служила опорной базой русской армии в войнах
против турок до постройки крепости Дмитрия Рост-
овского (начало 60-х годов XVIII в.).

Вблизи станицы, на Монастырском урочище, находит-
ся мемориальный комплекс, посвященный воинам-
казакам, погибшим в дни героического Азовского осадного сидения (1641 г.), бойцам 12-й
стрелковой дивизии (1920 г.), офицерам и матросам
канонерской лодки “Ростов-на-Дону”, героически
погибшим в октябре 1941 года при вывозе партий-
ных документов и ценностей из Таганрога.

Новочеркасск. Основан в 1805 г. во-
йсковым наказным атаманом Матвеем Ивановичем
Платовым как новый административный центр Зем-
ли войска Донского вместо Черкасса (ныне станица
Старочеркасская), затоплявшегося ежегодными
весенними разливами Дона. Многие годы Новочер-
касск был резиденцией донских атаманов. До се-
редины XIX в. жили в нем только “служилые” казаки.
Согласно “высочайшему указу” (1840 г.) было запре-
щено покупать недвижимость и землю торговцам и
промышленникам. Войсковое правление запре-
щало строительство промышленных предприятий бли-
же, чем в 20 верстах от города. В конце 1860-х гг.
эти ограничения были отменены. В 1870-х гг., с по-
стройкой железнодорожной линии Миллерово—Ро-
стов-на-Дону, Новочеркасск был соединен с желез-
нодорожной сетью России. За годы советской влас-
ти город превратился в крупный промышленный и
культурный центр Ростовской области. Здесь нахо-
дятся один из старейших на Дону театров — драма-
тический театр им. Комиссаржевской, музей исто-
рии Донского казачества, дом-музей М.Б.Грекова —
основателя советской батальной живописи, дом-музей
известного художника-пейзажиста И.И.Кры-
лова. С Новочеркасском связана жизнь известного
донского историка XIX в. В.Д.Сухорукова.

К памятникам архитектуры относится Вознесен-
ский кафедральный войсковой собор (1805—1905 гг.)
расположенный на площади Ермака с памятниками
Ермаку и походному атаману Я.П.Бакланову. На въез-
дах в город в 1816—1817 гг. сооружены 2 триумфаль-
ные арки в память Отечественной войны 1812 г. и за-
граничных походов русских войск в 1813—1814 гг. Сре-
ди памятников архитектуры 2-й половины XIX в.: во-
йсковая гауптвахта (1856 г.), атаманский дворец (1863
г.), Донской музей (1899 г.), Александро-невская цер-
ковь (1891—1896 гг.) и многочисленные особняки.

Город сильно пострадал в годы Великой Отечес-
твенной войны 1941—1945 гг., был оккупирован немец-
ко-фашистскими войсками с 25 июля 1942 г. по 13 фев-
реля 1943 г. Установлены бюсты Героям Советского
Союза Г.Петровой, погибшей в 1943 г. при взятии де-
сантом Керченского полуострова, и Г.Сорокину, геро-
ически погибшему на польской земле в 1944 году.

К 70-ЛЕТИЮ ЖУРНАЛА

Татьяна СОРОКИНА, Юрий СОРОКИН

по дорогам отремевшей войны

Войны не для всех кончаются в одинаковые сроки. И после последнего за-лпа медикам, саперам, морякам, служившим на кораблях-тральщиках, и другим представителям воинских профессий еще долгие годы приходилось разгребать завалы, оставленные войной. Такая же нелегкая доля досталась и дорожникам нашей страны.

Без излишней патетики журнал писал о ней в присущем ему строгом деловом ключе. Механизация работ, новые технологии и материалы, типы покрытий, опыт передовых коллективов и т.п. — эти вечные темы не сходят с его страниц.

Обращается журнал (в первое послевоенное пятилетие, о котором мы пишем, он выходил под названием **«Строительство дорог»**) и к еще горячему опыту Великой Отечественной войны.

Интересной и славной страницей войны стала организация комплексной переправы через р.Дунай. Несмотря на отчаянные попытки противника вывести ее из строя, несколькими потоками (по канатно-подвесной дороге, по дощато-ледяной переправе для пеших солдат и легковых машин, по колейной дощато-ледяной переправе на тросах для более тяжелого транспорта и трубопроводу) на тот берег неудержимо поступали наши наступающие войска и все нужное им снаряжение, боеприпасы и ГСМ.

Замечательную инициативу проявили украинские дорожники, задумавшие и осуществившие анализ того, как разные типы дорожных покрытий работали во время войны. Какие из них выдержали супернагрузки военных времен, а какие под гусеницами танков и скатами машин быстро разрушились и почему. Были представлены 116 характеристик, отразивших работу мостовых, водосвязных щоссе, покрытий, обработанных органическими вяжущими материалами, улучшенных грунтовых дорог и наконец «поведение» некоторых опытных участков. (Эта работа, вероятно, не потеряла прак-

тического значения и для нас.) В 1947-м закончился первый год очередной сталинской пятилетки и была отпразднована тридцатая годовщина Великого Октября. Пятилетки, великие коммунистические праздники, социалистическое соревнование и сопутствовавшие ему действительные и мнимые успехи были обязательным идеологическим антуражем тех неповторимых времен. Как и обычай рапортовать политическому руководству о все новых славных починках, перевыполнении планов, горячей любви к партии Ленина — Сталина и ее вождю — гениальному организатору и вдохновителю всех наших побед. В том числе и на дорожном фронте.

При этом случались перехлесты, которые современного дорожника могут только удивить. Так, в одной из передовиц журнал пишет о том, что «огромная по территории наша страна уже сейчас обладает такой сетью автомобильных дорог, общее протяжение которых составляет несколько миллионов километров и по главнейшим направлениям которых теперь можно совершать автомобильные рейсы».

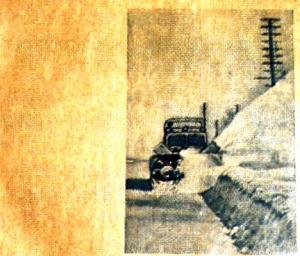
Более того. «Ко всем наиболее важным пунктам — к МТС, мельницам, элеваторам, пунктам хлебосдачи, к железнодорожным станциям и пристаням, к районным административным центрам и т.п. в первую очередь устраиваются дороги с твердыми покрытиями. И если сейчас автомобиль можно встретить в самых отдаленных уголках нашей страны, то это значит, что в этих местах для него создаются соответствующие дорожные условия».

Бросается в глаза неконкретность и размытость текста. Несколько миллионов километров автодорог — это сколько? 2 млн, 3 млн или, может быть, еще больше? Если в наиболее важные пункты попали МТС, мельницы и пункты хлебосдачи, то какие тогда пункты отнесены к менее важным?

По-другому подаются в журнале материалы, рассказывающие о строительстве автодорог за рубежом. И сегодня поучительно читать

Строительство
дорог

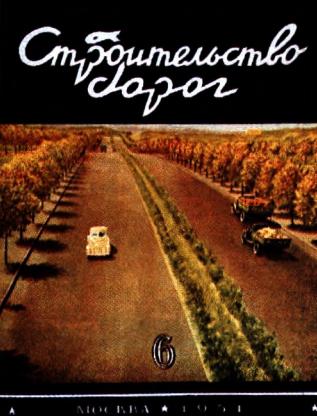
Строительство дорог



1 МОСКВА * 1949



МОСКВА * 1950



МОСКВА * 1951

о том, как воплощался в жизнь разработанный по заданию президента Рузвельта от 14.14.1941 г. проект построения сети межштатных дорог США. Мы бы тоже не прогадали, если бы пораньше учили принципы, заложенные в эту сеть, которая:

а) соединяет наиболее крупные города страны;

б) проходит по населенным сельским областям и производительным сельскохозяйственным территориям;

в) примыкает к крупным промышленным центрам;

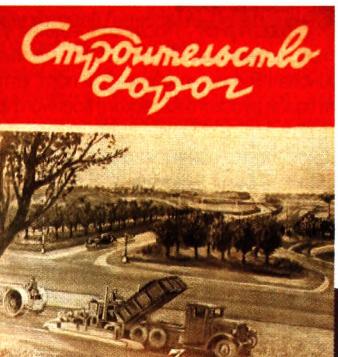
г) обслуживает районы, наиболее насыщенные автомобилями, и маршруты, характеризующиеся интенсивным автодвижением.

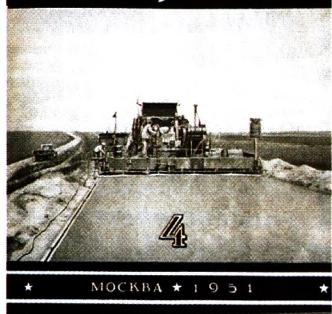
Но вернемся к делам домашним. До войны, за исключением автомагистрали Москва — Минск, у нас практически не было современных дорог. Война уничтожила многое из того, что было. Громадье планов заботилось об интенсивном росте выпуска автомобилей, а дороги при этом оставались на заднем плане, в тени. Так на долгие годы вперед консервировалось прямое и относительное (отношение автопарка к протяженности дорог) наше вековое проклятие — бездорожье.

Дорожно-строительная техника? Судя по передовице, приуроченной к 33-й годовщине Октября и специально посвященной этой теме, дела в этой области были не просто хорошими. Они были очень хорошими. А потому в массы бросается лозунг: **«Трудящиеся Советского Союза! Смелее внедряйте в производство достижения науки, техники и передового опыта! Неустанно повышайте производительность труда — основу дальнейшего роста и процветания нашей социалистической державы!»**

К этому призывает нас большевистская партия, ведущая нашу страну по пути к коммунизму. (Истинны ради скажем, что более ранние авторы, когда после войны фанфарный стиль еще не так крепко утвердился на страницах советских журналов и газет, пишут на эту тему куда конкретнее и деловитее. А главное — правдивее. Скажем так: «Результатов деятельности Министерства строительного и дорожного машиностроения дорожники пока не почувствовали».)

Говоря о росте механизации работ, в основном оперировали процентами, лозунгами и примерами ударного, стахановского труда. А за ними, за этими процентами из до-





МОСКВА * 1951 *

кладов, рапортов и статей, оставались натуженные мозолистые руки людей дела — инженеров, дорожных мастеров, прорабов, десятников, простых рабочих, которые (теперь мы знаем это совершенно определенно) в качестве средств механизации использовали главным образом лопату, кайло, тачку и другие подобные достижения минувших веков. И среди этих людей, не будем забывать, — большое количество женщин, которым не было никаких скидок на слабый пол.

Поэтому нельзя не удивляться тому, как все-таки много сделали эти руки, чтобы мы могли и сегодня пользоваться результатами их труда: восстановление трассы Москва — Минск, строительство подходов к Москве, озеленение дорог и т.д.

Среди прочего было и поистине эпохальное строительство автомагистрали, законченной в 1950 г. Журнал называет и главного инициатора строительства: "Идея создания такой автомагистрали, принадлежащая товарищу Сталину, осуществлена в короткий срок советскими дорожниками, вдохновленными великими сталинскими планами строительства коммунистического общества в нашей стране".

Действительно, как твердит молва, Т.Сталин на автомобиле од-

нажды отправился в дальнюю поездку. Но, не проехав и 200 км, в непогоду застрял на бездорожье и вынужден был возвратиться назад. После этого "идея создания" и родилась в его голове.

Чудо-магистрали посвящен весь 4-й номер журнала за 1950 год. Есть спецпередовица: **"Передовой опыт строителей автомагистрали — всем дорожникам!"**

Внедрению научных достижений при строительстве посвятил свою статью лауреат Сталинской премии Н.Н.Иванов. Вот подзаголовок его статьи:

— Комплексное проектирование земляного полотна и конструкций земляных одежд;

— Широкое использование местных материалов;

— Повышение качества асфальтобетонных покрытий;

— Улучшение качества трассы;

— Применение поточного метода и комплексной механизации.

Другие авторы, а их более десятка, столь же скрупулезны и конкретны в изложении своих тем. Вместе с одним можно порадоваться за то, что по камнедробилкам директивные нормы выполнялись на 135 процентов, а вместе с другим — посетовать на досадное зедание молотодержателя.

У читателя, наверное, давно возникли вопросы: о какой автомагистрали идет речь; какова ее протяженность; где ее начало и где конец?

И на эти вопросы журнал дает интересный, хотя и несколько, как бы сказать получше, экстравагантный ответ: "Северный участок дороги богат живописной природой, описанной в свое время И.С.Тургеневым, дальше на юг — характерные украинские степи, а за ними — красочные курортные места юга".

Если вы, читатель, еще ни о чем не догадались, раскроем эту страшную военную тайну 50-х годов. Речь идет об автомагистрали Москва — Харьков — Симферополь протяженностью 1399 км.

Кто-нибудь может спросить: почему бы и тогда, в 1950 г, так прямо об этом не сказать? Да потому, что журнал был и детищем, и глашатаем, и жертвой своего времени. Шла "холодная война". Железный занавес опустился по всему периметру границ. Культивирование образа врага, подозрительность (она же бдительность), борьба с космополитизмом — все это было бытлом тех лет.

В этих условиях цензура сплошь и рядом переходила все рамки нормального здравого смысла. Дороги всегда считались у нас объектами военного значения. А тут такая маги-

страл. И кому какое дело, что на строительстве работали тысячи немецких военнопленных (они же, говоря словами журнала, "советские дорожники, вдохновленные великими сталинскими планами")! Недрогнувшая рука цензора вычеркнула название дороги и ее протяженность, оставив супостатов-империалистов в дураках.

Сухой производственно-технический журнал. Известный в основном лишь узкому кругу специалистов. Но на его пожелтевших страницах отпечаталось время, летописцем которого в своей области он стал.

Можно было бы еще немало интересного "раскопать" в старых подшивках, заполнивших весь письменный стол. Но наше время кончается. Следующая дорожная "пятилетка" ждет очереди, чтобы рассказать о себе.

ЭТО РАБОТАЕТ ВО ВСЕМ МИРЕ И, КОНЕЧНО, НА РОССИЙСКИХ ДОРОГАХ

- ТЕРМОПЛАСТИК СВАРКОТЕРМ
- КРАСКА СВАРКОПЕЙНТ К-819
ДЛЯ РАЗМЕТКИ АВТОДОРОГ
(БЕЛАЯ, ЖЕЛТАЯ, СИНЯЯ, КРАСНАЯ)
- КРАСКА Ф-723 ДЛЯ РАЗМЕТКИ
АЭРОДРОМОВ (БЕЛАЯ, ЖЕЛТАЯ,
КРАСНАЯ, СИНЯЯ)
- ДВУХКОМПОНЕНТНАЯ
КРАСКА К-809
- ДВУХКОМПОНЕНТНЫЙ
ХОЛОДНЫЙ ПЛАСТИК Д-230
- РАЗМЕТОЧНАЯ ЛЕНТА
СВАРКОТЕЙП
- СВЕТОВОЗВАЩАЮЩИЕ
СТЕКЛОШАРИКИ

ТЕРМОПЛАСТИК СВАРКОТЕРМ

Сваркотерм — эффективный термопластик для разметки автодорог с высокой интенсивностью движения.

