



ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ИЛЛЮСТРИРОВАННЫЙ ПРОИЗВОДСТВЕННО-МАССОВЫЙ ЖУРНАЛ
ГОСУДАРСТВЕННОЙ СЛУЖБЫ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА (РОСАВТОДОР)
МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА РОССИИ ДЛЯ СПЕЦИАЛИСТОВ ПРЕДПРИЯТИЙ
И ОРГАНИЗАЦИЙ ДОРОЖНОГО КОМПЛЕКСА РФ И СТРАН СНГ

Издаётся с 1927 года

Автомобильные ДОРОГИ

5/2002

9 мая –
День Победы!



2002 г. № 5-8

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Ваш стратегический партнер

ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНАЯ ТЕХНИКА

НОВАЯ И БЫВШАЯ В ЭКСПЛУАТАЦИИ

СЕРВИС, ЗАПЧАСТИ, ФИЛЬТРЫ

НАЛИЧИЕ НА 1 МАЯ 2002
(полный список на сайте www.dsts.ru)

№	Модель	Ширина укладки	Год выпуска	Наработка (часы)
ГУСЕНИЧНЫЕ УКЛАДЧИКИ				
1361	TITAN 111	1.50 - 3.00 м	1996	2900
1352	TITAN 135	1.75 - 4.00 м	2000	550
1276	TITAN 225	2.50 - 7.00 м	1998	3500
1360	TITAN 322	2.50 - 7.50 м	1993	5800
1364	TITAN 322	2.50 - 5.00 м	1993	7500
1355	TITAN	325 3.00 - 8.50 м	1998	4000
1281	TITAN 423	3.00 - 6.00 м	1999	2200
1307	Vogele S 1800 DE	2.50 - 7.00 м	1995	3400

КОЛЕСНЫЕ УКЛАДЧИКИ				
1338	TITAN 173	1.75 - 4.00 м	2000	500
1318	TITAN 355	2.50 - 6.50 м	1990	4000
1384	TITAN 455	2.50 - 5.00 м	1994	7500
1419	Dynapac F12 4W	2.50 - 4.75 м	1995	6100
1363	Marini MF 544 WD	2.50 - 4.75 м	1996	2350

КАТКИ				
1395	RW 140	Пневмоколесный	14.7 т	1976 6500
1373	Pro Pac SD 70 D	Грунт./гладковальц.	6.5 т	2001 50
1383	Pro Pac SD 115 D	Грунт./гладковальц.	10.6 т	2000 120
1371	Pro Pac SD 150 D	Грунт./гладковальц.	15.0 т	2000 200
1341	Puma 169 A	Комбинированный	7.7 т	1989 4600



(095) **571 9451**
572 5433
572 5441



ДСТ-Сервис

ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНАЯ ТЕХНИКА

* Полная предпродажная подготовка на заводе-изготовителе в Германии
* Гарантийное обслуживание и поставка запчастей со склада в Москве

info@dsts.ru, www.dsts.ru, 141400, Московская обл., г. Химки, ул. Ленинградская, 1



Нефтяная компания
«ЮКОС»:

производство
и доставка
нефтяных битумов
собственным
ж/д транспортом

500
новых цистерн
с паровой рубашкой



- 1 **Производство нефтяных битумов высокого качества:**
вязких дорожных битумов БНД 60/90, БНД 90/130, БНД 130/200
кровельных битумов БНК 45/190, БНК 90/10
строительных затаренных битумов БН 70/30, БН 90/10;
- 2 **Круглогодичная транспортировка** от 50 тысяч тонн в месяц — цистернами НК «ЮКОС» дешевле, чем цистернами МПС РФ;
- 3 **Массовый метод измерения** железнодорожными весами для обеспечения поставки битума в гарантированном объеме.

ЗАО «ЮКОС РМ»

Дирекция по торговле битумами:

Россия, 103045, Москва, Уланский пер., 26
Тел./факс: (095) 247-60-75

СОТРУДНИЧАЙТЕ С ПРОИЗВОДИТЕЛЕМ

- ♦ Асфальтосмесительные установки
- ♦ Асфальтоукладчики
- ♦ Бетоноукладчики
- ♦ Катки
- ♦ Холодные фрезы
- ♦ Разметочная техника
- ♦ Ресайклеры
- ♦ Ремиксеры
- ♦ Виброплиты
- ♦ И многое другое



- ♦ Сервис гарантийный и послегарантийный
- ♦ Крупнейший в России склад запасных частей



Запросите дополнительную информацию:

129343, Москва, ул. Уржумская, 4

E-mail: kommerce@wirtgen.ru

<http://www.wirtgen-group.com>

Звоните сегодня:

Коммерческий отдел: (095) 933 0764 Факс: (095) 933 0765

Отдел запасных частей: (095) 933 0762 Факс: (095) 933 0763

Сервисная служба: (095) 933 0760 Факс: (095) 933 0761



Нефтяная компания ЮКОС и Государственная служба дорожного хозяйства в целях повышения качества и срока службы российских автодорог подписали рамочное соглашение о проведении в 2002 году сертификации дорожных битумов, производимых на нефтеперерабатывающих заводах компании в соответствии с требованиями Росавтодора. Инвестиции НК «ЮКОС» в реализацию программы по выпуску битумов высокого качества в 2002 году составят 10 млн долларов.

ЮКОС принимает на себя обязательство по расширению производства битумов улучшенного качества и полимерных битумов, использующихся в производстве дорожного покрытия высокого класса. Основными техническими особенностями новых материалов являются повышенная морозостойкость и теплостойкость, высокая пластичность и устойчивость к образованию трещин.

Со своей стороны Росавтодор будет рекомендовать своим региональным подразделениям использовать при строительстве трасс федерального значения дорожный битум, полностью соответствующий стандартам качества.

«Мы намерены резко повысить контроль за качеством работ на дорогах общего пользования, а также за качеством применяемых там материалов, в первую очередь битумов», – заявил руководитель Росавтодора, первый заместитель министра транспорта **Игорь Слюняев**.

«Использование новейших технологий в области нефтепереработки позволило компании разработать и наладить про-

КАКОЙ БИТУМ - ТАКИЕ ДОРОГИ

**ЮКОС и Росавтодор
подписали соглашение
о поставках дорожной
отрасли битумных
материалов высокого
качества**

мышленное производство битума высокого качества», – сказал президент компании «ЮКОС РМ» **Николай Бычков**. – Начало их производства является вкладом компании в строительство качественных и долговечных российских дорог».

Первая установка по производству битумов, соответствующих стандартам каче-

**ИСПОЛЬЗОВАНИЕ
МОДИФИЦИРОВАННЫХ
БИТУМОВ ПОЗВОЛИТ
ПРОДЛИТЬ СРОК
СЛУЖБЫ ДОРОГ
В 3 РАЗА**

Нефтяная компания «ЮКОС» является один из крупнейших в России производителей нефтепродуктов. В 2001 году ее заводы произвели 26 млн тонн высококачественных нефтепродуктов. В прошлом году производство дорожного битума составило 700 тыс. тонн. В 2002 году НК «ЮКОС» увеличит производство дорожного битума до 800 тыс. тонн.

В рамках программы модернизации битумного производства ЮКОС сотрудничает с американской корпорацией Koch Materials Company, крупнейшей в мире компанией по производству и продаже битумов. ЮКОС будет использовать технологии Koch Material, в частности для производства модифицированных битумов и битумных эмульсий. Планируется также проведение технологического аудита битумных производств на НПЗ специалистами Koch Material.

ства, установленным Росавтодором, была введена в действие в Ангарской нефтехимической компании в феврале 2002 года. Произведенная на этой установке продукция будет использована для строительства стратегической магистрали федерального значения Чита – Хабаровск.