Главная сфера применения: осевые линии на скоростных трассах, стол-линии, разметка пешеходных дорожек на перекрестках, разметка стрелочных указателей движения, прочие знаки дорожной разметки, подвергающиеся наибольшему воздействию.

Сваркотерм — это термопластик, который

Рекомендуемая толщина нанесения — 2,0—3,0 мм
(Макс. — 6 мм)
Минимально допустимая температура нанесения — +5 °C
Коэффициент сцепления — не менее 0,4

Сваркотерм изготовлен по специальному рецептуре для использования в российских условиях.

Сваркотерм признан одним из лучших термопластиков по итогам разметочного конкурса в Москве.

Сваркотерм содержит 25% стеклошариков, что обеспечивает прекрасную различимость разметки в ночное время и в плохую погоду. Наличие стеклошариков способствует увеличению устойчивости к истиранию и увеличивает срок службы дорожной разметки.

Сваркотерм поставляется в 25-килограммовых мешках.

РАЗМЕТОЧНАЯ КРАСКА

Сваркотейп К-819 — экологически чистая краска, поставляется в готовом к употреблению виде, не требует растворителей.

swarco

Сваркотейп К-819 относится к лакокрасочным материалам улучшенного качества, используется для разметки покрытий из литього асфальта или асфальтобетона.

Сваркотейп К-819 поставляется в удобных 80-килограммовых бочках с ручками и многоразовой крышкой, что позволяет эффективно организовать работу и обеспечить контроль за расходом краски, а также впоследствии использовать бочки, как удобную тару.

Толщина нанесения — 0,3—0,6 мм
Расход — 460—910 г/м²
Минимально допустимая температура нанесения — +5 °C
Коэффициент сцепления — не менее 0,3
Срок хранения — минимум 1 год

Сваркотейп К-819 быстро высыхает, обладает высокой степенью белизны и хорошей укрывистостью.

Сваркотейп К-819 пригодна для использования на разметочных машинах российского производства.

Александр
КУЛИЖНИКОВ,
кандидат
технических наук,
Архангельский
государственный
технический
университет

Первыми нормативными документами по дорожному строительству в Архангельской губернии были инструкции и циркуляры, а позднее Устав путей сообщения.



Правила об устройстве и содержании дорог в государстве от 24 марта 1833 г. разделяли дороги на 5 классов: 1 — дороги главных сообщений, 2 — больших сообщений, 3 — обыкновенных почтовых сообщений из губернии в губернию, 4 — уездных, почтовых и торговых сообщений, 5 — сельские и полевые.

В соответствии с классификацией для дорог каждого класса была установлена определенная ширина полосы отводимой земли: 1 класс — 60 сажень (128 м); 2—4 классы — в два раза меньше, 30 сажень (64 м); для проселочных дорог — в 20 раз меньше, чем для 1 класса, — 3 сажени (6,4 м).

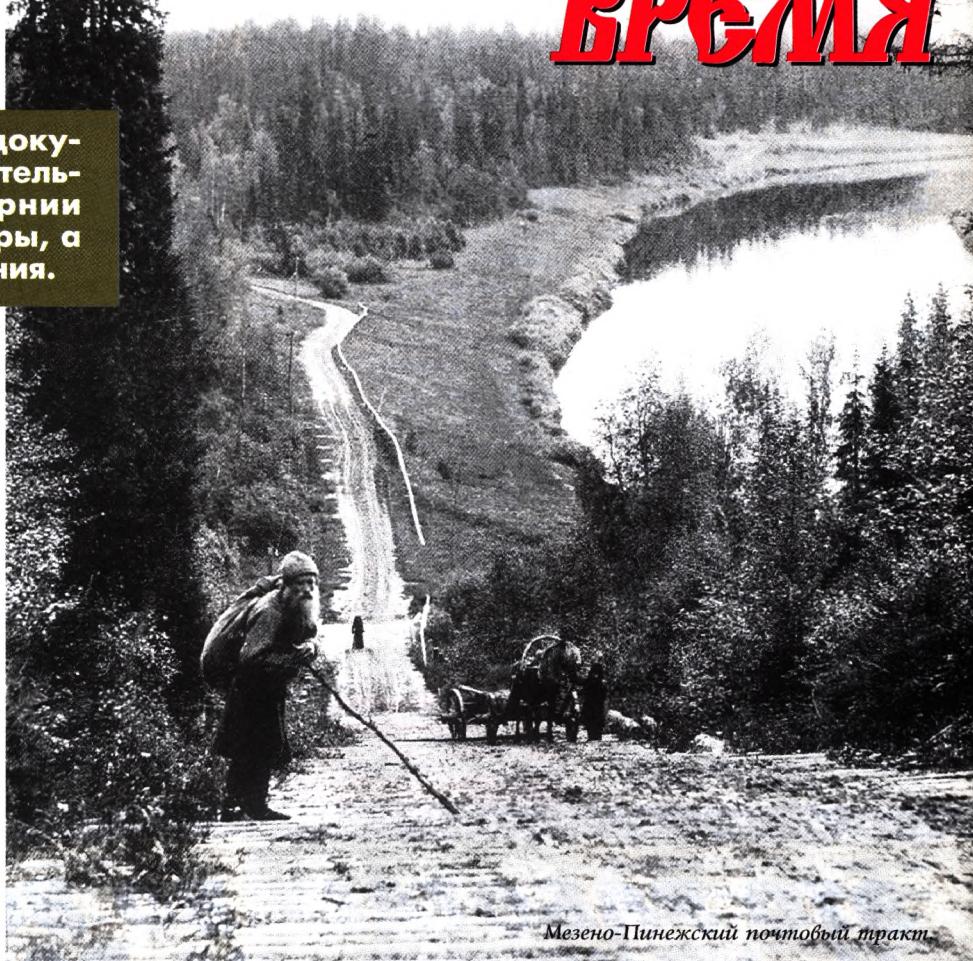
30 ноября 1834 г. были утверждены профили государственных и губернских шоссе, причем последние подразделялись на две категории: по которым предусматривался прогон скота и по которым этого не допускалось. Профиль государственного шоссе предусматривался шириной в 45 футов (13,7 м), в том числе 21 фут отводился под каменную насыпь, 12 футов — под грунтовую дорогу и по 6 футов с каждой стороны для обочин. Губернское шоссе устанавливалось шириной в 40 футов (12,2 м), в том числе 16 футов отдавалось под каменную насыпь, 12 футов под грунтовую дорогу и по 6 футов для обочин. При этом Государь Император полагал, **“чтобы все губернские шоссе устраивались с боковой грунтовой для них дорогой в 3 фута”**.

Из приведенной классификации можно заключить, что уже в начале XIX века разделение дорог, их элементы и размеры были очень близки к настоящим. Так, 5 классов дорог соответствуют сегодняшним 5 категориям автомобильных трасс, причем в обоих случаях они разделяются на государственные и губернские (областные).

Элементы дорог были почти одинаковыми с сегодняшними в смысле их назначения, подчас разница лишь в названии. Заслуживает внимания различное покрытие из камня и грунта, а также предусмотрение боковой грунтовой дороги вдоль оснований. Размеры земли, отведенной под дорогу в XIX веке, практически соответствуют параметрам полос отвода существующих ныне автомобильных трасс.

О нормативах на покрытие дорог можно судить по циркуляру, согласно которому предписывалось устраивать двухслойное покрытие толщиной 6 дюймов (16 см), причем нижний слой должен быть из известнякового щебня толщиной 3 дюйма (8 см), а верхний — из щебня гранитных, кварцевых или кремнистых пород толщиной также 3 дюйма. Толщина покрытия по ширине не

“ДОРОГИ ВО ВСЯКОЕ ВРЕМЯ”



Мезено-Пинежский почтовый тракт.

была одинаковой: по середине шоссе — 7 дюймов (18 см), а у барьеров — 5 дюймов (13 см). При устройстве покрытия только из камня нетвердых пород толщина должна была составлять 8—9 дюймов (20—23 см). Безусловно, при настоящих автомобильных нагрузках эти цифры кажутся ничтожно малыми, но в то время такое основание удовлетворяло проезду конных повозок.

Наряду с размерами покрытий нормировался и фракционный состав каменного материала. Так, согласно циркуляру Департамента путей сообщения и публичных зданий от 16.10.1834 г. размер мелкого щебня устанавливался до 1,06 дюйма (2,7 см), а крупного — до 1,5 дюйма (3,8 см). Отсутствие универсального камнедробильного оборудования в XIX веке не позволяло получать как более мелкие, так и более крупные фракции, широко применяемые в дорожном строительстве сегодня.

В развитие вышеприведенного циркуляра была издана “Инструкция об употреблении на нижний слой шоссе разных пород гравия, посыпка песка на верхний слой шоссе и содержание щебеночной насыпи, устроенной без барьеров”. В инструкции было указано, что “посыпка песка на поверхность покрытия весьма вредна”, так как песок не связывает крупные щебеночные частицы; не возбранялось укладывать барьерные камни, если их удается приобрести за выгодную цену. Однако уже в 1838 г. рассматривался во-

прос о вредности барьерных камней, отделяющих шоссе от прилегающих к нему обочин.

Тем не менее Комиссия проектов и смет нашла, что **“барьерные камни в песчаных слабых грунтах удерживают шоссе от распространения щебеночной насыпи в ширину, а также служат постоянными точками для различных измерений по-перечного профиля дороги, как, например, надлежащей выпуклости, ширины каменной насыпи и обочин”**. В то же время было обращено внимание на то, чтобы поверхность барьерных камней никогда не возвышалась над щебеночной насыпью.

В “Инструкции о циркуляруному предписанию Господина Главноуправляющего путями сообщения и публичными зданиями от 19.01.1841 г. за № 120 на всех мостах, кроме арочных, предписывалось устройство щебеночного слоя толщиной 3 дюйма (8 см), который должен учитываться в расчете устойчивости моста. Деревянные мосты предусматривалось строить шириной в три сажени. Здесь же приведены рекомендации по устройству деревянных труб.

“Инструкция о построении шоссе на пучинистых местах, о способах исправления пучин в отстроенном уже шоссе...” рекомендовала на участках с земляным полотном из глинистых грунтов удалять пучинистый слой толщиной 1 фут (30 см)

и заменять его зернистым песком. При отсутствии последнего предлагалось прокладывать оригинальную дренирующую конструкцию из продольных ровиков шириной и глубиной по 1,5 фута (45 см) по всему шоссе, а также поперек земляного полотна на расстоянии 11 м один от другого. Дно и бока ровиков укреплялись фашиной из лиственного леса, а сами ровики заполнялись булыжным камнем, сверху накрытым фашиной.

Интересно, что и к качеству работ предъявлялись высокие требования. Так, циркуляр Главного управления путей сообщения и публичных зданий за № 1246 от 10 августа 1841 г. требовал, чтобы при разбивке в щебень булыжного камня ни в коем случае не применялось его обжигание, так как в результате температурной обработки дробление камня ускорялось, а качество снижалось. Если это имело место, то на подрядчиков налагался штраф, в 10 раз превышающий стоимость каменного материала. Людей, замеченных в поджигании камня, предавали уголовному суду и подвергали наказанию, как за воровство и мошенничество.

Главное управление предусматривало строить преимущественно мосты каменные, если каменные материалы **“находятся вблизости и с удобностью употреблены могут быть там, во избежание ежегодных излишних издержек”**.

Особое внимание в нормативных документах отводилось содержанию дорог. При зимнем содержании предусматривалось **“очищать снег не только с середины шоссе, но и с обочин, отбрасывая его на обрезы”**; в весенний и осенний периоды предписывалось **“содержать в чистоте боковые и отводные канавы, чтобы обеспечить сток воды”**.

“Выписка из 12 тома Свода Законов и из продолжения к нему за 1832–1839 годы об обязанностях проезжающих по шоссе” гласила: **“При перевозке тяжелых земледельческих инструментов не портить шоссе, на грузку от перевозимого леса равномерно распределять по повозке, не перевозить через боковые шоссейные кан-**

вы, не выезжать на обрезы и обочины”.

Для этого было указано обозам держаться правой стороны, пользоваться колокольчиками предоставлялось право только почтовой гоньбе и чиновникам земской полиции.

Были разработаны циркуляры и касательно норм по отдельным видам работ. Циркуляр № 2789 от 19.10.1841 г. определил число навальщиков и возчиков на перевозку разных грузов. Комиссия проектов и смет установила следующие нормативы: требуется 229 тележек для перевозки 1 кубической сажени земли; рабочий при перевозке тележки обладает скоростью 2 фута (61 см) в секунду; опорожнение и поворот тележек требуют затрат по 15 секунд на каждую операцию; скорость возчика с порожней тележкой равна скорости с полной; на задержки (перенос подмостков, поправка тележки и прочее) затрачивается по 1 минуте и 10 секунд на каждую задержку; отдых для транспортных рабочих должен составлять при возке на 5 саженей на каждую кубическую сажень 2 часа, при расстоянии 10 саженей — 3 часа, на 15 саженей — 4 часа и так далее, увеличивая на каждые 5 сажень расстояния по 1 часу.

Согласно повелению Государя Императора на всех трактах устанавливались верстовые столбы, начальным пунктом исчисления дорог считались в Санкт-Петербурге Адмиралтейство, в Москве — Кремлевский дворец, в других городах — помещения почтовой конторы, а в селах — станционные дома.

В 1857 г. был издан первый Устав путей сообщения, который включал в себя 3 раздела, 10 глав и 895 статей. Этот документ закрепил приведенные ранее классификацию дорог и нормативы по ширине полосы отвода под дороги. Причем для губерний, где лесов много, а жителей мало (Пермская, Вятская, Архангельская, Олонецкая, Вологодская и Костромская) допускалось ширину полосы отвода в тридцать саженей устраивать только в тех местах, где лесов нет, а там, где полосы издавна запущены, там достаточно расширить их до десяти саженей, увеличивая их ширину постепенно, со временем. Ука-

занный нормативный документ разрешал крестьянским и городским обществам проложение проселочных дорог через казенные земли, при этом содержание данных дорог должно было выполняться за средства проложивших их обществ, компаний, товариществ, частных лиц и т. д. Позволялось не выселять жителей из построек, попадающих в полосу отвода, однако указывалось, чтобы остающиеся сооружения не мешали проезду.

Главные требования Устава формулировались так: **“Дороги во всякое время должны быть сколь можно суши и менее терпели как от естественной сырости некоторых мест, так и от дождей и тающих снегов; для чего оные возвышать, а канавам давать достаточное наклонение для стока воды, по мере ее накопления, в водоотводы, каковые делать”**.

Значительное внимание уделено было проектам почтовых станционных домов, которые содержали помещение для смотрителя, ямщиков и проезжающих. Дома предусматривались как деревянные, так и каменные. Причем на одном и том же шоссе они не должны были иметь одинаковых фасадов. На каждые сто шестьдесят верст должно быть по одному дому первого разряда с гостиницей, на восемидесяти верстах — один дом второго разряда с гостиницей, а все промежуточные прочие дома были третьего разряда без гостиниц. Эти бы требования да перенести сейчас на существующие дороги!

По уставному документу предусматривалось по всем дорогам, имеющим посадку деревьев, сохранять ее и поддерживать в надлежащем состоянии. Впредь же по шоссейным дорогам деревьев не сажать.

Итак, уже к середине XIX века был разработан полный пакет обоснованных нормативных документов, касающихся проектирования, строительства, ремонта и содержания гужевых дорог и сооружений на них. Эти нормативы в полной мере удовлетворяли требованиям того времени.

Почтовая станция к Большеписогорам Мезенского уезда.

ДОЛЖНЫ БЫТЬ СКОЛЬ МОЖНО СУХИ...”

Первые правила устройства дорог



1.

Разговор с начальником ДРСУ ничего не дал. Валентин Павлович Кузьмин оказался то ли очень осторожным, то ли крайне хитрым и ни на один вопрос подполковника не ответил четко и ясно. По оперативным данным, ровно неделю назад к дорожнику вломились в кабинет трое, требовали, чтобы он прекратил возражать против строительства придорожных торговых точек, грозили за непослушание бедами для дочери. Знали, сколько, на что бить. Четыре года назад Кузьмин похоронил сына, тот играл с падчерицами в песчаном карьере и попал под обвал. Светочка осталась единственным ребенком, и за нее Валентин Павлович боялся больше, чем за себя...

— Итак, одиннадцатого июня к вам приезжали с угрозами трое на автомобиле "Опель"...

— Я, товарищ подполковник, не говорил, что с угрозами. У них возник рабочий момент, он пересекся с нашими интересами, вот мы и встретились.

— Что такое рабочий момент, Валентин Павлович?

— Ну, это... Производственные вопросы, скажем так.

— Скажем иначе. Вы не верите, что милиция сможет защитить вашу семью в случае чего, поэтому и не хотите нам помочь?

Кузьмин облизал тонкие губы, зашевелил плечами, старательно избегая взгляда подполковника. Захаров дорожника понимал. Более того, он совсем не был уверен, что крутые мальчики, разъезжающие в клубных пиджаках и дорогих галстуках на "Опеле", имеют отношение к грабежам дальнобойщиков. Но эту версию ему все же надо было отработать.

— Значит, закончена наша беседа, Валентин Павлович?

— Мне нечего добавить.

Кузьмин ушел, а Захаров опять склонился над картой. Зеленый цвет лесных массивов пересекает красная полоса федеральной дороги. Тонкие черные полосы — грунтовки, уходящие по просекам. Деревня Воскресенка. Деревня Стенькино. Между ними тридцать километров. Пять перекрестков здесь у федералки с местными дорогами. За четыре последних месяца ограблено семь трейлеров с аппаратурой, одеждой, парфюмерией. В считанные минуты товар перегружается на другие машины, которые уходят по этим вот черным ниточкам. Засады ничего не дали.

Сотрудники переодевались, подсаживались в грузовы, торчали ножами в еловых посадках, становясь добровольными донорами комаров — все без толку. Но как только они покидали эту зону, грабители тотчас принимались за свое дело.

— Разрешите, товарищ подполковник?

Зикеев, юноша с хитрыми зелеными глазами. Мальчик, играющий в Великого Сыщика. Он и вправду не без таланта.

— Что тебе, Миша?

— Я по поводу того, над чем вы голову сейчас ломаете, Сергей Иванович.

Так, успел, значит, разглядеть карту... Хотя не в карте дело. О грабежах на дороге подполковник Захаров думает сейчас постоянно, так что...

— И тебе есть что сказать, Миша?

— Кажется, да. Налет на трейлеры может быть сегодня.

Захаров тяжело вздохнул. Праздно болтать на эту тему ему не хотелось, но и парня к черту посыпать тоже непедагогично.

— Видишь ли, Миша, налет может быть и вчера, и сегодня, и завтра он может быть.

— Нет, товарищ подполковник. Бандиты выйдут на промысел восемнадцатого, то есть сегодня, или двадцать первого, или двадцать четвертого.

Захаров сразу отметил закономерность цифр, кисло улыбнулся. Семь предыдущих краж в подобные трехдневки не вписывались, так что логика старшего лейтенанта Зикеева не выдерживает испытания практикой.

— Миша, ты бы мне лучше чаю добыл, у меня заварка закончилась.

— Нет, я серьезно, Сергей Иванович!

— Вот чаю принеси, а потом свои соображения и выскажешь.

За окнами быстро темнело. Захаров налил в огромную, с коричневым налетом, чашку воду, сунул в нее кипятильник. Вода начала закипать, когда в кабинет опять вошел Зикеев. Тотчас ожила телефон.

— Слушаю! — Захаров поднял трубку и тяжело сел на угол стола.

— Повтори!

Глаза его невольно стали разыскивать на карте то место, где только что было совершено восьмое нападение на "дальнобойщика".



Водителя звали Федором Федоровичем Федоровым. Это был крепкий мужик лет сорока пяти, под рубахой в темных от крови пятнах угадывалась великолепная мускулатура. Он вез телевизоры, восемьдесят коробок. Влетел на ленту с

шипами, все баллоны спустили. Выскочил из кабины, не понял еще, что к чему, а его тут же глушнули по голове, наверное, свинчаткой ударили. Так что толком он ничего не видел, но, правда, очухался, когда бандиты еще не отъехали. Их пятеро было. Ни лиц, ни каких-либо особых примет в темноте не расмотрел, но оружие, по крайней мере у двоих, усек. Автоматы.

Пошли дежурные вопросы и ответы, которые мало что давали. Нет, подозрительного в дороге Федоров ничего не видел. Последнюю стоянку он делал километрах в восьмидесяти отсюда, у придорожного кафе. Там к нему с расспросами никто не лез. Пассажиров не подвозил. Накладную на товар как в бардачок положил, так она и лежит, никто ее не видел. Ну разве что гаишники на некоторых постах интересовались.

— Вы ведь с женщиной ехали, — неожиданно сказал Зикеев. — А говорите, никого не подвозили.

Захаров удивленно покосился на подчиненного. Тот ведь даже в кабинку не заглядывал, откуда же такая уверенность?

Федор Федорович впервые смущился — так, что даже поперхнулся дымом сигареты, прокашлялся:

— Она не пассажир. Я с ней не первый рейс уже делаю, и потом, Зойка со мной с начала маршрута едет, так что если вы думаете...

— Где она? — спросил Захаров.

Водитель очень неохотно глянул влево, на темный лес, подступивший к дороге, позвал:

— Зоя, иди сюда.

И опять начал пояснять:

— Она ни при чем, поверьте. Это моя давняя подружка.

— Плечевая? — спросил Захаров.

— Ну да. Ей хочется мир посмотреть, а мне с ней не скучно. Это что, преступление? Или у нас уже милиция нравов появилась? Так лучше бы воров ловили...

— Перестаньте, Федоров, нам ваши амурные дела до лампочки. Нам главное — систему во всем увидеть, понимаете?

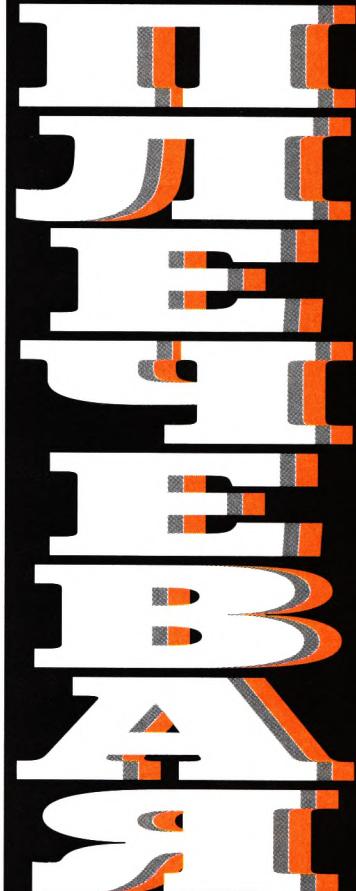
Федоров вряд ли понял Зикеева. Впрочем, подполковник тоже потер ладонью затылок.

В свет фар вышла из ельника женщина лет двадцати в спортивном костюме.

Она тоже мало что видела. Когда напали бандиты, лежала за ширмой, дремала. Конечно, от криков проснулась, но затаилась, из кабинки не высовывалась. В лес побежала, когда бандиты уехали на своей машине, Федоров попросил об этом: "Лучше быть подальше от ментовских глаз". Зоя — землячка Федорова, есть паспорт, штамп прописки.



Юрий ДИДЕНКО



(Глава из повести
"Федеральная
дорога")*

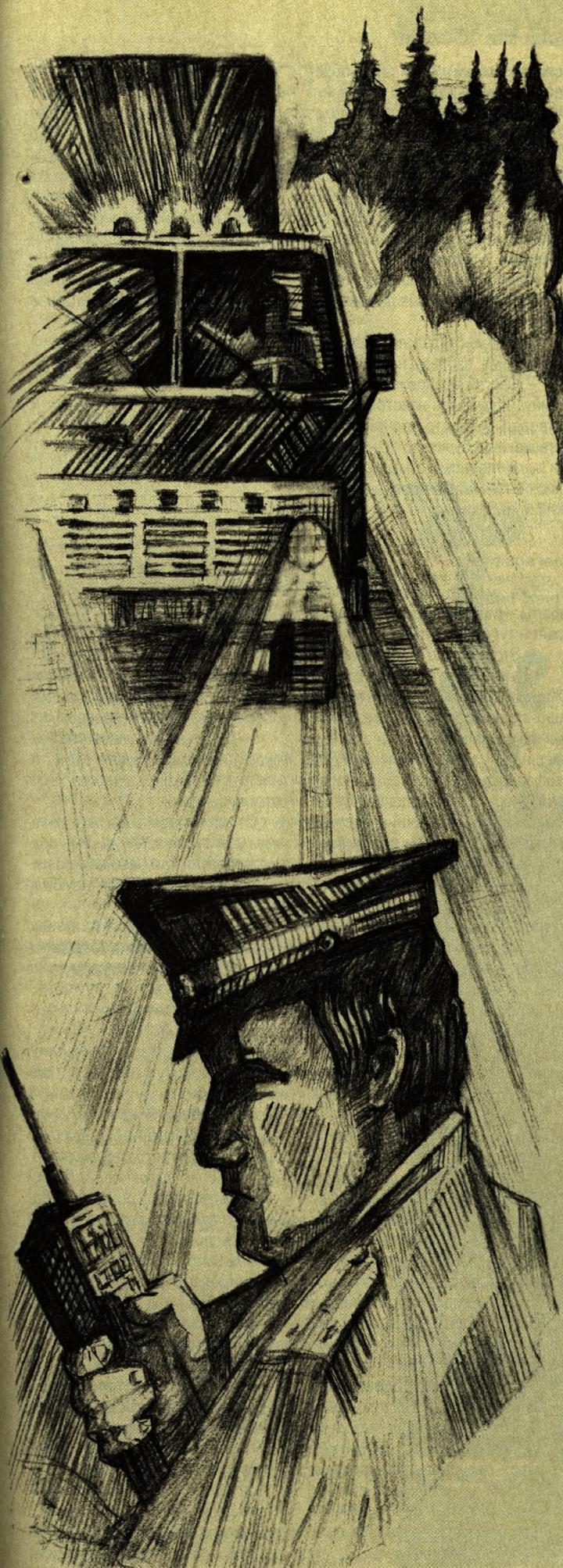
— Вы что, нигде не работаете?
Вот так и ездите?

— Вот так и езжу.



— Я Федорова на пост взял, товарищ подполковник, — говорил Захаров старший лейтенант, когда они уже на другое утро сидели перед разложенной картой. — Понимаете, пять из восьми ограбленных водителей ехали с проститутками. Если в кабине проститутка, грабителям спокойней: вряд ли переодетые менты додумываются до того, чтоб и плечевых с собой братья. Знаешь, нападать можно.

* Журнальный вариант



— Но Зоя лежала за ширмой, нападавшие ее не видели.

— Зато видели другие, Сергей Иванович. Те, кто и накладные проверял.

— Гаишники? Думаешь, гаишники? Иуда среди них завелся? Но мы же ближайшие посты сколько раз перепроверяли! Там все толковые ребята!

Один пост — не доехая Воскресенки, другой — за Стенькино. Тут проходят границы разных районов. Поскольку ограблены были трейлеры, идущие лишь в западном направлении, то проверке более внимательно подверглись сотрудники, несшие службу под Воскресенкой. Тут есть и молодые ребята, и те, кому скоро на пенсию. Никаких грехов ни за одним.

— Миша, не дело подозревать всех и каждого.

Зеленые глаза Зикеева прямотаки засветились:

— А я не всех и не каждого! Но если вы хотите, Сергей Иванович, давайте подождем двадцать первое число или двадцать четвертое.

Захаров уже понял, к чему клонит старший лейтенант:

— И кто по этим дням дежурит?

— Чеховский. Старший лейтенант Чеховский.

— Чеховский? Ни в Воскресенке, ни в Стенькино нет такого!

Зикеев довольно улыбнулся:

— Коршуны у своего гнезда воробьев не хватают, Сергей Иванович. Они, если можно так сказать, на чужой территории охотятся. Вот и тут такая же история. Чеховский не дурак. — Миша повел пальцем по красной черте дороги и остановил ноготь ажусела Черного. — Я проверялочные смены, кто когда по графикам заступал, понимаете? Смотрел, в какие дни грабили машины, и проверял. И ничего у меня не получилось, потому что я этим графикам верил. А потом подумал: может, кто сменами меняется? Это не всегда отмечается, хоть и должно... Понимаете? Вы теперь понимаете меня?

Захаров смотрел на карту.

— Вот здесь, возле Черного, во все дни краж дежурил старший лейтенант Чеховский. Вернее, во все ночи. Совпадает все тютелька в тютельку!

Подполковник задумчиво покачал головой:

— Трейлеры чистят за восемьдесят — сто километров от Черного. Как ты себе это представляешь?

— Если у Чеховского есть хороший передатчик... Вдни его дежурств банда со своими машинами уже крутится меж Воскресенкой и Стенькином, она лишь ждет указаний, какого дальнобойщика брать, вот и все!