В этом году в рамках программы по проведению сертификации дорожных битумов, производимых НПЗ НК «ЮКОС», компания модернизирует установки по производству битума на Сызранском и Новокуйбышевском нефтеперерабатывающих заводах, а также осуществляет строительство установки битумной эмульсии в Ангарской нефтехимической компании. Таким образом, уже в 2002 году нефтеперерабатывающие заводы НК «ЮКОС» приступят к выпуску модифицированного дорожного битума.

НА ЧЕТЫРЕХ НАПРАВЛЕНИЯХ

Сложность битумного производства связана, прежде всего, с очень высокой сезонностью спроса: в большинстве регионов России возможность проведения дорожных работ существует ограниченное число месяцев в году. Другая проблема – технологическая. Битум является высоковязким и легкозастывающим продуктом, что создает объективные трудности при его производстве, транспортировке и хранении. И еще одна проблема связана с качеством сырья. Нефть, поступающая на российские НПЗ, содержит высокое количество парафиновых углеводородов. Между тем, даже небольшое увеличение присутствия этих фракций существенно снижает пластичность, термостойкость, долговечность и ряд других важнейших эксплуатационных показателей нефтяных дорожных битумов.

Инвестиционная программа модернизации битумного производства, принятая в НК «ЮКОС», включает несколько направлений повышения качества продукции.

Первое направление инвестиционной программы связано с внедрением технологических решений, обеспечивающих минимальную зависимость качества продукции от качества перерабатываемого сырья. Прежде всего это мероприятия, направленные на снижение содержания парафиновых углеводородов. Решение этой задачи

**АСФАЛЬТОБЕТОННЫЕ
ДОРОЖНЫЕ ПОКРЫТИЯ,
ПРОИЗВОДИМЫЕ ИЗ
РОССИЙСКИХ БИТУМОВ,
СЛУЖАТ В 3-5 РАЗ МЕНЬШЕ,
ЧЕМ В КАНАДЕ, НАИБОЛЕЕ
БЛИЗКОЙ К НАМ СТРАНЕ
ПО ТЕРРИТОРИАЛЬНО-
КЛИМАТИЧЕСКИМ
УСЛОВИЯМ**

требует масштабной модернизации установок по производству битумов на НПЗ компании.

Второе связано с организацией производства битумов непосредственно в регионах – там, где и ведется дорожное строительство. Для этого будут задействованы производственные установки региональных дорожных предприятий, на которые будет поставляться сырье с НПЗ компании. Это позволит, во-первых, производить продукцию с учетом климатических особенностей каждого региона, во-вторых,

существенно сократить расходы дорожно-строительных предприятий на транспортировку и дополнительный обогрев битумов.

Третье – производство модифицированных битумов. Модифицирование битума не только дает возможность повысить его теплостойкость, но придает материалу большую морозостойкость, эластичность, повышенную сопротивляемость усталостным нагрузкам, повышает долговечность. Теплостойкость и морозостойкость нового материала по сравнению с традиционными увеличивается более чем на 20%, пластичность – почти на 40%. Показатели эластичности и растяжимости нового материала (характеризующие способность дорожного покрытия к «самозилечению» при деформации) отличаются от старых битумов на несколько порядков. Использование модифицированных битумов позволит продлить срок службы дорог в 3 раза.

Четвертое направление – организация производства битумных эмульсий. Их основное преимущество: меньшая вязкость и как следствие отсутствие необходимости нагрева до высоких рабочих температур (не более 60°C против 140–160°C для обычных битумов). Это особенно важно при проведении дорожных работ и хранения битумов в зимний период.

Ежемесячный иллюстрированный производственно-массовый журнал
Государственной службы дорожного хозяйства (Росавтодор)
Министерства транспорта России для специалистов предприятий
и организаций дорожного комплекса РФ и стран СНГ

В НОМЕРЕ:

Наша фракция поддерживает дорожников.

Статья заместителя председателя
комитета Госдумы Геннадия Кулика

Стр. 2

Есть пионерная дорога на Дальний Восток! ТЕЛЕГРАММА В НОМЕР

Стр. 3

Росавтодор – ЮКОС: начало сотрудничества

Обл. 4



Репортаж наших корреспондентов
с главной дорожной выставки в Москве

«Дорога-2002»

Стр. 5



В этом году
исполняется
75 лет журналу
«Автомобильные
дороги». С этого
номера редакция
начинает публикации
под рубрикой
«Мы и время»

«Отцовский большак»

Стр. 16-17



Известному дорожнику
Ивану Даниловичу Жуку – 60!

Стр. 62



«Дорожник»

В этом номере
представлены
материалы
о дорогах
и дорожниках
Тюменской
и Рязанской
областей

Стр. 19-61



Старейшине дорожного цеха
Александру Дмитриевичу
Власьеву – 75!

Стр. 64

На первой странице обложки: группа ветеранов-дорожников,
участников Великой Отечественной войны

РЕДАКЦИЯ:

Главный редактор ПОЛЯКОВ В.Ф.

Шеф-редактор
СТАРОСТИН В.И.
(095) 953-53-32

Заместители главного редактора
АСТАШИН В.В.
ПРОКАЗОВ Н.В.

Ответственный секретарь
ДУРНЕВ Ю.В.

Редакторы отделов
ЕРХОВ Е.И., ЛОСЕВ В.Н.,
НЕКРЫЛОВ А.Г., КОЗЛОВ И.Т.

Дизайн
ЯНОВ В.Я.
Фото

АЛЕКСАНДРОВ А.Л.
Компьютерная верстка
КУДРЯВЦЕВА Е.О.
Компьютерный набор
ДЕЛИЦИНА Т.В.
Корректор
ЯНКОВСКАЯ А.К.

Отдел рекламы
КУШНИРЕНКО Н.В.
(095) 951-30-18, 316-48-69
E-mail: knv@cta.ru

Тираж — 25 000 экз.
Формат 210 x 287. ISSN 0005-2353

Цена договорная.
Отпечатано в ОАО
«Типография «Новости»
© Издательство «Дорогия», 2002

Зак. № 3623

Издается с 1927 года
В 1977 году награжден
орденом «Знак Почета»

Автомобильные Дороги

5 (846) / 2002

Журнал зарегистрирован в Комитете по печати РФ. Свидетельство о регистрации № 014213
Учредители: Министерство транспорта РФ, Государственная служба дорожного хозяйства
России (Росавтодор), ЗАО «Издательство "Дороги"» Издатель: ЗАО «Издательство "Дороги"»

Из первых рук

Дорожному хозяйству – надежное финансирование 2

Документы

Концепция Федерального закона «О финансировании
автомобильных дорог» 3

Дорожник СНГ

Совет ученых и практиков 4

С места события

Дорога-2002 5

Память

Нет уз святее 7

Останутся наши следы 8-9

Проблемы и решения

Как продлить сезон 10-11

Мостостроение

Скоростное строительство: плюсы и минусы 12-15

Мы и время

(журналу «Автомобильные дороги» – 75 лет!)

Отцовский большак 16-17

«Дорожник» (журнал в журнале)

Региональный аспект 19-61

Юбилеи

Дорожник – на всю жизнь 62-63

Старейшина 64-65

Художники дальних дорог 66-67

Практика хозяйствования

Белый дым... Черные слухи 68-69

Визитная карточка

Стеклошарики из Гусь-Хрустального 70-71

Новые технологии

В разведку с георадаром 72-73

Юридическая консультация

Какой отпуск у инженера?

О награждении значком

«Почетный дорожник России» 74-75

Страницы истории

«Чтобы людям увечья не было» 77

Строитель железной дороги

Санкт-Петербург – Москва 78-79

Адрес редакции: 115035, Москва, Софийская набережная, 34, корп. "В", 5-й этаж, офис 65
Тел./факс: (095) 951-30-18, 951-29-57
E-mail: goldasn@morflot.ru; www.mintrans.ru/ransru/ar.html

ДИРЕКЦИЯ ИЗДАТЕЛЬСТВА «ДОРОГИ»

Генеральный директор
Поляков В.Ф.