Захаров забарабанил пальцами по карте.

— Если я вас не убедил, товарищ подполковник, давайте ждать двадцать первое или двадцать четвертое. Вот когда они девятую жертву выберут...

— Не зарывайся, Зикеев, не зарывайся.

— У меня, Сергей Иванович, друг есть, фанатик по радиоделам, если я его попрошу...

— Ну да, не хватало еще твоих друзей-фанатиков под бандитские пули посыпать. Нет, мы, Миша, не так сделаем.

3.

Дорожный мастер Гридин был не только спецом по укладке асфальта; он довольно быстро понял, что хотел от него Захаров.

— Да я хоть куда пойду со своими работать, товарищ подполковник, но вы с Валентином Павловичем об этом поговорите! С нашим начальником ДРСУ. Он же кипеж сразу поднимет. Вас, кстати, и подведет, если приедет за нами снимать с объекта.

— А в принципе, Леонид Павлович, вам было бы чем заняться у села Черного?

— А как же! Хотя бы ямочным ремонтом. Такой ремонт всюду нужен.

Пришлось второй раз подряд встречаться с Кузьминым, просить его отправить ремонтников в район поста ГАИ под село Черное. Валентин Павлович, кажется, был рад, что его расспрашивают не о визитерах с "Опеля", и только махнул рукой:

— Там как раз плановые работы и надо вести.

— Найдите оранжевую куртку и для нашего сотрудника... Пусть они с завтрашнего дня и приступают к работам, двадцатого.



— Ну и как я тебе? — спросила Ира.

Она стояла перед Зикеевым в облегающих длинные стройные ноги спортивных брюках и трикотажной майке с короткими рукавами. Волосы схвачены на затылке черным резиновым колечком, в ушах — дешевые, но массивные серьги. Миша обошел ее, придиричиво разглядывая, потом сказал:

— Бюстгальтер сними. На кой черт плечевой в жаркой кабинке эту штуку носить?

— А больше тебе снять ничего не хочется?

— Мне с тебя все снять хочется, — даже не улыбнувшись, ответил Зикеев. — Но я, Ирочка, реалист, и понимаю, что желания и хотения мои тебе до лампочки. Женщины

терпеть не могут тех, кто ниже их ростом, и потом...

— Миша, я не женщина, я милиционер. Я испытываю слабость к гениальным людям, и мне все равно, какого они роста. Потом, если я без каблуков, то нисколько не выше тебя... Рассстегни сзади крючки на бузике.

— Это ты уж сама как-нибудь, мне к шефу надо.

Миша вошел к Захарову. Тот, как всегда, пил чай.

— Товарищ подполковник, разрешите все-таки мне быть шофером, а?

Захаров досадливо поморщился:

— Зикеев, мы же уже говорили на эту тему. Ты умный парень, а простой вещи понять не хочешь. Посмотри на себя в зеркало — ну какой ты дальнобойщик, скажи на милость? Пигалицу на легковушке везти — это твое занятие, а для трейлера ты, прости, рафинированно выглядишь. Нет, Ирину мы к настоящему водиле подсадим.

— И подвернем девочку риску.

— Девочку! — покачал головой подполковник. — Она старше тебя на полгода, между прочим. И звездочки на погонах носит. Потом ты забыл, видно, что она банду Рогожина брала, так что опыт у Некрасовой есть. Если учесть, что мы будем держать машину на контроле...

— Захаров помассировал короткую толстую шею. — Или у тебя есть в чём-то сомнения?

— Не без этого, Сергей Иванович. Может сложиться, так сказать, нештатная ситуация.

— От нее, конечно, никто не застрахован. Думаешь, и ты бы из любой переделки сухим вышел? Думаешь, если бы сел за баранку, то никто бы из нас и горя не знал? Было бы так, я бы сам и роль проститутки сыграл, и роль дальнобойщика. Тебе Некрасову просто жалко, а я еще и ответственность за ее безопасность несу, чувствуешь разницу?

Когда Зикеев вернулся к себе, Ира с порога встретила его вопросом:

— Как я теперь?

Крупные соски ее грудей пытались прорвать тонкую мачку, и Миша поспешно отвел взгляд в сторону:

— Нормальный вид шалавы. Девочки, ищущей приключений.

— Миша, — сказала Некрасова.

— Как только мы возьмем этих подонков, я и вправду захочу приключений. С тобой. Я вот так же оденусь и приду к тебе вечером домой. И попробуй меня выгнать, как это ты сделал месяц назад. В конце концов, это переходит все границы: женщина бросается ему на шею, а он ищет причины для бегства, как... как... Слушай, может, у тебя кто-то есть, так ты скажи.



Трейлер все-таки повел не профессиональный водитель, а профессиональный бандитов из того самого города, где машина была прописана и где стала под загрузку. У него были короткие крепкие пальцы, обветренные, пахнущие соляркой. На запястье правой руки выделялась татуировка: "Коля". Его и вправду так звали. Он рассказывал Ирине шоферские байки, при этом так заразительно хохотал, что она напрочь забыла, что едет с коллегой, а не с дальнобойщиком. Ничего не изменилось в его поведении и тогда, когда у села Черного офицер-гаишник сделал ему отмашку, приказав остановиться.

Старший лейтенант, судя по всему, перехаживал в звании, был толстоват, в густых усиках проглядывала седина. Он сам поспешил подойти к кабинке, окинул ее цепким взглядом, Ирина съежилась при этом, заискивающе улыбнулась, войдя в свою роль.

Он представился, поинтересовался, что за товар в машине. Скользнул глазами по бумагам: телевизоры, компьютеры. Козырнул: "Проезжайте".

Трейлер тронулся, Ира посмотрела в зеркало заднего вида: Чеховский подносил к губам рацию. Что он сказал в микрофон, она конечно, не слышала.

Зато слова эти четко разобрал один из дорожных рабочих, стоявший в это время за неработающим катком. Он тут же убрал в карман черную коробочку, микронаушник, соединенный с ней, и включил моторолу:

— Второй, я седьмой. Объект прослушан. Он сообщил марку машины и приказал брать ее в четвертом квадрате.



Захаров нервно хрустел пальцами. Знать бы, что назвал четвертым квадратом Чеховский. Конечно, логично предположить, что квадрат этот расположен как раз в районе Воскресенки и Стенькино, но...

Но бандиты должны будут перегрузить телевизоры и компьютеры на свои машины, как это они делали раньше. Следовательно, машины эти должны уже находиться или на федеральной дороге, или на грунтовках, соединяющих через лесные массивы широкую асфальтовую полосу с трассами иных категорий. Однако именно их и не наблюдалось. Седьмой доложил: вслед за трейлером не прошло ни одной бортовой, не говоря уже о контейнеровозах. Чеховский создал у поста ГАИ искусственную пробку, останавливая весь тран-

спорт, Николай с Ирой таким образом остались как бы в изоляции. Конечно, есть еще встречные машины, но у встречных меньше времени понять, что происходит в сумерках на дороге.

Поступили сигналы и от ребят, курсировавших между Воскресенкой и Сенькиным: ничего подозрительного. А это значит...

Ничего хорошего это не значит.

Проверены лесные дороги: они тоже чисты.

Зикеев выслушал это последнее сообщение, взглянул на часы:

— Сергей Иванович, дайте машину, надо ехать навстречу. Чувствовал, я просто задницей чувствовал, что будет что-то не так.

— В главном-то мы не ошиблись, — сказал Захаров. — Чеховский, сука такая...



Уже можно было включать фары. Николай врубил дальний свет и тут же пробурчал:

— Этого только недоставало.

Ира взглянула в лобовое стекло. Желтые лучи выхватили в темнеющих сумерках жутковатую картину: на самой кромке дороги застыла машина, у заднего колеса ее, на асфальте, лежит женщина, юбка задралась почти до пояса. Тут же рядом с двумя мужчинами стоит милиционер, жезлом показывает, что надо остановиться.

— Черт! — выругался Николай. — Задержимся тут — сорвем всю операцию. И раскрываться не хочется.

Машина — голубой "ЗИЛ", удлиненный кузов. Больше не видно никакого транспорта.

Николай выныривает из кабинки, и Ира спрашивает уже у самой себя:

— А на чем же милиционер сюда подъехал?

Рука ее при этом уже тянется к пистолету.

Николай понял, что его провели на макине, лишь тогда, когда кулак с зажатым кастетом уже летел в сторону его лба. Он попробовал увернуться от удара, но человек в форме капитана был тоже профессионалом, и кастет по касательной ожег ему висок. Падая, Николай успел выхватить "Макаров", но оружие ему вряд ли помогло бы, поскольку мужчины, стоявшие у машины, вскинули в его сторону стволы автоматов.

— Мент, — крикнул один из них.

— Мочим и уходим, это подстава!

Они бы так и сделали, ибо держали уже пальцы на спусковых крючках, но открылась дверца трейлера и гулко забахали выстрелы. Автоматы ответили, но уже не прицельно: растерявшиеся стрелки пустили пули мимо цели.

Зато получивший секундную передышку Николай не промахнулся. Вскрикнул, схватившись за ногу, человек в форме капитана, осел на асфальт один из автоматчиков. Другой и женщина, игравшая роль жертвы аварии, метнулись за деревья.

— Ира, ты как? — спросил Николай.

— А... Брюки разодрала. По шву лопнули. А говорят, заграница шьет лучше наших.



— Лопухнулся я. Если б не Некрасова...

Зикеев почти не задержался у трейлера, только убедился, что Ирина жива-невредима, как тут же вновь ударил по газам. По радио пришло сообщение: Чеховский, видно, получил информацию от своих — тех, кто бежал в лес, понял, что раскрыт, сел на машину.... Терять ему было нечего, теперь Чеховский готов на все, и его надо было взять как можно скорее...



Операция закончилась только к утру. Но Захаров не дал Михаилу времени на то, чтобы передохнуть:

— Десять минут тебе, чтобы заскочить домой, умыться, зубы почистить. И сразу ко мне: кое-какие итоги подведем.

От всехочных событий у Зикеева гудела голова. Он даже не сразу сообразил, что напрасно возится с ключом: дверь в квартиру была не замкнута.

На кухне сидела Ира и спокойно пила кофе. Великолепные груди ее все так же желали выпрыгнуть из тоненькой майки.

— Ты как тут оказалась? — обалдело спросил он.

— Ну, во-первых, я на спор любой сейф за минуту открою, это моя специализация, ты же знаешь, и дверной замок для меня игрушка, а во-вторых, я ведь обещала, что приду, и теперь ты от меня не отвертишься. И не выгонишь: я брюки порвала, до твоего дома меня доделали, а дальше... Куда же я утром нагишом пойду?

Она встала, демонстрируя ему свои стройные ножки. И тут зазвонил телефон.

Звонил Захаров.

— Ты еще дома? Выезжай немедленно, сидим ждем...

Орал он в трубку громко, и Зикеев был несковано рад этому: не надо было ничего объяснять Ирине.

— Прости, видишь, как все получается.

Он был уже на пороге, когда девушка прокричала ему в след:

— Ну вечно же тебе будет так везти! Все равно попадешься ты мне!

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

РАСПОРЯЖЕНИЕ
от 27 июля 1996 г. № 1181-р
г.Москва

1. Принять предложение Госкомимущества России, администрации Краснодарского края и Минтранса России, согласованное с Минфином России, о передаче в федеральную собственность находящегося в государственной собственности Краснодарского края имущества базы отдыха "Геленджикская бухта" (г.Геленджик) Краснодарского краевого управления автомобильных дорог общего пользования "Краснодараавтодор".

2. Согласиться с совместным представлением Госкомимущества России, Минэкономики России и Минтранса России, согласованным с Минфином России, о создании федерального государственного унитарного предприятия "База отдыха "Геленджикская бухта" ФАДС России с закреплением за этим предприятием на праве хозяйственного ведения имущества, указанного в пункте 1 настоящего распоряжения.

3. Госкомимуществу России и ФАДС России в установленном порядке принять меры к оформлению передачи в федеральную собственность имущества и созданию предприятия согласно пунктам 1 и 2 настоящего распоряжения.

4. Принять к сведению, что расходы по созданию и финансированию деятельности федерального государственного унитарного предприятия "База отдыха "Геленджикская бухта" будут осуществляться за счет долевого участия предприятий дорожного хозяйства ФАДС России и доходов от хозяйственной деятельности этого предприятия без привлечения средств федерального бюджета и средств Федерального дорожного фонда Российской Федерации.

Председатель Правительства
Российской Федерации

В.Черномырдин.

Руководителям предприятий

В целях реализации распоряжения Правительства Российской Федерации от 27 мая 1996 года № 1181-р и обеспечения нормального функционирования унитарного предприятия "Геленджикская бухта" Росавтодортранс Минтранса РФ предлагает Вам принять долевое участие в приобретении путевок для отдыха и лечения Ваших работников и членов их семей, заключив соответствующий договор с указанным предприятием (период отдыха с мая по ноябрь).

Первый заместитель
министра транспорта РФ

А.П.Насонов



После раз渲ла Советского Союза к Украине отошли знаменитые крымские здравницы, а к Грузии — не менее знаменитые санатории и базы отдыха черноморского побережья. Похоже, навсегда потеряли россиян и кавказскую жемчужину — Пицунду. Что же осталось?

Осталась российская жемчужина. В 400 метрах от берега моря в Геленджике находится база отдыха, которая, по мнению авторитетных специалистов, мало в чем уступает той же Пицунде. Знаменитая реликтовая сосна растет только в двух местах черноморского побережья — в Пицунде и в Геленджикской бухте. Что касается целительного морского воздуха, условий проживания и лечения — судите об этом сами.

База находится в центре уютного и живописного города, занимая территорию в полтора гектара. К услугам отдыхающих — 2- и 3-местные благоустроенные номера, библиотека, ресторан, сауна, русская баня, зал спортивных тренажеров, междугородный телефон, автостоянка. Имеется собственный песчаный пляж, прогулочный катер, организуются увлекательные морские и автобусные экскурсии и морские круизы в страны Средиземноморья (при наличии заграничного паспорта).

Медицинский центр специализируется на лечении и профилактике следующих заболеваний:

— **периферической нервной системы** —

миозиты, радикулиты, невриты, невралгии;

— **опорно-двигательного аппарата** —

артриты, артозы, полиартриты, остеохондрозы;

- верхних дыхательных путей;
- неврозов — вегетососудистая дистония.