Финансовый директор
Евдокимова Ю.А.
Коммерческий директор
Барсегян Р.В.

Директор по реализации и подписке
Крашенин А.А.

Юрисконсульт
Холдобаев А.С.

Зав. отделом рекламы и маркетинга
Теребкова Е.В.

Зав. отделом реализации и подписки
Мухамеджанова О.Г.

Зав. отделом художественного оформления
Янов В.Я.

Точка зрения редакции и авторов публикаций может не совпадать. При перепечатке ссылка на журнал обязательна. Редакция не несет ответственность за сведения в рекламных материалах.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

ДОРОЖНОМУ ХОЗЯЙСТВУ — НАДЕЖНОЕ ФИНАНСИРОВАНИЕ



**Заместитель
председателя
комитета
Госдумы
ГЕННАДИЙ
КУЛИК**

Дорожная отрасль, пожалуй, одна из немногих, которая в период реформ, в сложное время экономических и политических потрясений в стране устояла. И не просто устояла, а успешно функционировала все эти годы, результаты ее работы наглядны, хотя, может быть, и не везде. И здесь прежде всего я имею в виду состояние сельских дорог. Тридцать пять процентов российских сел по-прежнему не имеют надежной связи с федеральными магистралями, а есть и такие районы, где этот показатель еще больше.

В стране масса населенных пунктов, куда не доберется ни один вид транспорта, кроме трактора. Поэтому, естественно, наша фракция ставит задачу форсировать дорожное дело, решать проблему бездорожья в практическом плане, а не сокращать строительство, что сейчас фактически происходит. Работа, связанная с будущим нашего дорожного хозяйства, должна вестись не только в Москве, в центре, но и на местах. А чтобы она была успешной, всем заинтересованным сторонам давно пора договориться по принципиальным вопросам. Но сначала несколько слов собственно о строительстве сельских дорог.

Во всех программах сельского переустройства, начиная от коммунальной и жилищной реформы, это строительство прописано, я бы сказал, очень робко. Хотя предстоит большая работа: более ста тысяч километров сельских дорог до сих пор не принято на обслуживание. Объемы финансирования, предусмотренные на сельские дороги, — крошечные. Неужели не понятно, что без дорог село пропадет, что давно пора найти взаимопонимание на всех уровнях власти? Впрочем, сразу хочу поблагодарить дорожников — в их программе село не забыто. Другое дело, что сама программа забуксовала. Почему?

Многие аналитики в Москве — и эта идея уже укрепилась в некоторых умах — убеждают в том, что сегодня необходимо

вливать в один котел все налоги, средства и уже из него черпать всем и понемногу. Это считается эффективным и современным финансированием. У меня и многих других депутатов другая позиция, и она не совпадает с правительственной. Я считаю, что в таком тонком и специфическом деле, как дорожное хозяйство, финансовый механизм должен быть долговременным и стабильным. В любой развитой стране мира есть специальная целевая, независимая от данного момента, конъюнктуры и симпатий власти программа финансирования дорожной отрасли. Чем лучше законы — тем лучше дороги. Чем надежнее источники финансирования дорожной отрасли, тем меньше они связаны напрямую с бюджетом. Позиция нашей фракции как раз и состоит в том, чтобы сохранить целевое финансирование отрасли.

Скажу больше, за ситуацией с ликвидацией дорожных фондов проглядывает стремление некоторых кругов к еще большему усилению централизации власти. Стремление превратить регионы и территории в послушных исполнителей ее воли вместо того, чтобы стремиться к солидаризированной и эффективной работе центра и территорий, как и должно быть в нашем федеральном государстве. Разумное сочетание интересов, в том числе по распределению доходов: пятьдесят процентов — центру, пятьдесят — регионам, сейчас нарушается. Хотя все говорят, что страна сильна своими регионами, у нас на деле получается иное. С тем же дорожным финансированием, которое все больше зависит от милости центра.

Сегодня многим не нравятся оборотные налоги, в частности дорожный налог. Не буду касаться предыстории этого вопроса, скажу лишь, что международные финансовые структуры вот уже на протяжении многих лет постоянно в качестве условия сотрудничества, иностранных заимствований требуют их отмены. Но времена изменилось, мы можем обойтись без значительных заимствований за рубежом, а значит, и без западных условий. Как вы знаете, в стране появился даже некоторый резерв средств, поэтому мы можем ориентироваться не на эти требования, а на собственный и лучший зарубежный опыт дорожного финансирования. О чем он говорит?

В большинстве стран, как известно, дорожное дело финансируется в основном за счет акциза на горючее. И первое, что нам в Думе пришло в голову, — именно акцизы. Но когда перевели потребность в дорожном финансировании на акцизы — поняли, что дело бесперспективное. Последующее повышение цен на горючее, примерно в три раза, и соответствующего повыше-

ния розничных цен, примерно на 50 — 60 процентов, страна просто не выдержит. При этом происходит некоторое нежелательное смещение в распределении доходов: раз акцизы платят нефтеперерабатывающие предприятия, а они имеются лишь в 29 регионах, то именно там они и будут оседать.

Наиболее эластично может вписаться в систему сборов налогов и финансирования отрасли налог на добавленную стоимость. Так или иначе, НДС будет снижаться, так почему бы 4–5 процентов этого налога не отдать дорожному хозяйству? При таком варианте акцизы на топливо можно оставить на прежнем уровне и не усугублять недовольство в обществе, связанное с ростом цен на энергоносители и коммунальные платежи. У этого проекта есть и недостатки, несколько крупных регионов понесут финансовые потери, а Москва сразу не досчитается 12 млрд рублей. И все-таки эти потери легче компенсировать из федерального бюджета, чем изобретать схемы, которые все равно будут не совершенны. Их просто нет.

В бюджетном комитете Госдумы этот вопрос поднимался неоднократно. Вместо НДС, например, предлагалось «распечатать» налог на прибыль. Но он не подходит по той простой причине, что от платы за дороги освобождается огромная группа убыточных предприятий. Тех, у кого нет прибыли или они ее не показывают. Хотя, может быть, именно эти предприятия имеют самое большое количество транспорта. К тому же прибыль сосредоточена в регионах неравномерно. В Москве, например, сконцентрированы финансовые предприятия, имеющие самую высокую прибыль.

Итак, с технологической, социальной и экономической точек зрения наиболее приемлемый вариант — использовать для финансирования дорожного хозяйства часть налога на добавленную стоимость. Можно было бы сохранить все как есть и это, может быть, лучшее решение... Но с политической точки зрения, после всех клятв о необходимости снижать налоги, после заверений в приверженности реформам, после всех баталий в Думе — невозможно вернуться на круги своя, а тем, кто принимал решение о ликвидации дорожных фондов, признать его ошибочным. Как же быть?

Я полагаю, не надо придумывать новые налоги, а надо лишь внести поправки в действующие законы. Дорожное дело в России было и остается приоритетным, а если это так — оно должно иметь целевую, стабильную и достаточную для своего развития финансовую базу.

Первому заместителю министра транспорта
Российской Федерации И.Н. Слюняеву

Уважаемый Игорь Николаевич!

ГУ ДСД «Дальний Восток» имеет честь доложить, что по состоянию на 01.05.2002 года дан выход автомобильного сообщения к восточным рубежам России.

На участках автомобильной дороги «Амур» Чита – Хабаровск транспортного коридора Москва – Владивосток работы по рубке просеки выполнены полностью.

Устройство пионерной дороги на этих же участках выполнено на 85% и к 15.05.2002 г. будет полностью закончено.

В.К. Иваненко, директор Межрегиональной дирекции
по дорожному строительству в Дальневосточном регионе России
(ГУ ДСД «Дальний Восток»)

ЗАСЕДАНИЕ СОВЕТА ГСДХ

26 апреля на Бочкова, 4 состоялось заседание совета Государственной службы дорожного хозяйства Минтранса России. Вел заседание первый заместитель министра транспорта РФ Игорь Слюняев.

В повестке дня очередного заседания совета значилось несколько вопросов, главным из которых был вопрос под номером один – об источниках финансирования дорожного хозяйства в 2003 году и в последующие годы. На сегодняшний день это самая животрепещущая тема для отрасли. Процесс разрушения налаженного дорожного дела, по мнению специалистов, уже начался, заморожены сотни дорожных строек, трудные времена переживают подрядные организации, отмечается спад деловой активности в смежных областях.

По мнению докладчика Валерия Мосалова (ассоциация РАДОР), ситуация с финансированием критическая и, если не принять срочных мер, она будет ухудшаться и процесс разрушения дорожной сети может стать необратимым. Совет ГСДХ выработал ряд рекомендаций для решения этой проблемы – недопущения разрушения опорной дорожной сети в условиях недофинансирования отрасли.

Совет обсудил также и другие вопросы, в том числе о ходе строительства автомобильной дороги Чита – Хабаровск (докладчик В. Иваненко) и обхода города Сочи (докладчик А. Асатуров).

КОНЦЕПЦИЯ ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗАКОНА «О ФИНАНСИРОВАНИИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ», РАЗРАБОТАННАЯ ЦЕНТРОМ ЗАКОНОДАТЕЛЬНОЙ ПОДДЕРЖКИ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

1. ОБОСНОВАНИЕ

...Основные задачи государства по развитию сети автомобильных дорог определены в одобренной Правительством Российской Федерации Федеральной целевой программе «Модернизация транспортной системы России», которая предусматривает в качестве одного из условий ее реализации совершенствование системы финансирования автодорог. Однако законодательная база финансирования автодорог на сегодняшний день отсутствует. Статус территориальных дорожных фондов не соответствует в полной мере Бюджетному кодексу.

Отсутствует законодательный акт, регулирующий межбюджетные отношения в дорожном хозяйстве, регламентирующий порядок расходования средств, выделяемых на автодороги. Предусмотренный Налоговым кодексом дорожный налог, который должен стать основным источником формирования территориальных дорожных фондов, законодательно не закреплён, не определены источники, его формирующие.

Ставки налога на владельцев транспортных средств (транспортного налога), установленные Законом «О дорожных фондах», не индексировались с 1992 года и ничтожно малы. Их размер в настоящее время регулируется законодательством субъектов Российской Федерации, что приводит к неравному налогообложению граждан, проживающих в различных регионах, представляя порой не всегда обоснованных льгот широкому кругу налогоплательщиков.

Действующее налоговое законодательство предусматривает, что с 1 января 2003 г. утрачивает силу Закон «О дорожных фондах в Российской Федерации» и отменяется налог на пользователей автомобильных дорог, служащий основным источником формирования территориальных дорожных фондов (более 80%). Это приведет к тому, что начиная с 2003 года объем средств, выделяемых на автодороги, может сократиться почти в 3 раза (с 214 до 78 млн рублей), причем этих средств будет недостаточно не только для строительства автодорог, но для их содержания и ремонта.

Причем в первую очередь это затронет интересы субъектов Российской Федерации, где объем финансирования дорожных работ может сократиться почти в 6 раз.

В отчете «Анализ расходов федерального бюджета на дорожное хозяйство», выполненном по заказу Минфина России Центром фискальной политики при поддержке Агентства международного развития США, делается вывод, что «для дорожного строительства, которое является чрезвычайно капиталоемким и длительным процессом, переход на среднесрочное планирование, финансирующие источники и объемы финансирования программ на несколько лет является обязательным, так как позволяет избежать недофинансирования строек и погашение кредиторской задолженности...».

Именно отсутствие таких финансирующих источников у нас в стране стало причиной того, что одобренная Правительством Российской Федерации в 2001 году национальная программа совершенствования и развития автомобильных дорог до 2010 года «Дороги России XXI века» еще до начала ее реализации (1 января 2002 г.) не выполняется, так как объемы ее финансирования из федерального бюджета оказались почти на 80% меньше, чем объемы запланированных к строительству автодорог.

В результате первый же год реализации этой программы развития автодорог ознаменован закрытием более 100 дорожных строек на федеральных автодорогах.

Таким образом, актуальность и неотложная необходимость скорейшего принятия федерального закона, регулирующего вопросы финансирования дорожного хозяйства, не вызывает сомнений, что подтверждается целым рядом поручений Председателя Правительства Российской Федерации, данных по этому вопросу (протокол от 16.12.2000 г. № МК – П15–35п, протокол заседания Правительства Российской Федерации от 28.06.01 № 26). Однако в плане законопроектных работ Правительства указанный законопроект отсутствует.

Продолжение на стр. 18 →

СОВЕТ УЧЕНЫХ И ПРАКТИКОВ

В столице Белоруссии Минске в рамках Межправительственного совета дорожников СНГ прошла научно-практическая конференция «О проблемах законодательно-правового обеспечения финансирования и организационного развития дорожного хозяйства». В ней приняли участие ученые и специалисты-практики в сфере автомобильных дорог из Белоруссии, Грузии, Казахстана, Киргизии, Молдавии, России, Таджикистана, Украины.

ства по обеспечению финансирования и организационному развитию дорожного хозяйства. Суть ее – определение одних подходов в решении общих для всех задач. Это – сравнительный анализ принятых в государствах законов и нормативных актов; определение приоритетов, обеспечивающих наиболее эффективное использование финансовых ресурсов; создание условий для устойчивого финансирования национальных программ...

кациях. Здесь заметим только: по мнению участников конференции, она дала не только пищу для ума, но и фактический опыт для конкретных дел. Это отметил и председатель МСД А.В. Минин, сказав, что цель конференции – первой, кстати, за десятилетнюю историю межправительственного совета дорожников – достигнута: наука и практика сошлись воочию. «Пока, правда, только в зале, – подчеркнул он. – Осталось им вместе выйти на наши дороги».

Конференция оказалась еще и своеобразной. Сейчас в работе дорожной отрасли стран содружества, отмечается в принятой резолюции, ощущается ряд серьезных проблем. Вследствие недостаточной развитости нормативной базы и низкого уровня финансового обеспечения нарастает износ существующей сети автомобильных дорог, ограничены возможности осуществления неотложных работ по строительству и реконструкции дорог, обновления основных производственных фондов, продолжает оставаться достаточно высокой аварийность на дорогах, усиливается негативное воздействие на окружающую среду и здоровье человека.

Принятая резолюция носит характер рекомендаций. Участники конференции считают приоритетными следующие меры.

Формирование принципов скоординированной политики по законодательно-правовому обеспечению финансирования и организационного развития дорожного хозяйства стран – участниц Межправительственного совета дорожников, определение базовыми документами законов об автомобильных дорогах и о дорожных фондах.

Усиление роли дорожных администраций в развитии дорожного хозяйства стран содружества, наделение их достаточными полномочиями и самостоятельностью.

Обеспечение устойчивого и достаточного финансирования дорожного хозяйства на основе более полного привлечения средств пользователей автомобильными дорогами с учетом их потребности в транспортных связях и степени воздействия на дороги.

Активизация научного потенциала стран с целью решения важнейшей задачи: обеспечение сохранности национальных сетей автомобильных дорог и их совершенствование на основе широкого внедрения современных технических средств, ресурсосберегающих технологий и экологически чистых материалов.

Налаживание регулярного обмена информацией о деятельности дорожных администраций по нормативно-правовому обеспечению функционирования дорожного хозяйства содружества.