Лечение проводится методами:

— **криотерапии** (в уникальной криокамере с использованием очень низких — 120—160 градусов температур, заболеваний, плохо поддающихся методом традиционной терапии: полиартриты, остеохондрозы, климактерические неврозы, вегетососудистые дистонии, синдром усталости, бронхиты);

— **иглотерапии** по рецептам китайской медицины;

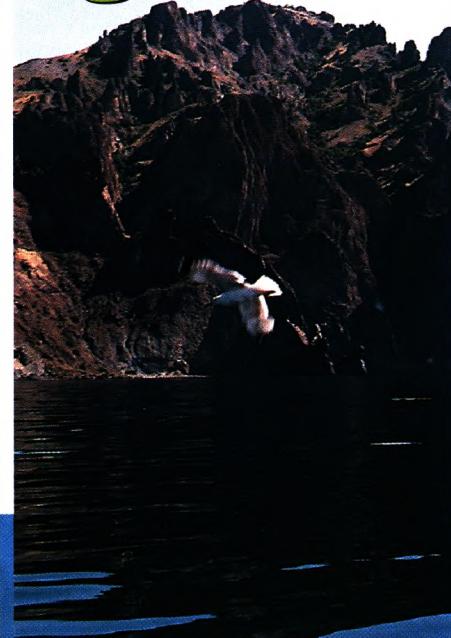
— **физиотерапии** (электросветодиодная терапия, массаж, озокеритотерапия, ингаляции, мануальная терапия, сауна, в осенне-зимний период — йодобромные и морские ванны, подводный душ, массаж, плавательный бассейн).

Дополнительные платные медицинские услуги включают в себя: занятия на спортивных тренажерах; массаж; лечение устомотолога; лечение травами и др.

В 1998 году геленджикская "пицунда" отметит свое 20-летие. База была построена на средства дорожников, и за эти годы здесь отдохнули и поправили здоровье тысячи представителей дорожных профессий.

Продолжительность лечения — 18 дней. Первый заезд — 14, 15 и 16 мая, последний 10, 11 и 12 ноября. Цена путевки первых трех заездов (май-июнь) 4 млн 200 тыс. руб., последующих 4 млн 750 тыс. Стоимость путевки для детей в возрасте от 5 до 14 лет составляет 50 процентов.

Геленджикская бухта



**приглашает
на отдых
и лечение**

г.Геленджик Краснодарского
края, ул. Первомайская, 39.
Тел.: 2-12-71, 2-12-75, 2-12-74,
тел./факс: 2-12-71.

Проехать можно от ст. Новороссийск автобусом до Геленджика, а от автостанции маршрутным такси "Автовокзал—Южный". Из аэропорта Геленджик автобусом.

Коллектив базы отдыха и ее директор Юрий Парамонов приглашают дорожников отдохнуть и поправить свое здоровье в уникальном уголке природы — Геленджикской бухте.



ЕВГЕНИЙ ЛОВЧЕВ: “НАСТОЯЩИЙ МУЖЧИНА ДОЛЖЕН БЫТЬ ЗАЩИТНИКОМ”

Если вы очень любопытны и вечно суете нос в чужие дела, остры на язык, умеете преувеличивать и рассказывать в обществе озорные вещи, не стесняясь, — ваше призвание журналистика.

Если вы любите давать советы и при этом получать за них деньги, — идите в адвокаты.

Ну а если вы, едва встав на ноги, готовы часами гонять мяч на пустыре, поляне, стадионе и даже в квартире — ваш бог футбол, а вы его апостол.

Досье

Евгений Ловчев родился в 1949 году, мастер спорта международного класса, защитник.

В 1969—1977 гг. — в составе московского “Спартака” и сборной СССР по футболу.

Чемпион СССР 1969 г., серебряный и бронзовый призер чемпионата страны. Обладатель Кубка СССР 1971 года. Неоднократно назывался лучшим защитником страны. С 1971 по 1980 год входил в состав символической сборной. За сборную Союза сыграл 51 матч. Лучший футболист 1972 года.

Участник чемпионата мира 1980 года в Мексике. Бронзовый призер Олимпийских игр 1972 г.

— Евгений, вы согласились на интервью, несмотря на большую занятость...

— Я не бегаю от прессы, хотя не даю интервью тем изданиям, которые мне не нравятся. Но когда соглашаюсь, то разговора не боюсь. Я не стремлюсь быть мужчиной, приятным во всех отношениях. Некоторым бывает все равно, что о них напишут, главное, чтобы не переврали имя и фамилию. Я не такой. Из-за вранья могу судиться. А вот в подаче, форме и стиле материала даю своему собеседнику полную свободу.

— *Лет пятьдесят назад любили футбол прямо по-бразильски: самозабвенно, страстью, со слезами на глазах. На стадион шли, как на праздник, всей семьей, оставляя дома печали и заботы. А что сейчас? Фанаты, скандалы, драки, беспорядки и даже страх.*

— Я вообще хорошо отношусь к фанатам, людям, страстью преданным своему делу. Футбольные фанаты — вовсе не монстры какие-то, а болельщики, только очень эмоциональные и абсолютно верные своей любимой команде. Все нормально. Их волнует и матч, и игра с ее сюжетом, комбинациями, голами.

— Говорят, лучше “болеть” дома. И покричать можно, никого не опасаясь, и выпить рюмочку на радостях или с горя, и милиция не мешает.

— Нет, я уверен, ничто не может сравниться со стадионом. Если вы любите футбол, ходите на матчи, болейте за своих — это прекрасно. Ведь нет ничего хуже для игрока, чем видеть плешины на трибунах и слышать их безмолвие.

— У “Спартака”, помните, был тяжелый период, когда команда вылетела из высшей лиги.

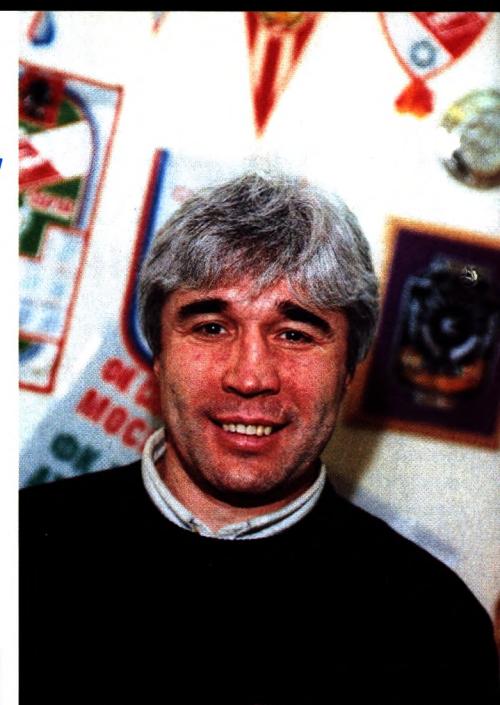
— Тогда болельщики и показали себя. Они остались верны своей команде, упрямо шли на стадион, верили в нас, подбадривали, и так заводили перед игрой футболистов, что мы все боролись до конца, до победы. И снова вернулись в высшую лигу. А в 79-м году “Спартак” стал чемпионом. И сегодня он является сильнейшей командой страны.

**Все к лучшему!
И в самый черный час
вдруг луч удачи
озаряет нас**

— Уход из большого спорта всеми переносится тяжело. Трагедия многих — послефутбольная ненужность. Пока играли, была слава, деньги, восхищение. Все искали их дружбу, а потом все это остается в прошлом. Не верьте, что кому-то было просто. И я прошел свою черную полосу.

— *Великий композитор Дмитрий Шостакович был большим поклонником футбола. Футбол не только не отвлекал его от работы, от музыки, а наоборот, после посещения стадиона ему работалось еще лучше. Вы ведь тренируете артистов? Почему?*

— Среди моих друзей были артисты, композиторы и исполнители своих песен. И однажды пришла идея создать команду эстрадных звезд “Фортуна”. Юрий



Лоза, Слава Малежик, Олег Газманов, Витя Зинчук, Вадим Байков — мы работаем вместе, дружим, стараемся друг другу помогать и не надоедать. Мы вместе гоняем мяч. Им это нравится еще и потому, что в детстве они были лишены радости потолкаться, побиться за мяч, потому что они разучивали гаммы. Все они люди талантливые, порядочные и верные товарищи, а вовсе не клубок змей из шоу-бизнеса.

— *У вас довольно обширный круг знакомых.*

— Знаете, я предпочитаю проводить время в узком кругу, среди людей, которых я хорошо знаю, с которыми мне интересно общаться и есть о чем поговорить, а порой и помолчать. А сидеть за чашкой кофе с человеком, тебе не интересны, выискивать темы для разговора, скучать и притворяться — это не по мне, это я считаю бездарной тратой времени...

С этими словами Евгений Серафимович подлил мне в чашку кофе, и мы продолжили разговор. Да простят меня мужчины, но от футбольных страстей мы перешли на страсти иного рода.

**Без женщин жить нельзя на свете,
но он ... все узы
дерзновенно порывает,
чтоб быть свободным**

— *Какие женщины нравятся вам?*

— Неожиданные, неоднозначные, красивые не вызывающей, конфликтной красотой, а женской, светящейся изнутри.

Вообще-то, желая опекать мою женщину, защищать ее, я не преуспел в семейной жизни. Дважды был женат. У меня двое взрослых детей. Сын и дочь. Сын Евгений, футболист. Играет за дубль в московском “Локомотиве”.

Как мне казалось, я соответствовал тому, что есть муж. Закрывал целый ряд проблем, которыми обременена современная женщина, жена и мать. Для себя мне хотелось тепла, уюта, нежности, но чтобы это было не повинностью, а естественной реакцией на мое присутствие.

Жить вместе только из чувства долга перед выбором, который ты когда-то сделал, — безнравственно. На этом семья не удержится.

— *Значит, излиять свой гнев на близких вы не можете. Тогда как же вы снимаете стресс или плохое настроение?*

— Во-первых, я использую служебное положение тренера и покрикиваю на своих игроков. Во-вторых, просто иду в бани. Это очень хорошее, проверенное наро-

дное средство, чтобы успокоить нервы. Успокаиваюсь, когда смотрю телевизор. Очень люблю мелодрамы.

— А вино?

— Нет. Я пью минералку, кофе. А недавно Юрий Лужков дал совет пить только бутылочное "Боржоми" и обязательно с красной крышечкой.

• **Маленькое отступление для наших читателей: пейте боржоми по совету мэра Москвы. Не пожалеете.**

Кто может вспомнить обо мне? Кого б я вспомнить мог?

— Вы согласны, что успех приходит к тем, кто его добивается?

— Да. Мальчишкой я пришел в спортивный клуб "Буревестник" к замечательному футболисту легендарному Ивану Кочеткову, моему кумиру, игроку ЦДКА времен Боброва. Иван Александрович был уникальным игроком, душой защиты, вездесущим. Он играл рьяно, азартно, всюду поспевал, не боялся борьбы. Он научил меня технике владения мячом, ударами с "подкруткой", финтами, обводкам и дриблинигам, учили работать корпусом и головой.

Никита Симонян нашел меня и привел в "Спартак", где я познакомился с уникальными футболистами и личностями, как братья Старостины. Я на них воспитан. Они были необычны во всем. Обращались друг к другу по старинному — Николай Петров и Андрей Петров.

Они очень любили музыку, хотя со слухом было не все в порядке. Как сами шутили, "бутсой на ухо наступили".

Знали много пословиц, поговорок. Много читали, любили поэзию. Помню, мы возвращались из Сирии в Тунис, так они весь путь читали стихи наизусть. В дорогу брали с собой обязательно томик стихов. Байрона, например.

Они были выдержаными, обладали большим чувством юмора и самоиронии. А что касается футбола, то братья Старостины — его легенда на все времена.

За восемь лет в сборной у меня было одиннадцать главных тренеров. Помню их всех.

Евгений Ловчев, по его словам, прежде всего благодарен себе за то, что ездил в Москву из Крюкова на тренировку, тратил на дорогу туда и обратно по несколько часов. Он благодарен себе за то, что каждый день вставал в шесть утра и бежал в лес и там, среди коров, отрабатывал ускорение. Он благодарен себе за то, что фанатично любил футбол, вовремя приходил на тренировки, вовремя ложился спать, не пугался усталости, растяжек, битых коленок в детстве и более серьезных неприятностей потом. Он благодарен своему упорству. В 1972-м Евгений был признан лучшим футболистом года.

— Да, 72-й был моим годом. Мне нравилось, что трибуны скандировали — Же-ня Ловчев, что для многих мальчишек был кумиром.

Недавно поздно вечером прогуливался по Арбату. Подошли двое молодых ребят лет двадцати и спрашивают: "Вы Ловчев?" — Да. — Спасибо за то, как вы выиграли в "Спартаке". Мне было приятно это. Они не могли меня видеть на поле, значит, слышали от других. Я не люблюсь собой, но футбол — это моя жизнь, и я рад, что она признала.

— Евгений, вы человек азартный?

— В футболе?

— Нет, в жизни?

— Да, я азартный Парамоша. Часто играл в казино, меня это волновало. Но потом я подумал, чего это я уйму денег просаживаю да еще и нервничаю при этом, и перестал играть.

Когда-то гонял машину, выжимал по 150 километров, не боясь опасности и не думая о последствиях. Теперь я езжу так, как позволяет дорога. Машину вожу давно, вожу хорошо.

— Ваш любимый автомобиль?

— Мне нравятся хорошие, красивые машины. Но предпочитаю наш "Жигуленок". Я ездил полгода без прав. Ничего, проскачивал через ГАИ, фамилия выручала. У меня были разные машины, иномарки тоже были, сейчас "Жигули", семерка. А вообще, автомобиль — это продолжение моего рабочего кабинета. Я в машине не слушаю музыку, я в ней работаю, думаю о встречах, делах, тренировках, поездках, играх и прочее, прочее. Я трудоголик. Пленник работы. Я не умею отдохнуть. Не люблю рыбалку. И ничего с этим поделать не могу, хотя мне очень хочется построить дом и просто так, без дела, ходить босиком по траве, кожей чувствовать прохладу, быть свободным и спокойным, слившись с природой.

— Вы суеверный человек? Верите во всякие приметы, несчастливые числа и вещие сны?

— Нет, я ни во что подобное не верю. Мне это неинтересно. Мистика меня не привлекает. Считаю, что надо отбросить все, что внушиает страх.

У меня никогда не было амулета. Я не клал пятаки в бутсы, не плюю через левое плечо, если вижу черную кошку. Бог миловал меня. Я столько лет играл в футбол, но при этом не получил ни одной серьезной травмы.

Пусть мой собеседник такой неверующий, но я за него постучала при этих словах по столу и сказала: тыфу-тыфу, чтобы не сглазить.

Приливы есть во всех делах людских, и те, кто их использует умело, преуспевают в замыслах своих...

Евгений Ловчев человек серьезный, занятой, у него много обязанностей. И он не интересуется гороскопами.

Досье

Сегодня он:

директор общества с ограниченной ответственностью "Спартак" и Л";

президент футбольного клуба эстрадных звезд "Фортуна";

президент Фонда им. братьев Старостиных;

главный тренер команды "Минкас" по мини-футболу;

главный тренер футбольной команды Государственной Думы России;

помощник депутата Госдумы РФ; главный тренер футбольной команды ветеранов.