С этими предложениями и обращаются участники научно-практической конференции в Исполком Содружества Независимых Государств и к их правительствам. Последним остается дать ход делу.

Евгений ИВАНОВ

Минск



Вел заседания председатель МСД первый заместитель министра транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, директор департамента «Белавтодор» Александр Васильевич Минин. В своем докладе, который стал «застрельным» в развернувшейся затем дискуссии, он обосновал необходимость координации законодательных актов по развитию автомобильных дорог стран содружества, прежде всего международных, связывающих экономики государств, способствующих их взаимному росту. Александр Васильевич поделился также опытом изыскания средств для финансирования дорожной отрасли в Белоруссии. В основе его – создание специальных дорожных фондов.

И еще одно суждение Минина покзалось принципиально важным в связи с общей тенденцией включения дорожных администраций в состав министерств транспорта. «Любая, даже самая незначительная потеря самостоятельности органами управления дорожным хозяйством страны ни в коей мере не способствует стабилизации этой важнейшей отрасли экономики», – считает он.

Координация работы в рамках МСД по подготовке законодательно-правовой и нормативно-технической базы дорожной отрасли СНГ был посвящен доклад заместителя председателя – руководителя секретариата МСД Бури Бачабековича Каримова. В нем представлена концепция согласованной политики стран содруже-

ва Б.П. Кутько говорил о тех же проблемах на опыте своей отрасли. А он немалый: в Молдавии 90 процентов всех перевозок – автомобильные.

«Роль науки в развитии нормативно-технической базы дорожного хозяйства» – тема выступления генерального директора Белдорнии профессора А.В. Бусела. О проблемах стандартизации дорожной отрасли говорил директор Каздорнии профессор О.А. Красиков

Актуальными и содержательными были выступления ученых из России: декана дорожно-строительного факультета МАДИ – ГТУ доцента Н.В. Быстрова («Совершенствование нормативной базы дорожного хозяйства»), вице-президента Российской академии транспорта профессора Е.М. Лобанова («Нормативно-правовое обеспечение межгосударственного сотрудничества в области автомобильных дорог»), проректора МАДИ – ГТУ профессора В.В. Сильянова («Особенности обеспечения финансирования дорожного хозяйства в рыночных условиях») и заместителя генерального директора Росдорнии старшего научного сотрудника В.Ю. Гладкова («Система менеджмента качества в соответствии с международными стандартами ИСО серии 9000 и особенности ее внедрения на российских предприятиях дорожного хозяйства»).

Раскрыть содержание каждого выступления в информационной заметке не представляется возможным, это мы постараемся сделать в последующих публи-

В Москве, в павильоне «Триумф» выставочного комплекса на Фрунзенской набережной, с 23 по 26 апреля проходила 5-я Московская Международная выставка дорожного хозяйства России

ДОРОГА-2002

МЕСТА СОБЫТИЯ



И СОЛНЦЕ СВЕТИЛО

Главную по статусу российскую дорожную выставку в этом году открывали два депутата российской Госдумы: председатель российского Союза товаропроизводителей, бывший глава правительства СССР Николай Иванович Рыжков и председатель подкомитета по дорожному хозяйству, бывший руководитель ростовских дорожников Виктор Михайлович Топилин. И хотя люди они и уважаемые, и известные – первый в политических кругах, второй в дорожных – многие участники выставки надеялись увидеть на церемонии открытия первых лиц, или их заместителей из Минтранса, Росавтодора и московской мэрии. Увы, никто из них так и не завернул на Фрунзенскую набережную, а собственно дорожную отрасль представляла на главной выставке года ассоциация АСПОР в лице ее генерального директора Александра Сергеевича Малова.

Впрочем, отсутствие высоких начальников (все предыдущие Международные дорожные выставки, как правило, открывали руководители отрасли и министерства) праздника не испортило. Ласково светило весеннее солнце, звучали аплодисменты, люди улыбались, говорили правильные слова о пользе дорог для экономики страны и жизни, желали выставке и ее участникам выгодных контрактов и всяческих успехов...

БЕЙ СВОИХ?

После церемонии открытия почетные гости внимательно осмотрели выставку, подолгу останавливаясь у стендов ведущих отечественных и зарубежных изготовителей разнообразной техники и материалов. У бывшего премьера и дорожников повышенный интерес вызвали новые технологии в проектировании и изысканиях, геотекстили, высококачественные разметочные материалы, но особенно экологичные мобильные асфальтовые заводы фирмы «Линтек», на сегодняшний день, пожалуй, лучшие в мире. Во всяком случае на Виктора Топилина,

за 43 года работы в отрасли изучившего дорожную технику вдоль и поперек, технические характеристики и возможности завода произвели сильное впечатление.

– Эх, нам бы такую технику! – не могли удержаться от комментариевев дорожники. – Дорого! – И тут же новые реплики: – Да о чем разговор при нынешнем финансировании дорожного дела? Зато нынешний премьер свой – дорожник! – Все заулыбались. – Вот уж действительно не повезло нашему брату! Как говорится, бей своих, чтоб чужие боялись!

А если серьезно? Журналисты попросили Рыжкова прокомментировать нынешние действия правительства и проправительственных фракций в Госдуме, торпедировавших дорожное финансирование. Николай Иванович назвал их ошибочными и даже «наносящими ущерб национальным интересам». И как бы мы ни относились к бывшему премьеру и плановой экономике, к этим словам мэтра ох, как следовало бы прислушаться белодромовскому выпускнику МАДИ и народным избранникам, послушно проголосовавшим за непродуманные решения по ликвидации дорожного фонда.

«ТРИУМФ» БЕЗ ТРИУМФА

Говорят, по количеству выставок в центре и на местах дорожная отрасль выходит на первое место в стране. И это, с одной стороны, хорошо, поскольку, по всем рыночным меркам и законам, свидетельствует о динамичности ее развития и хороших финансовых возможностях, инвестиционной привлекательности этой сферы производства. С другой стороны, и это тоже факт, подобная распыленность привела к тому, что дорожные выставки в Москве стремительно теряют свое значение как событие.

Вот и на этот раз в замечательном выставочном комплексе «Триумф» почти незаметно для отрасли и Москвы прошла главная дорожная выставка года. Кстати, юбилейная. И как тут не вспомнить ее день рождения! Пять лет назад, в Манеже, под дождем, при большом скоплении публики и прессы, с участием первых лиц (выставку посетил и мэр Москвы Юрий Лужков), под аплодисментами родилась наша главная выставка «ДОРОГА».

А сейчас она вроде как и сирота?



Владимир СТАРОСТИН
Фото Александра АЛЕКСАНДРОВА

На снимках:
церемония открытия; первое слово Николаю Рыжкову;
у макета завода «Линтек»

ХРАМУ БЫТЬ!

Вот уже более года журнал «Автомобильные дороги» выступает информационным спонсором возведения на Мамаевом кургане Храма Всех Святых. С инициативой его строительства выступили дорожники Волгоградской области, и эту акцию благословил Патриарх Московский и всея Руси Алексий II.

22 июня 2001 года, в день 60-летия начала Великой Отечественной войны, журнал призвал всех работников дорожной отрасли России, сыновей и внуков, дочерей и внучек, родных и близких погибших в Сталинградской битве, на фронтах Великой войны нашего Отечества с фашизмом и всех наследников славы солдат Второй мировой внести посильный вклад в сооружение храма-памятника. Почти в каждом номере журнала редакция информировала своих читателей о сборе пожертвований на строительство православного храма. Буквально накануне нашего большого национального праздника – Дня Победы на расчетный счет знаменитой стройки перечислили 10 тысяч долларов наши американские друзья из фирмы «Глобул». Поступили и другие частные пожертвования.

В конце апреля на Мамаевом кургане прошли субботники. Весь мемориальный комплекс встречает праздник Победы чистотой и весенним убранством. А 9 мая в Волгограде состоится Крестный ход с площади Павших борцов в центр Мамаева кургана. Его организаторы – Волгоградский русский народный собор, Волгоградская епархия, областная и городская администрации. Будет отслужена панихида по жертвам Сталинградской битвы. В тот же торжественный день в основание Храма Всех Святых будут заложены первые кирпичи.

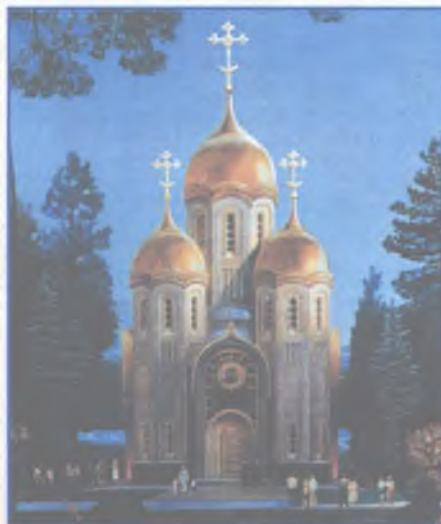
Администрация строительства храма обращается с просьбой к руководству Росавтодора, ко всем дорожным организациям внести посильную лепту в финансирование строительства храма, чтобы в день 60-летия Сталинградской битвы отслужить в нем первый молебен, как было задумано.

Наш. корр.

г. Волгоград

«НЕТ КОАЛИЦИИ ТОЙ ЛЮБВИ,
КАК ЕСЛИ КТО ПОЛОЖИТ
ДУШУ СВОЮ ЗА ДРУЗЕЙ СВОИХ»
Вл. иг. Иван. 15.

Храм Всех Святых на Мамаевом кургане



Граждане России!

К 60-летию Сталинградской битвы всем миром,
как это делалось на Руси с древних времен,
построим на Главной высоте России храм-памятник воинам, отдавшим жизнь свою
за наше Отечество

И пусть храм Всех Святых символом нашей ЛЮБВИ и вечной ПАМЯТИ,
символом нашего единства



И седина их – цвет весны...

Наверное, нет для ветеранов Великой Отечественной войны праздника более дорогого и светлого, чем День Победы. С особым чувством ожидают его дорогие наши старики, ведь в этот день они, побратимы фронтовых дорог, вспоминают незабываемое.

Стало доброй традицией: ежегодно в канун праздника фронтовые дорожники встречаются в Росавтодоре, выезжают на Поклонную гору, к местам боев, развернувшимся на заснеженных полях Подмоскovie.

А какие одухотворенные лица у ветеранов! Это надо видеть. Недаром поэт об этом поколении сказал: «И седина их – цвет весны...»

НЕТ УЗ СВЯТЕЕ



«Узы — все что привязывает или связывает нравственно, что привлекает и держит»... — сказано в словаре В. Даля. Узы родства, дружбы. Узы долга, обязанностей. Узы гражданина Отечества! И как было не понять ветерана Великой Отечественной войны, почетного дорожника России Анатолия Алексеевича Войнова, всю сознательную жизнь несущего в себе сыновье чувство к Родине...

Он хоть и Войнов, но вовсе не воинственный с виду. Мягкое добродушие в лице, спокойная сила в статном еще теле. А идет ветерану семьдесят восьмой год!

— Ощущаете возраст? — спрашиваю его. И слышу в ответ:

— Раны принуждают к этому. И контузия. Да вот она, — указал на прислоненную к стене клюку.

Анатолий Алексеевич ходит, опираясь на нее, надежную помощницу покалеченной на фронте ноги. Я удивился, увидев его на памятном снимке шагающим без нее по Красной площади в строю ветеранов — участников легендарного военного парада 1941 года в ноябре 2001-го.

Войнов понимающе улыбнулся:

— Посудите сами, кто бы пустил меня в строй с клюкой? Из-за возможного перенапряжения, вредного для здоровья. А мне так хотелось вернуться туда, в юность, ощутить в себе то молодое волнение, которое, как оказалось, стало мерой чувства долга и ответственности. Вот и пришлось пойти на хитрость.

Правда, хитрость эта оказалось бесхитростной. Анатолий Алексеевич продырявил правый карман выданной парадной шинели и вставил в прореху свою клюку. В начале движения (строевого шага от стариков никто не требовал) шел, незаметно опираясь на укрытую от ненужных глаз палочку-выручалочку, вспоминает он с улыбкой.

— А уж когда поступила команда на равнение и ряды по обыкновению сомкнулись, опорой мне стала вся шеренга.

Помолчал и, словно отвечая на возможный мой вопрос, сказал просто: «Ощущение полета!»

А может быть, он вспомнил то молодое свое чувство, которое испытывал, шагая

парад! И участвующие в нем войска с трибуны Мавзолея приветствовал лично Сталин! И наверное, тогда же во всех концах света поняли, на чьей стороне будет победа.

Вот в каком средоточии противоборствующих сил оказался паренек с берегов Амура Толя Войнов. В июне 1941-го ему шел семнадцатый год. Он только что окончил девятый класс. Но, услышав по радио о вероломстве фашистской Германии, поступил по-взрослому: посчитал себя призванным — по долгу, по обязанности защищать Родину. Не один он был таким — только среди одноклассников нашлось еще одиннадцать, решивших добровольцами пойти на фронт. Так были воспитаны. Да и то, что жили в приграничье, имело немалое значение. Росли, по сути, в воинском гарнизоне. У многих отцы были военнослужащими. У красноармейцев кросс или лыжная подготовка — и ребячья ватажка выстраивается им вслед. И Войнов с ними. Вожаком. Заводила по характеру! Потому, когда подрос, выбрали комсоргом класса, а в девятом — секретарем комсомольской организации школы. Он и возглавил поход сверстников в Благовещенский горком комсомола.

В военкомате зацепились было за возраст. Но уж больно настойчив был в своем порыве Толя Войнов и внешне гляделся молодцом: и ростом взял — 182 сантиметра, и спортивен — стать богатырская. Это и решило дело. Как раз началось формирование молодежной дивизии из добровольцев Сибири и Дальнего Востока. Определили его в лыжный истребительный батальон. Все как на подбор, вспоминает Анатолий Алексеевич. И в каждом — неудержимое стремление на фронт: из Канска, где проходили военную подготовку, до Красноярска, где формировался эшелон для пополнения фронта, они совершили двухсоткилометровый тренировочный лыжный переход по... подернутой инеем траве, так как вопреки ожиданиям снег не выпал.

Нет уз святее тех, которые связывают каждого с каждым, а всех вместе с Родиной. Войнов и сейчас убежден в этом.

В Москву прибыли в середине октября — как раз к семнадцатилетию нашего

героя. Красную площадь видел он только в кинохронике да теперь вот на военном параде. Сквозь не прекращающийся снег смутно угадывались очертания стен и башен Кремля, а Сталина, помнится Анатолию Алексеевичу, он видел отчетливо: дорисовало воображение.

А потом — сплошная реальность. Без передыха на фронт. И сразу бой. Под Серпуховом, под Тулой. Первая боевая награда — медаль «За отвагу» — за освобождение усадьбы Л.Н. Толстого «Ясная Поляна». Войнов так удачно выбрал огневую точку со своим пулеметом, что, отходя под натиском освободителей, фашисты оказались в его секторе огня. Сколько их положил, Анатолий Алексеевич не сосчитал, недосуг было, но, помнит, ненависть к захватчикам несколько утोलил. После боя в батальон приехал командарм 50-й генерал Болдин, чтобы лично вручить награды отличившимся. Когда вызванный из строя Войнов предстал, назвав, как положено, свое воинское звание, генерал обнял его, сказав:

— Теперь ты, сынок, сержант. Спаси-бо тебе, — и приколот прямо к маскхалату медаль.