При такой нагрузке, конечно же, некогда обращать свой взор к звездам и спрашивать у них, что ждет завтра, искать у них подсказку в правильности своих действий, поступков и решений. Он привык полагаться на себя всегда и во всем.

Загляну-ка я сама в гороскоп и посмотрю, чего же ждать нашему герою от Красного Быка?

Это ваш год. Реализуются ваши идеи и планы. В этом году вы будете счастливы. Ваше трудолюбие будет замечено и вознаграждено. Вы встретите свою любовь и созреете для семейных отношений.

Так говорят звезды. А что получится на самом деле, надеюсь, мы узнаем через год, когда Евгений Ловчев снова будет нашим гостем.

Беседу вела Людмила ИВАНОВСКАЯ

“ЕСТЬ ЖЕНЩИНЫ В РУССКИХ СЕЛЕНЬЯХ...



Начальник лаборатории Светлана Зубова.
Техник-лаборант Ольга Федотова.



Не только высокими профессиональными качествами отличаются сотрудники лаборатории АБЗ Азовского ДРСУ. С первого взгляда трудно поверить, что в этом чистеньком, по-женски уютном "гнездышке" кипит работа. Но не стоит заниматься об этом в присутствии начальника лаборатории Светланы Зубовой. Рассказывают, что однажды большой начальник из Москвы, слушая ее увлеченные пояснения о испытаниях, проводимых в лаборатории, вдруг показал на один из приборов и заявил, что висит он на стене только для вида, никогда не использовался и не выдержит даже пяти килограммов груза. И тут эта милая женщина на глазах у изумленного гостя молча подхватила стоявшие неподалеку тяжеленные ведра с образцами асфальтобетона и в мгновение ока вывала их содергимое в приемный бункер прибора. Честь лаборатории была защищена, но повторить такой эксперимент смог бы далеко не каждый, даже очень сильный, мужчина.

Именно такие люди, преданные дорожному делу и искренне любящие свою профессию, и двигают вперед наше производство и крошечную его частицу — Азовское ДРСУ.

— В консультации доходчиво разъяснено о новом порядке предоставления дополнительных отпусков. Она нам очень помогла. Спасибо! Хотелось бы еще узнать, включаются ли дополнительные отпуска в себестоимость строительно-монтажных работ. (А. Волкова, Калужская обл.).

— В соответствии с Положением о составе затрат по производству и реализации продукции (работ, услуг), включаемых в себестоимость продукции (работ, услуг), и о порядке формирования финансовых результатов, учитываемых при налогообложении прибыли, утвержденным постановлением Правительства РФ от 5 августа 1992 г. № 552 с изменениями и дополнениями, в состав затрат на оплату труда, являющихся неотъемлемой частью себестоимости (продукции, услуг), включаются выплаты, предусмотренные законодательством Российской Федерации о труде, за непроработанное на производстве (неявочное) время, в том числе оплата очередных и дополнительных отпусков, компенсация за неиспользованный отпуск.

Следовательно, дополнительные отпуска, установленные ст. 68 КЗоТа РФ, должны включаться в себестоимость строительно-монтажных работ.

— Работаю в филиале одной из федеральных дирекций автомобильных дорог. Распространяется ли на филиал порядок расчета заработка за отпуск за 12 месяцев, действующий в нашей дирекции? (В. Ситникова, Московская обл.).

— Да. Дело в том, что согласно ст. 55 Гражданского кодекса РФ хотя филиал и является обособленным подразделением дирекции, но он не является юридическим лицом и осуществляя все функции дирекции или их часть.

Поэтому если дирекция включена в Перечень предприятий, организаций и учреждений дорожного хозяйства, имеющих право пользоваться расчетным периодом для исчисления среднего заработка за 12 календарных месяцев (письмо ФДД от 07.05.96 № ВП-12 (388), то и работники филиала этой дирекции тоже пользуются этим правом.

— Ушел в отпуск с 1 июня 1996 г. на 24 рабочих дня. Мне как трактористу положен дополнительный отпуск 6 рабочих дней. Может ли администрация сейчас доплатить за 6 дней исходя из нового порядка предоставления отпусков? (А. Аксенов, Воронежская обл.).

— Нет, поскольку новый порядок предоставления дополнительных отпусков введен в действие с 10 июня 1996 г.

— Оформил отпуск с 15 июля 1996 г. Но администрация предоставила мне только 24 рабочих дня вместо 36 рабочих дней, мотивируя тем, что не истек еще год работы после 10 июня 1996 г.

ЕЩЕ РАЗ ОБ ОТПУСКАХ

После публикации юридической консультации "Новое законодательство об отпусках" (№ 11 нашего журнала за 1996 г.) в редакцию продолжают поступать письма с вопросами читателей. На некоторые из них отвечает советник отдела правового регулирования Департамента регулирования и развития автомобильно-дорожной отрасли (ДРАД) Автомобильно-дорожной службы России (Росавтодортранса) Минтранса РФ Юрий БУДАНОВ.

По-моему, тут что-то не так. (В. Пономарев, Алтайский край).

— И правильно, что так думаете. Министерство труда РФ своим постановлением от 17 июня 1986 г. № 44 "Об отмене разъяснения Министерства труда Российской Федерации от 25 июня 1993 г. № 7 о некоторых вопросах, связанных с порядком предоставления дополнительных отпусков, предусмот-

ренных действующим законодательством" отменило им же установленный порядок, предусматривающий, в каких случаях дополнительный отпуск прибавляется к основному 12 дней, в каких — к 24 дням. Другие условия предоставления дополнительных отпусков в названном выше постановлении № 44 не оговорены. А сказано однозначно, что старый порядок отменяется с 10 июня 1996 г. Так и надо понимать.

Следовательно, если на 15 июля 1996 г. наступил срок предоставления очередного отпуска по графику, то вы имеете право на удлиненный отпуск продолжительностью 36 рабочих дней в соответствии с новым порядком.

— Работаю машинистом пневмоколесного крана в дорожной организации пять лет. Какой продолжительности отпуск мне положен? (И. Сысоев, Тверская обл.).

— Продолжительность вашего очередного отпуска 33 рабочих дня. Он складывается из следующих видов отпусков.

Основной отпуск 24 рабочих дня в расчете на шестидневную рабочую неделю (ст. 67 КЗоТа РФ). Дополнительный отпуск 6 рабочих дней за вредные условия труда в соответствии с разделом "ХХV. Строительно-монтажные и ремонтно-строительные работы" Списка производств, цехов, профессий и должностей с вредными условиями труда, работа в которых дает право на дополнительный отпуск и сокращенный рабочий день, утвержденного Госкомтрудом СССР и Президиумом ВЦСПС в 1977 г. (Издательство "Экономика", М., 1977 г.). Дополнительный отпуск 3 рабочих дня за стаж работы в одной организации свыше двух лет в соответствии с постановлением ЦИК и СНК СССР от 15 декабря 1930 г. № 52 (69) в редакции от 31 марта 1937 г. "О дополнительном трехдневном отпуске за непрерывный стаж работы для рабочих, непосредственно занятых на производстве".

Общая продолжительность очередного отпуска устанавливается по сумме приведенных выше отпусков.

— В дорожную организацию поступил на работу в порядке перевода из другой организации, где отпуск не успел отгулять. Хотел бы пойти в отпуск на новом месте. Администрация броде не возражает, но не уверена, что это законно. (С. Соболев, Московская обл.).

— В соответствии со ст. 71 КЗоТа РФ очередной оплачиваемый отпуск предоставляется работнику по истечении одиннадцати месяцев работы в одной организации, за исключением отдельных случаев, предусмотренных законодательством.

Для работников, поступивших на работу в порядке перевода, тоже сделано исключение. Администрация организации имеет право предоставить такому работнику отпуск до истечения одиннадцати месяцев работы после перевода.

В том случае, когда до перевода работник не проработал одиннадцати месяцев в одной организации, отпуск ему может быть предоставлен по истечении одиннадцати месяцев работы до и после перевода в общей сложности.

Он всех благней наш полезней...

Юрий ЧЕРНЯКОВ,
массажист
пансионата
“Дорожник”

3 а время работы массажистом пришлось отвечать на многие вопросы, связанные с массажем. Он знаком человечеству с глубокой древности, и доказывать его пользу нет необходимости. Массаж и самомассаж являются эффективным средством восстановления утраченной работоспособности, снятия чувства усталости и укрепления организма. При этом самопроизвольно включается внутренняя система контроля физического и психоэмоционального состояния, мобилизуются резервы и возможности для лечения и предупреждения различных заболеваний.

Идя к массажисту на процедуру, лучше всего принять теплый душ, чтобы подготовить кожный покров к предстоящей нагрузке. Продезинфицировать расчесы, ссадины и другие повреждения. На сеансе желательно полностью расслабиться, внимательно следя за изменениями в организме, позаботиться о нужном креме, который не раздражает, а приносит удовольствие.

Постарайтесь в массажисте видеть друга и учителя, который вас не лечит, а учит избегать неприятных ощущений. По моим наблюдениям, многие пациенты полностью забыли анатомию тела и не могут ясно нарисовать внутренним взором, где у них слабые места, доставляющие боль и неприятные ощущения.

Вспоминается случай: лечились бабушка и внук. Массаж понравился мальчику, он уже представлял, как быстро будет бегать на лыжах, когда исправятся дефекты связок и мышц ног, как станет быстрее расти, распрямится, когда справится с искривлением позвоночника. Все хорошо. Но когда доходило до болевых ощущений, он забывал о пользе и не мог расслабиться. Выручил анатомический атлас, купленный бабушкой. И вскоре перед массажем они изучали тело и договаривались потерпеть для будущего блага. И вот вам результат: прошла боль в шейных мышцах, лучше стала двигаться голова, на глазах мальчик подрос на 2 см.

Но это ребенок. Гораздо тяжелее со взрослыми, которые ожидают от процедуры немедленного исцеления, забывая, что болезнь можно победить только совместными усилиями. Вот типичный пример: у больного мерзли конечности. Даже в теплую погоду кисти рук и ступни напоминали лягушку. Благодаря огромному желанию пациента, магнитотерапии, а главное — веры в свой организм и его возможности через 10 процедур 66-летний пациент не узнавал себя, повысилась активность, а вместе с этим настроение и самочувствие.

Таких примеров не счесть, когда массаж избавил, казалось бы, от неизлечимого заболевания: нормализуется сон, понижается кровяное давление, укрепляется нервная система. Массаж незаменим, повторяю, для профилактики и предупреждения заболеваний. И начать его надо своевременно, не доводя дело до криза.

Надо научиться слушать свой организм и вовремя находить причину недомоганий. Массаж же помогает естественному ходу работы организма при нарушении питания тканей, недостаточном окислении, защелачивании, при застое, при удалении ядов, шлаков. Наша кожа, на которую воз-

действует массажист, напоминает крепость. Она несет постоянную пограничную службу, задерживая нарушителей, у нее только мест, воспринимающих боль, более 3 миллионов! Кожа отвечает за все ощущения, холод, тепло, вибрацию и т. д.

Подсчитано, что 1 кв. см кожи имеет 2 тепловые, 12 холодовых, 25 осаждательных и 150 болевых точек. Кожа — гигантский механизм, сигнализирующий о мельчайших изменениях в организме и внешней среде. Любое заболевание подает сигнал через кожу.

Целители Востока говорили, что через кожные покровы, как сквозь парандную дверь, болезни входят и выходят из организма. Существует прямая и обратная связь. Входные пути для болезней, образно называемые окнами тела: глаза, уши, нос, рот, которые имеют связь с внутренними органами. Умейте только слушать через эти окна. Если вовремя услышать сигнал своего тела, то можно сразу оказать ему действенную помощь. Для этой цели и служит самомассаж.

Я хочу рассказать о своем утреннем самомассаже, с которым не расстаюсь вот уже более 30 лет.

Открыв глаза, не торопясь, делаю гимнастику для глаз, привожу в порядок дыхательную систему, стараясь выдохнуть все, что слежалось в легких за долгие часы сна, несколько раз активно позеваю до ломоты в челюстях. Затем прогибы вперед, изогнув туловище и стараясь ногами и руками достать до стен. Затем прогибы в стороны, разогревая позвоночник, а руки вытянуты вверх, ладони энергично растирают друг друга. Обращаю внимание на каждый пальчик, мысленно представляю орган, за который отвечает каждый из них: 1 — легкие, 2 — кишечник, 3 — голову, память, снятие головной боли, 4 — конечности, 5 — мизинец против аритмии и болей в сердце.

И наконец наклоняюсь к ногам, разминая их снизу вверх к паховой области, туловище, руки и, конечно, массаж шеи и головы. Этот ежедневный 10—15 минутный массаж напоминает разогрев машины, а затем 30-минутная зарядка.



ЛУЧШИЙ ЗАРУБЕЖНЫЙ АСФАЛЬТОБЕТОН

B

Германии в середине 60-х годов была разработана асфальтобетонная смесь типа SMA, предназначенная для устройства слоев износа дорожных покрытий с высоким сопротивлением воздействию шин с шипами. В последующие годы смесь получила распространение во многих странах Европы.

Смесь SMA на основе битумной мастики содержит высокий процент крупнозернистого щебня, имеющего гранулометрический состав с пропуском некоторых фракций. Благодаря хорошему контакту между щебенками образуется каменный скелет, обеспечивающий эффективное распределение нагрузки и сопротивление деформациям. Используют крупнозернистый щебень с высоким сопротивлением истиранию и полированию. Мелкозернистый заполнитель должен содержать дробленый каменный материал и природный песок в соотношении 75:25.

В качестве вяжущего материала используют битумную мастику, состоящую из минерального порошка, битума (иногда модифицированного полимерами) и целлюлозных волокон, обеспечивающих стабильность вяжущего и предотвращающих вытекание битума при транспортировке и укладке смеси. В некоторых странах только целлюлозные волокна (Нидерланды) разрешены к применению. Рекомендуется использовать минеральный порошок с высоким содержанием гашеной извести (Дания, США).

Для приготовления смеси в Европе и Австралии используют битум класса 320, а также 170 при крупности каменного заполнителя 5 и 8 мм. Типовая смесь содержит крупнозернистый заполнитель с фракциями размером 11 и 16 мм (Швеция). В некоторых странах крупность зерен может составлять 5 и 8 мм и 10 и 14 мм (Австралия). В типовой смеси содержится 70–80% крупнозернистого материала, 12–17% мелкозернистого материала и 8–13% минерального порошка из массы заполнителя. Содержание битума колеблется от 6,5 до 7,5 % от массы смеси при крупности зерен заполнителя 8, 11 мм и 7–8% при крупности зерен 5 мм. Содержание целлюлозных волокон составляет 0,3% от массы смеси.