А дальше... Дальше бои, бои, бои... Анатолий Алексеевич участвовал в освобождении городов Алексин, Калуга, Мосальск, Перемышль, Вязьма, Смоленск. До мая сорок третьего. К тому времени Войнов определили в разведчики. В одной из вылазок в тыл врага группе крупно повезло: захватили унтера-штабника с портфелем. Как? Анатолий Алексеевич сказал мягко:

— Да так, — и сжал кулак. Понятно было, не за шиворот встряхнули, а ... — Долго не приходил в себя, — весь комментарий.

Дело привычное для разведчиков. Необычным оказалось другое: фрицы быстро хватились пропавшего, из-за бумаг имеющих при нем, вероятно. Бросили немалые силы в погоню за разведчиками и попытались отсечь их от линии фронта минометным и артиллерийским огнем. Группа из трех человек ушла вперед с языком, а двое — Войнов и Иван Тынько — осуществляли прикрытие и попали под обстрел. Тут-то Анатолий Алексеевич получил контузию и тяжелое ранение. А напарник его погиб...

После войны Войнов учился, работал. Жил, одним словом. Между двумя главными вехами, ставшими знаковыми событиями — «медалью «За отвагу» и званием почетного дорожника России.

Евгений ЕРХОВ
Фото Александра АЛЕКСАНДРОВА

ОСТАНУТСЯ НАШИ СЛЕДЫ

Мир подвига неисчерпаем. Все в нем связано крепчайшими нитями: прошлое и настоящее, настоящее и будущее, кровь, пролитая за победу, и горячая, беспокойная, живая кровь подвига мирных дней.

Есть волнения и восторг от подвига, который полыхнет, как сверкнувшая в небе звезда, а есть тот, что складывается из обыкновенных дел, но которые никогда не бывают ни серыми, ни будничными.

Об этом мы тоже всегда должны помнить. И наверное, особенно, когда вспоминаем прошедшую войну и тех, кто в сводках не значился, особыми наградами не отмечался. Просто на совесть делал свою очень тяжелую, но такую нужную для победы работу – прокладывал автомобильные дороги.

Одним из таких тружеников, отдавшим всю свою жизнь строительству мостов и автомобильных дорог, был Всеволод Тихонович Федоров. В этом году ему бы исполнилось 100 лет.



Его судьба тесно слилась с судьбой страны. Родился Всеволод Тихонович в 1902 году в Ашхабаде, в семье железнодорожника. Трудиться начал рано, с 14 лет, работал на железной дороге. В 1919 году вступил в ряды РКП(б) и буквально через месяц его, как коммуниста, мобилизовали в Красную Армию, на защиту молодой Советской республики. В том же году окончил курсы командиров. Участвовал в боях. Был командиром роты части особого назначения. И даже когда закончилась гражданская война, ему оружие не пришлось зачехлять. Кругом разруха, голод, кулацкие восстания, банды... Редко выдавалась свободная минута для отдыха, для того, чтобы съесть корку хлеба, взяться за книжку. Мечтал об учебе. Верил, что станет время, когда стране он понадобится не с шашкой и револьвером, а с хорошими знаниями. Хотел стать инженером, строить дороги.

Порой удивляешься: как мальчишки тех лет быстро выросли. Федорову тогда было всего лишь двадцать, сейчас, по нынешним временам, это еще мальчонка, за которым мама и папа ходят с носовым платком. А у него была такая ответственность – знаем из литературы, по многочисленным фильмам, для чего существовали в те страшные годы части особого назначения. И посоветоваться было не с кем – отца рано не стало, вокруг обстановка подозрительности. Приходилось все решать самому и ответственность брать на себя. Но мужества и стойкости ему было не занимать. Суровое время закалило, сформировало в нем бойцовские качества.

Наверное, еще и природный ум способствовал тому, что после демобилизации из армии в 1923 году, когда молодая Республика Советов получила передышку, Федорову предложили работу в управлении недвижимости имущества Моссовета.

Ответственности было не меньше, чем на войне, а порой даже больше. Требовались иные подходы. Поэтому пришлось перестраиваться, находить себя в мирной жизни. Хорошо зарекомендовал себя. В 1924 году его направляют на учебу в Московский механический институт. Но мечта связать свою судьбу с дорогами не оставляет молодого человека. И через несколько лет он переводится в Московский институт инженеров транспорта. Министерства путей сообщения, из которого факультет строительства дорог потом выделился в МАДИ. С этого момента, можно сказать, Федоров и начинается как специалист-дорожник.



Учится в институте и работает заместителем начальника участка, начальником, главным инженером, начальником управления по строительству набережных, мостов и автомобильных дорог Моссовета. В будни и праздники мотается по стройкам.

Как-то на строительство одного из участков набережной Москвы-реки заехал большой начальник. И разругался. Не так, мол, делается насыпь, плохо укладывается плитка. Не будет смотреться. Надо все переделать. Федоров спокойно возразил:

– Ничего переделать нельзя. Если вам нужно сделать всего лишь на год, то делайте это без меня, я халтурой заниматься не буду.

Начальник что-то хотел сказать, но поперхнулся от злости. «Ну, умник, я с тобой разберусь». А через час его срочно вызвали к заместителю председателя Моссовета, который курировал строительство. Тот без вступления сразу в карьер:

– Ты что там Николаю Тимофеевичу наговорил?

И уставился на Федорова гневными глазами. Тот не отвел взгляда, как можно спокойнее ответил:

– Сказал, чтобы не вмешивался в то, в чем не соображает. Меня учили, а не его.



Мне доверили, я за свою работу отвечаю сполна. Если плохо сделаю – наказывайте, а отбивать мне руки не надо.

– И накажем, если будет плохо.

Но наказывать не пришлось.

Да мало ли было таких эпизодов, когда приходилось порой идти на ощупь. Не хватало знаний, опыта – кот наплакал. И в тех условиях всеобщей подозрительности, когда сотнями, тысячами людей отправляли на гулаговские стройки за малейшую провинность, а то и просто по навету соседей или товарищей по работе, – это был поступок. Таким он и оставался на всех должностях, на какие бы партия его ни назначала. Тогда ведь не особенно учитывалось собственное мнение, «хочу» или «не хочу». Было одно требование: надо! Иди, работай для страны.

И Федоров работал на совесть. В 1937 году его назначают заместителем народного комиссара коммунального хозяйства РСФСР. В ЦК ВКП(б) сказали: «Стране нужны знающие дело руководители, а не начальники, умеющие произносить красивые лозунги. Так что принимайтесь за работу, Всеволод Тихонович». И он работал, не жалея себе. В кабинете и дома бывал редко. Мотался по городам и весям. Пытался во все вникнуть, разбирался до мелочей, о людях судил не спонтанно, головы не рубил.

– Для меня человек ценен прежде всего тем, как делает свое дело, – высказался он однажды на представительном собрании, на котором взял под защиту хорошего специалиста, попавшего «на зуб» партийным чиновникам.

Такая прямота далеко не всем нравилась. Были люди, которые разделяли его точку зрения, хотя и побаивались открыто его поддерживать. Только находились и такие, которые нащепывали ему: «Поостерегся бы ты, Всеволод Тихонович, время-то горячее». Но что поделать, таким он был и позицию свою не менял. Об этом

начали и там, «наверху». Но ценили его как отличного работника, человека, преданного своему делу. За что он и страдал. Не успел толком свыкнуться с нынешней должностью, как его назначают начальником Главного дорожного управления РСФСР: «Вы же дорожник, вот и докажите себя здесь».