Битум, модифицированный полимерами, обеспечивает более прочную битумную пленку, уменьшающую окисление и выкрашивание, что долгие годы было проблемой для обычных асфальтобетонных смесей "открытого" типа.

Высокое содержание вяжущего — это главный фактор обеспечения сопротивления трещинообразования

зование, достигаемого смесью SMA. Такие смеси имеют срок службы по условию усталости, в шесть раз превышающий этот показатель для обычных асфальтобетонных смесей. Если в смеси SMA образуется трещина под действием экологических факторов, движение автомобилей может перераспределить каменный материал смеси, что позволяет ей самовосстанавливаться.

Смесь с плотно подобранным скелетом не способна вести себя подобным образом. Присутствие полимера может даже уменьшить такое самовосстановление путем понижения текучести битумного вяжущего. Лабораторные испытания, проведенные в Австралии, показывают, что полимеры могут лишь незначительно снизить вытекание вяжущего, в то время как волокна полностью контролируют этот процесс. Трудно понять, почему некоторые пользователи предполагают, что в SMA следует применять вяжущее, модифицированное полимерами, хотя допускается, что полимеры позволяют производить смеси в смесителях барабанного типа, где использование волокон непрактично.

Ключевым моментом для SMA является тот факт, что мастика не должна полностью заполнять пустоты между зернами смеси, для чего требуется большая тщательность проектирования и приготовления смеси SMA по сравнению с плотными смесями.

В Германии и Австралии смесь готовят в смесителях периодического действия; в других странах, например, во Франции и США, — в смесителях барабанного типа. В первом случае используют дополнительное устройство для получения высокого содержания минерального порошка; целлюлозные волокна подают вручную из полистиленовых мешков весом по 1 кг в начале цикла сухого перемешивания с каменным материалом или в виде шариков, состоящих из волокон и битума в одинаковом соотношении по массе. Смесь не складируют в бункера на длительный срок из-за потенциальной возможности вытекания вяжущего. Некоторые технические условия ограничивают количество смеси в бункере до 35 т.

Во втором случае шарики из волокон и битума вводят в барабан через систему, защищающую волокна от воспламенения. Альтернативой этим методам является введение шариков в резервуар для битума.

В Европе смесь укладывают обычными асфальтобетоноукладчиками с устройством соединительного слоя. Обычно толщина слоя составляет 25–60 мм для смеси с заполнителем крупностью 11 мм,

20–45 мм — с заполнителем крупностью 8 мм и 15–30 мм — для 5 мм. Смесь уплотняют 4–6 проходами 10-тонного катка с гладким стальным вальцом статического действия. Опыт европейских стран и Австралии показал, что применение пневмо- и виброкатков, а также многовальцовых катков может привести к выдавливанию вяжущего на поверхность. Перед пуском движения смесь должна остывть. Минимальная плотность уплотненного слоя должна составлять 97% по Маршаллу.

Для увеличения начального сопротивления скольжению по поверхности уложенного слоя рассыпают чистый дробленый песок или песок, обработанный битумом, из расчета 0,5–1 кг/м², для чего используют распределитель, смонтированный на катке.

Как показали исследования, слой износа из этой смеси имеет высокую устойчивость и прочность на участках с интенсивным движением в различных погодных условиях. Смесь создает поверхность с высоким сопротивлением скольжению. Высокое сопротивление износу, медленное старение и прочность к преждевременному трещинообразованию и колеообразованию, широкая область применения и длительный срок службы — основные преимущества смеси.

Использование смеси позволяет увеличить срок службы покрытия на 20% по сравнению с обычным асфальтобетоном, и ожидается, что он составит 10–15 лет.

В США смесь популярна, поскольку она исключает гидропланирование, уменьшает разбрзгивание и улучшает видимость в дождливую погоду.

Смесь успешно применяется в городских условиях для уменьшения шума. В жилых кварталах ее можно использовать с цветным каменным материалом крупностью 5 мм, или такую смесь, 50% каменного заполнителя которой имеет белый цвет для увеличения видимости.

Несмотря на то, что стоимость устройства слоев усиления и износа из смеси SMA примерно на 20% выше стоимости слоев из обычной асфальтобетонной смеси ввиду более высокого содержания вяжущего и включения волокон, более низкой производительности изготовления смеси и ее более высокой температуры, предполагают, что популярность смеси в Европе и других странах будет расти с ростом объемов движения.

Подготовила Ася БУРДО
(По материалам журнала
"Asphalt Review", 1996, т. 15, № 2).



НОВОЕ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ ЗА РУБЕЖКОМ

“Construction Products”, 1995, № 138, № 1.

Автогрейдер со специальным устройством (США)

Устройство “Виндроу Лиминатор”, позволяющее увеличить производительность работ за счет уменьшения количества проходов, разработано фирмой “Чемпион Роад Машинери”. Устройство исключает образование грунтовых валов, что уменьшает время обработки рабочей зоны. Гидроцилиндры двойного действия поднимают и опускают устройство (с. 11).

“World Highways”, 1995, т. 4, № 1
Гидроизоляция для автодорожного путепровода (Великобритания)

Гидроизоляция на основе эластомера фирмы “Бейтк”, уложенная на бетонное пролетное строение путепровода на площади 90 тыс. м², представляет собой мембрану, растягивающуюся на 30% и не реагирующая на нагрев. Она хорошо сцепляется с бетоном, и по ней можно устраивать движение через 4 часа после укладки. Специальная установка с компьютерным управлением укладывает мембрану толщиной 2 мм с производительностью 200 м²/час (с. 30).

“L’Industria italiana del cemento”, 1995, № 702.
Оригинальный пешеходный мост (Германия)

В 16 км от Дюссельдорфа сооружен мост для пешеходного и велосипедного движения, пролетное строение которого состоит из двух участков длиной 87 и 39,7 м, расположенных под углом 37,5° относительно друг друга, шириной 3,5 м. Каждый участок пролетного строения удерживается вантовой, закрепленной в своем пилоне. Пилоны, установленные под тем же углом относительно друг друга, объединены круглой платформой. Вся конструкция выполнена из железобетона и хорошо вписывается в местность (с. 494–505).

“Soils and Foundations”, 1996, январь

Влияние землетрясения на висячий мост (Япония)

Во время землетрясения 1995 г. стоящийся трехпролетный висячий мост “Акаши Кайко” длиной 3910 м подвергся воздействию сейсмических нагрузок, что повлекло за собой смещение фундаментов обоих пилонов и береговых анкерных устройств, а также удлинение пролетного строения. Тщательные измерения при помощи оптических приборов и геотехнические исследования показали, что смещения находились в пределах проектных допусков. Анализируется поведение фундаментов (с. 179–187).

“Structural Engineer”, 1996, т. 77, № 11.

Блоки для подпорных стенок (Великобритания)

Конструкция подпорной стенки из сборных блоков “Кейстоун” с замковым устройством разработана фирмой “Пи Эйч Ай Групп”. Стенка экономична и отвечает эстетическим требованиям. Текстура фасада каждого блока из бетона на основе известня-

кового щебня напоминает природный камень. Конструкция блоков обеспечивает устойчивость стенки и высокое сопротивление горизонтальному давлению грунта. Система требует устройства лишь выравнивающего бетонного основания (с. 10).

“Dredging + Port Construction”, 1995, т. XXII, № 9.

Автодорожный мост в Лиссабоне (Португалия)

Мост через р. Тежу длиной 13 км стоимостью 1,2 млрд долл. США будет введен в эксплуатацию к открытию Международной выставки “ЭКСПО-98”. Минимальный подмостовой габарит в судоходном канале составляет 54 м. Пролетное строение моста – 150 сборных железобетонных балок трапецидального сечения по две в пролете, каждая длиной 80, шириной 16 м, весом 2200 т. Часть балок – криволинейные в плане. Опоры моста на свайном основании. Балки изготавливают на строительной площадке на расстоянии 22 км от места строительства. Монтаж балок ведут двумя кранами, установленными на судне-катамаране (с. 10).

“Better Roads”, 1995, т. 65, № 1.
Ремонт труб из гофрированной стали (США)

Для ремонта 136 труб на автомагистрали в районе Чикаго без перерыва движения применили технологию, по которой в каждую старую трубу протаскивали высокопрочную полиэтиленовую трубу с высоким сопротивлением воздействию кислот и коррозии, со стенками толщиной 1,25 см. Диаметр этих труб на 5 см меньше диаметра старых труб, но их низкий коэффициент трения позволяет увеличить пропускную способность. Трубы протаскивали при помощи ручных лебедок или лебедки грузового автомобиля с обочины, что дало возможность не перекрывать движения на автомагистрали. Пространство между стенками старых и новых труб заполняли эластомерным раствором (с. 21).

“Asphalt Review”, 1995, т. 14, № 2.
Материал для автодорог и мостов (США)

Проводятся исследования нового материала, состоящего из смеси традиционных составляющих бетона и битумной эмульсии, образующей пленку, которая уменьшает проницаемость бетона, заполняя капилляры и уменьшая их взаимосоединение. Поскольку битумная эмульсия выполняет роль полимера, полученный материал совмещает преимущества бетона и полимербетона. Такой материал имеет высокое сопротивление замораживанию-оттаиванию, проникновению ионов хлоридов, высокую прочность и рекомендован к использованию для дорог и мостов, находящихся в тяжелых экологических условиях.

“Construction Products”, 1994, т. 137, № 2.

Пила для дорожного покрытия (США)

Фирма “Магнум Диамонд энд Машинери” разработала пилу марки “Супермаг” мощностью 65 л. с., приводимую в действие четырехцилиндровым бензиновым двигателем. Рабочая скорость пилы 60 м/мин. вперед и 45 м/мин. назад. Рычаг на пульте

управления позволяет оператору регулировать скорость и глубину резания. Специальное направляющее устройство позволяет сохранять точное направление резания покрытия.

“VTI Annual Report”, 1992/93.

Исследования износа дорожного покрытия, выполненные Шведским институтом транспорта

Колеообразование является сложной проблемой для пользователей автомобильных дорог, дорожной администрации и одной из частых причин ремонта дорожной одежды. Исследования колеообразования проводились по трем направлениям: риск для пользователей, причины явления и возможные решения. Как показали исследования, пользователи автомобильных дорог приспособливаются к колеям на дорогах, выбирая соответствующее расположение на проезжей части и уменьшая скорость движения.

Однако колеи являются больше проблемой комфорта движения, чем безопасности. Уширение полос движения от 3,75 до 5 м при проезжей части шириной 13 м уменьшает тенденцию проезда по колеям при уменьшении колеообразования. Причина колеообразования заключается в комбинации износа под действием шин с шипами и деформации под действием тяжелого движения. Приводятся исследования прочных асфальтобетонов, износа от воздействия шипов, покрытия с высоким сопротивлением износу, график.

“Route Actualite”, 1994, № 31.

Система для придания шероховатости асфальтобетонному покрытию (Франция)

Система “Марта” предназначена для восстановления шероховатости преимущественно пористого, тонкого и сверхтонкого асфальтобетонного покрытия. Система оборудована барабанами, снабженными приливами, на которых размещены элементы из карбида вольфрама. Эти элементы создают микротекстуру покрытия. Оборудование разработано и изготовлено исследовательским отделением фирмы “Сасер” и перемещается в цепи с любым другим оборудованием и уборочным автомобилем, которые убирают путем всасывания куски материала и пыль, образующиеся при обработке покрытия. Система была испытана на кольцевой автодороге в Париже, и ее производительность составила 3000 м²/ч.

“AAPA Asphalt Newsletter”, 1994, № 83.

Блоки для дорожного покрытия из отходов материалов (Канада)

Прямоугольные блоки, выполненные из регенерированного асфальтобетона, отходов пластмассы и старых резиновых шин, предназначены для устройства дорожного покрытия. Согласно запатентованной технологии, из полученной композитной смеси можно формовать различные блоки. Как показали лабораторные испытания, прочность при сжатии блоков в четыре раза превышает прочность асфальтобетона, что позволяет использовать их для покрытий под тяжелое движение. Для получения 8 млн кв. м блоков в год требуется 87 тыс. т регенерированного асфальтобетона, 600 тыс. т старых шин и 12800 т отходов пластмассы.



Начальник производства — заместитель генерального директора Шириков Владимир Иванович.

То, что в последнее время все больше наших дорог приобретает цивилизованный вид, отметит любой водитель. Особенно преуспели подмосковные автотрассы. Это говорит о том, что, несмотря на всеобщие финансовые трудности, Мосавтодор успешно справляется с задачами, поставленными в 1993 г. — резко увеличить объем и улучшить качество разметочных работ на дорогах. И более того, постоянно находятся возможности снижения себестоимости этих работ, естественно, не в ущерб качеству. Для этой цели в начале 1996 г. АО "Мосавтодор и партнеры" с германской фирмой "Лафрентц" создали совместное предприятие "РусЛаФальт", которое наладило выпуск термопластика в России.

Изготовление термопластичных материалов на месте должно было частично снизить их стоимость. Предполагалось 50% компонентов поставлять из Германии, но жизнь внесла свои корректировки. Коллектив "РусЛаФальта" во главе с начальником производства — заместителем генерального директора Владимиром Ивановичем Шириковым оказался инициативным и творческим. Технологи смогли найти в России аналоги зарубежных компонентов. Кварцевый песок, например, поставляет Раменский ГОК, другие составляющие тоже свои, отечественные. Только один компонент доставляется из-за рубежа. Современное оборудование и горячая технология фирмы "Лафрентц" позволяют делать пластик высокого качества. По оценкам специалистов, даже лучше некоторых импортных образцов. А себестоимость российского термопластика значительно ниже. Естественно, его использование при разметке дорог дает колоссальную экономию средств и позволяет увеличить объем работ.

Термопластичные покрытия фирмы "РусЛаФальт" отвечают всем техническим и экологическим требованиям:

- высокий уровень технологичности;
- достаточная белизна, яркость и твердость покрытия;
- хороший коэффициент сцепления с протектором шины;
- высокая адгезия к асфальту и асфальтобетону;
- хорошая видимость в дневное и ночное время;
- отличный световозвращающий эффект благодаря наличию стеклянных шариков;
- достаточная износостойкость (держится на дорожном полотне до 3 лет) в зависимости от интенсивности движения.

Специалисты считают, что для наших климатических условий термопластик самый подходящий и перспективный разметочный материал.

Сегодня с полной ответственностью можно сказать, что производство термопластика в России налажено. Мощность фирмы, его производящей, — более 10 тысяч тонн в год, и это не предел.

Как сказал главный технолог производства Валерий Львович Хацкин, они могут обеспечить потребности всех российских дорог, возможности для этого есть. А за счет увеличения объема выпуска продукции, естественно, будет снижаться стоимость.

Фирма работает на уровне мировых стандартов: в нынешнем году наложен выпуск новой продукции — готовых стрелок, линий пешеходных переходов, цифр и других символов.

РусЛаФальт

Татьяна СМОЛОВА

"РусЛаФальт" производит высококачественные термопластичные материалы со световозвращающим эффектом для разметки автомобильных дорог. Цена термопластика ТПК-3 вне конкуренции: всего 1,7—1,8 ДМ за 1 килограмм.



Термопластик поставляется заказчику в легкой металлической таре, гарантийный срок хранения в складском помещении не ограничен. В работе материал удобен и безопасен, с помощью разметочных машин ДЭ-21, "Хоффман", "S + S", "Битуляйт", "Полидор" и др. он плавится и наносится на дорожное полотно. Через 2—5 минут маркировочная полоса твердеет.

Заказы принимаются по тел./факс (095) 501-20-66, 964-49-65.

ВЫ И "АБРИС" — РЕКЛАМНО-ИНФОРМАЦИОННОЕ АГЕНТСТВО. ДАВАЙТЕ РАБОТАТЬ ВМЕСТЕ!

■ Разработаем ваш фирменный стиль

■ Изготовим любой оригинал-макет

■ Разместим информацию о вас в журналах "АвтоГид" и "Автомобильные дороги" — везде со скидками.

Искренне ваши, РИА "АБРИС"

Узнайте, как мы устанавливаем рекламные щиты.
Просто позвоните: (095) 316-48-69, 284-38-38, 284-31-89.

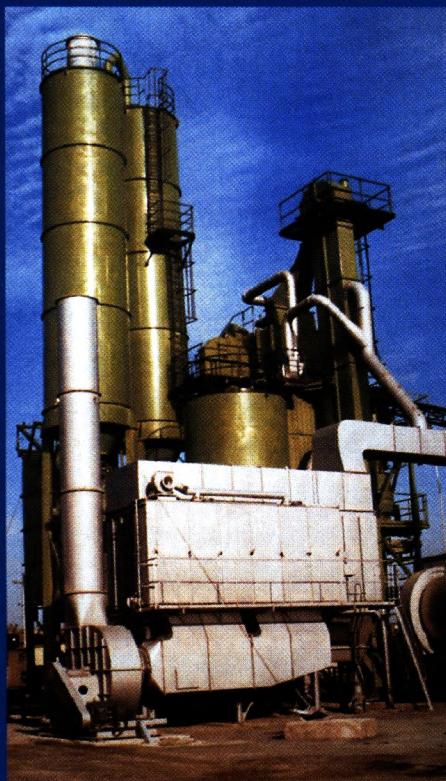
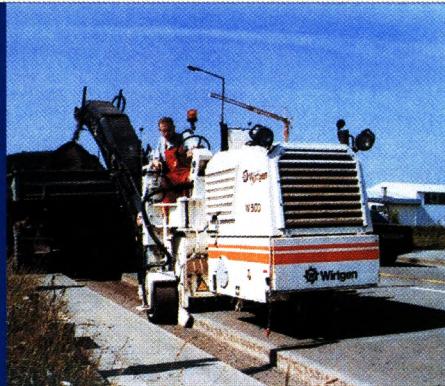


Wirtgen

WIRTGEN – БЕЗУПРЕЧНАЯ РЕПУТАЦИЯ

Фирма Wirtgen в России это:

- 15 лет взаимовыгодного и плодотворного сотрудничества;
- более 200 километров построенных и отремонтированных дорог;
- 600 машин самого разного назначения, “бороздящих” ныне российские магистрали;
- реконструкция трех взлетно-посадочных полос в аэропортах международного класса.



ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО WIRTGEN В МОСКВЕ:

129226, Москва, ул. Уржумская, 4.

Коммерческий отдел:

тел. 956-29-66, 186-11-01;
факс 956-29-65, 189-45-17.

Сервисный отдел:

тел. 186-30-01; факс 189-45-66.

Отдел продажи запчастей:

тел.: 189-45-35, 189-46-01;
факс 189-45-58.

Строительный отдел:

тел.: 189-95-23, 189-91-32;

факс 189-46-20.



WIRTGEN – НАДЕЖНЫЕ МАШИНЫ

Фирма Wirtgen сегодня это:

- коммерческое бюро с квалифицированными специалистами в области маркетинга, продажи, сдачи в аренду дорожно-строительной и ремонтной техники;
- сервисная служба; в ее распоряжении – необходимые ремонтные площади с оборудованием мирового класса;
- отдел запасных частей; в Москве функционирует большой склад;
- открыт цех для сложного ремонта.

WIRTGEN – ПРОГРЕССИВНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

Фирма Wirtgen первой из зарубежных производителей строительной техники открыла в России собственное производство в виде совместных предприятий.

www.booksite.ru

КРОССВОРД "АВТОДОРОЖНЫЙ"

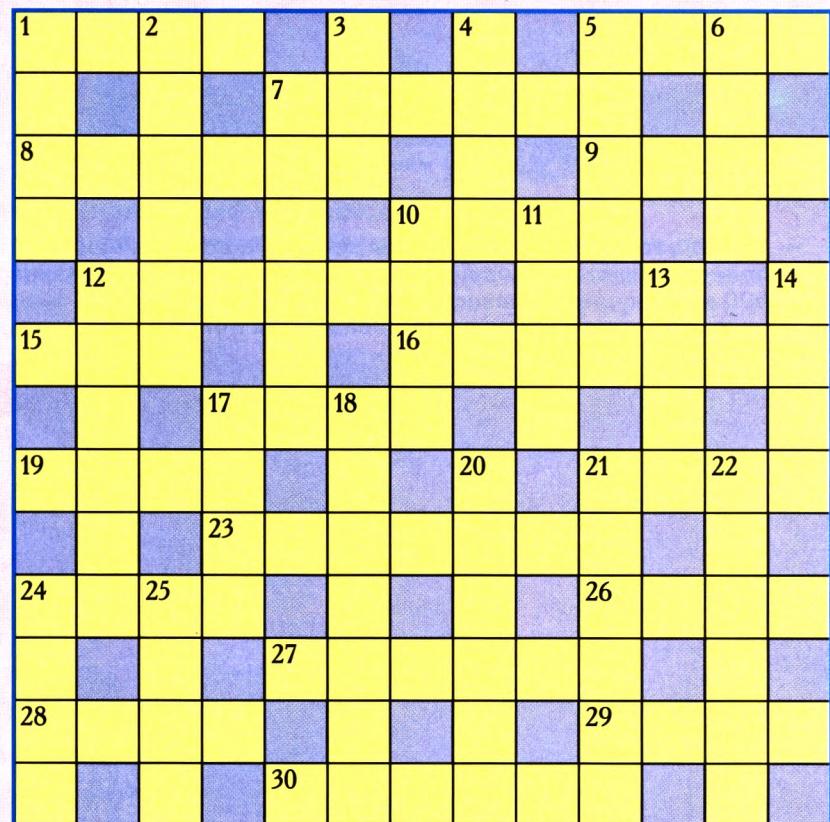
ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 1. Название федеральной автодороги от Невера до Якутска. 5. Автомобильное издание. 7. Бесмыслица, нелепость. 8. Искусственное земляное возвышение, возведимое при строительстве автодорог. 9. Марка чешского грузового автомобиля. 10. Бог плодородия в римской мифологии. 12. Часть автомобиля. 15. Марка немецкого автомобиля. 16. Автомобильный прицеп. 17. Женское имя. 19. В геологии — цилиндрическая колонка горной породы, получаемая в результате бурения. 21. Крупная перелетная птица. 23. Народное название автомобиля в плохом техническом состоянии. 24. Спор с условием выполнить какое-нибудь обязательство при выигрыше. 26. Белорусский писатель, автор повести "Полесские робинзоны". 27. Двенадцать штук (в счете однородных предметов). 28. Марка первых российских такси, появившихся в 1925 г. 29. Вид представления на ярмарках. 30. Спортивное колющее оружие.

ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. Автомобильное масло. 2. Марка японского автомобиля. 3. Река в Западной Сибири. 4. Автомобильный прицеп. 5. Французский композитор, автор оперы "Жизель". 6. Музыкальный ансамбль. 7. Историк Древнего Рима, автор "Римской истории". 10. Часть автомобиля. 11. Зодиакальное созвездие. 12. Часть автомобильного колеса. 13. Древнеримская одежда. 14. Комплект колесных пар автомобиля. 17. Приставка, обозначающая противоположность, направленность против чего-нибудь. 18. Поперечный силовой элемент конструкции автомобиля. 20. В музыке — способы извлечения звука на смычковых инструментах. 21. Индийский народ в Чили, Перу. 22. Марка французских грузовых автомобилей и автобусов. 24. Помещение для ремонта и стоянки автомобилей. 25. Шерстный покров овцы, остиженный сплошным пластом.

ОТВЕТЫ НА КРОССВОРД, ОПУБЛИКОВАННЫЙ В № 2-97

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 5. Затвор. 6. Галера. 9. Антарес. 11. Пионер. 12. Молния. 16. Балтазар. 18. Агент. 19. Сатин. 20. Кортеж. 21. Армада. 24. Нивоз. 26. Бруно. 27. Кибальчич. 30. Сольди. 33. Консул. 34. Антоний. 35. Тирана. 36. Карпов.

ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. Кайтен. 2. Ножны. 3. Габес. 4. Арагон. 7. Калита. 8. Пинега. 10. Миссия. 13. "Нахлебник". 14. "Наперсник". 15. Антонов. 17. Жандарм. 22. Микрон. 23. Ангус. 25. Власов. 28. Адажио. 29. Торжок. 31. Анонс. 32. "Пират".



АБОНЕМЕНТ на журнал											
Автомобильные дороги (индекс издания)											
(наименование издания)						Количество комплектов					
на 19__ год по месяцам											
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Куда						(почтовый индекс)					
(адрес)											
Кому											
(фамилия, инициалы)											

доставочная карточка											
ПВ	место	ли-тер									
на журнал											
Автомобильные дороги (индекс издания)											
(наименование издания)											
Сто- мость	подписка пере- адресовки	руб. __коп. руб. __коп.									
Количество комплектов:											
на 19__ год по месяцам											
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12

Куда | |
(почтовый индекс) | (адрес)
Кому

Уважаемые читатели!
С 1 апреля началась подписка на II полугодие 1997 г.
Подписаться на журнал "Автомобильные дороги" вы можете по каталогу на газеты и журналы 1997 г. агентства "Роспечать".
Подписной индекс: для индивидуальных подписчиков — 70004, для предприятий и организаций — 88759

"РЕГИТОН"

ПАРТНЕР ДОРОЖНИКА

Генеральная дирекция по реконструкции
и эксплуатации автодороги Бишкек—Ош

ПРИГЛАШЕНИЕ НА ТЕНДЕР

1. Правительство Кыргызской Республики получило кредит от Международного фонда экономического сотрудничества Японии (ОЕСФ) на проект реабилитации автодороги Бишкек—Ош и намеревается применить часть кредита на соответствующие выплаты по контракту на закупку дорожно-эксплуатационного оборудования.

2. Генеральная дирекция по реконструкции и эксплуатации дороги Бишкек—Ош принимает тендерные предложения в запечатанном виде от приемлемых участников на поставку следующего оборудования:

- бульдозеры
- самосвалы
- грейдеры
- снегоуборочные машины
- погрузчики
- битумовозы
- водовозы
- машины для ямочного ремонта
- трактор и трейлер

— мастерские для ремонта дорожной техники
— грузовые пикапы
— автомашины, 4 x 4
— экскаватор

3. Тендерные предложения принимаются только на поставку указанных товаров. Если в тендерном предложении указано меньшее количество оборудования, чем требуется по условиям, то тендерное предложение будет отвергнуто.

4. Закупка всех товаров и услуг финансируется из кредита ОЕСФ и проводится в соответствии с Руководством по закупкам из кредитов ОЕСФ, опубликованном в ноябре 1997 года, согласно процедурам Международных конкурсных торгов (ICB).

5. Заинтересованные приемлемые участники тендера могут получить дальнейшую информацию и тендерные документы в офисе по адресу:

Генеральная дирекция по реконструкции и эксплуатации

автодороги Бишкек—Ош. Отдел по реализации проекта:
ул. Исанова, 42 (6-й этаж).
720079, Бишкек, Кыргызская Республика.

Телефон: (+7 3312) 26 26 72
или 26 31 03
Факс: (+7 3312) 62 17 10

6. Комплект тендерных документов любой заинтересованный приемлемый участник может приобрести по предъявлению письменного заявления и платы в сумме 2000,00 долларов США или эквивалентной сумме в кыргызских сомах. Данная оплата не возмещается.

7. Все тендерные предложения должны сопровождаться тендерным залогом в размере 2% от общей тендерной суммы и должны быть представлены согласно инструкциям участникам тендера до 10 часов (местного времени) 27 марта 1997 года и будут сразу же публично открыты.

ЗАО "РЕГИТОН" приняло приглашение на участие в тендере и уже передало в отдел по реализации проекта свои предложения

Любая техника для вашей успешной работы.

Прайс-лист на оборудование

получите бесплатно. Универсальная научно-техническая универсальная научно-техническая

Тел. (095) 490-0687, 490-0806, 491-5293, 491-7497, 490-42-13

Факс: 490-6983, 490-4851

Телеграф: 207933 КВОРУМ (для ЗАО "Регитон")

Просто позвоните! www.book

Или звоните: 123424, Москва, Волоколамское шоссе, 73

Основной производитель и поставщик дорожных и строительных машин в России и в СНГ – АО “Стройдормаш”

**Более 80 процентов
строительной техники,
эксплуатируемой в России,
— техника АО “Стройдормаш”**



АО “Стройдормаш” предлагает гамму пневмоколесных кранов с телескопической стрелой грузоподъемностью 22, 25 и 50 тонн, изготовленных по самой передовой технологии. Краны предназначены для выполнения погрузочно-разгрузочных и монтажных работ. Мобильность кранов позволяет производить их перебазировку на значительные расстояния в минимальные сроки.

Модель

КС-45716 КС-5476 КС-6476

Базовые шасси

Урал-4320 МЗКТ-8006 МЗКТ-6923

Максимальная

грузоподъемность, т

9,5–22 9,48–25 50

Длина телескопической

стrelloы, м

9,48–25 29,06 34

Длина гуська, м

— 17,15 14,5

Максимальная высота

подъема груза, м:

— на основной стреле

9,48 29,06 34,7

— на стреле с гуськом

— 37,3 49



**Российская Федерация,
103884, ГСП, Москва, К-9,
Нижний Кисловский пер., дом 5,
Тел.: 202-1539, 202-1583, 203-1963.
факс: 202-2525, телетайп: 111128 ВАЛК.**

Для заказчиков самые приемлемые цены,
условия расчетов и поставки.