Обрадовался, что попал в родную стихию. Только чем чаще колесил по стране, тем больше было горечи на душе. Удручало бездорожье. Сам не раз вытаскивал свою машину из грязи. И не то что в каком-нибудь захолустье, а в нескольких верстах от Москвы. Как-то вернувшись домой из поездки, весь перепачканный грязью, бросил жене в сердцах:

— Наши дороги для России такой же враг, как фашизм.

Федоров уже тогда чувствовал дыхание надвигающейся войны.



В звании военного инженера 1-го ранга Федорова назначили начальником Главного управления шоссейных дорог (ГУШОС-ДОРа) НКВД СССР. Он пришел на должность, когда намечалась реорганизация дорожной службы, существовавшая структура не оправдывала себя. Подразделения дорожных войск в ходе ведения боевых действий должны были, помимо разведки, ремонта, восстановления, строительства и обеспечения эффективной эксплуатации военно-автомобильных дорог, выполнять и другие задачи, что затрудняло решение основных проблем. Поэтому требовалось создать высокоманевренные дорожные организации, которые успешно занимались бы только своим делом.

В этом плане ему многое дало участие в финской кампании, где он руководил формированием дорожных войск. Многие его предложения впоследствии были приняты на вооружение в ходе Великой Отечественной войны. И не только по быстрому строительству автомобильных дорог и восстановлению мостов, по которым могли бы проходить машины и тяжелая техника. Большое внимание Всеволод Тихонович уделяет усовершенствованию дорожных покрытий, вооружению дорожников необходимой техникой. Лопатой и киркой много не наработаешь. Все это подтвердилось в первый же год войны.

К осени 1941 года фашисты захватили основную сеть автомобильных дорог европейской части России. Благодаря этому они могли быстро продвигать танки, в которых имели преимущество, другую технику, словом, осуществлять стремительное наступление. И прежде всего на Москву, так как считали, что с взятием столицы война будет окончена. Блицкриг. И с болью в сердце Федоров наблюдал, как дорожники занимались непривычным для себя делом: взрывали мосты, выводили из строя дороги. Чтобы остановить врага, замедлить его продвижение. Только в полосе Западного фронта было взорвано

250 мостов. В те тяжелые дни Федоров писал домой:

«Я видел, как солдаты — а это были не мальчики, настоящие мужчины — плакали, закладывая взрывчатку под мост или дорогу. И я понимаю их. Это очень трудно — самим уничтожать детище своих рук. Но меня утешает то, что когда погоним фашистов назад, в их проклятое логово, мы построим мосты, по которым пойдут наши танки, и они будут не хуже прежних».

И этот миг настал. Но чего он стоил воинам-дорожникам! По свидетельству документов, только с декабря 1941 г. по март 1942 г., когда Красная Армия громила немцев под Москвой, дорожники построили 172 деревянных моста и восстановили 92, установили 2100 км переносных щитов, хворостяных плетей, лапника, снеговых стенок для ограждения дорог от снежных заносов. И все это время главное управление, которым руководил Федоров, также трудилось, не покладая рук. Сам Всеволод Тихонович, его подчиненные, можно сказать, не вылезали с передовой.

Советовались с командирами, изучали местность, состояние грунта, искали решение, как лучше построить мост, дорогу, быстрее обеспечить продвижение наших войск на запад.

Гигантский труд пришлось проделать дорожникам и весной 1942 г. К этому времени Федоров стал заместителем начальника Главного дорожного управления Красной Армии. Ему было присвоено звание генерал-майора технических войск. Ответственности стало больше. А значит, и дел прибавилось. И как всегда — на переднем крае, на фронте.

Весна — это всегда распутица, а с ней и сложности продвижения по дорогам. Не выдерживало и усовершенствованное покрытие, на многих участках оно было разрушено. Даже такая дорога, как Москва — Ленинград, не могла обеспечить массового продвижения транспорта, превратилась в грунтовую, изрезанную колеями, местами совершенно непроезжую. Приходилось прилагать гигантские усилия, забыть о сне и отдыхе. Потом, после войны, встречаясь с однополчанами и вспоминая прошлое, Всеволод Тихонович удивлялся, как могли под бомбежками, артобстрелами в сжатые сроки, буквально в считанные дни построить ту или иную дорогу, которая действует и поныне. Наверное, у войны свои особые мерки.



А сколько было всего дорог и мостов в жизни начальника Главного дорожного управления Советской Армии генерал-лейтенанта технических войск З.И. Кондратьева и его заместителя генерал-майора технических войск В.Т. Федорова? Наверное, не счесть. Потому что прокладывали трассы под Москвой и Ленинградом, под Сталинградом и на Кавказе, в ходе Орловско-Курской и Берлинской операций... Достаточно сказать, что за

годы Великой Отечественной войны было отремонтировано и построено около 100 тыс. км автомобильных дорог, выполнено земляных работ объемом 34 млн м³, подготовлено и подвезено для строительства дорог свыше 20 млн м³ камня и песка, построено, восстановлено и отремонтировано свыше 1 млн погонных метров мостов. Более того, находясь за пределами СССР, личный состав дорожных войск, выполняя свой интернациональный долг, оказывал всемерную помощь народам Европы, освобожденным Советской Армией. Сооруженные советскими мостостроительными частями автодорожные мосты и переправы, а также все построенные и отремонтированные автомобильные дороги после окончания военных действий передавались местным органам власти.

И сбылась мечта Федорова. Если в 1941 году дорожные части начинали свои действия, имея на вооружении лишь топоры и лопаты, то по ходу военных действий благодаря стараниям и настойчивости руководителей ГДУ на вооружение дорожников стали поступать дорожно-строительные, мостостроительные и транспортные машины — тракторы, грейдеры, бульдозеры, скреперы, катки, снегоочистители, домкраты, тали, лебедки, силовые установки и другая современная дорожная техника.

Да, Федоров не поднимал стрелковые батальоны в атаку, не бросал в бой полки и дивизии. Он делал дороги, по которым днем и ночью, в жару и в холод двигались к фронту танки, артиллерия, машины с боеприпасами и провиантом. Двигалось все, что нужно было для войны, для победы. И Родина по достоинству оценила его труд. Наградила двумя орденами Ленина, двумя орденами Красного Знамени, орденами Трудового Красного Знамени и Красной Звезды. Были и другие награды. Но наивысшей наградой для себя он считал признание его труда не только у нас в стране, но и за рубежом. Правительства многих стран — Ирана, ФРГ, Франции, Италии, Бельгии, Бразилии, Польши и других приглашали его поделиться знаниями, опытом строительства дорог.

Плодотворно трудился Всеволод Тихонович и в послевоенные годы. Был первым заместителем министра автомобильного транспорта и шоссейных дорог СССР, начальником Главного управления по строительству автомобильных дорог СССР, заместителем министра транспортного строительства. Профессор кафедры экономики и организации производства МАДИ, главный редактор журнала «Автомобильные дороги», лауреат Государственной премии СССР.

В апреле 1989 года Всеволода Тихоновича Федорова проводили в последний путь. Но память о нем жива. Друзья, однополчане часто вспоминают его. И помнят сказанные им слова: «Там, где мы бывали, останутся и наши следы». Да, останутся — в дорогах и мостах.

Александр НЕКРЫЛОВ

ОПЫТ СТРОИТЕЛЬСТВА АСФАЛЬТОБЕТОННЫХ ОСНОВАНИЙ И ПОКРЫТИЙ ПРИ ПОНИЖЕННЫХ ПОЛОЖИТЕЛЬНЫХ И ОТРИЦАТЕЛЬНЫХ ТЕМПЕРАТУРАХ ВОЗДУХА

Сергей ФУРСОВ,
кандидат технических наук, заведующий лабораторией
укрепления грунтов (Союздорнии)

КАК ПРОДЛИТЬ

СНиП 3.06.03-85 разрешает укладку горячих асфальтобетонных смесей в основания и покрытия весной и летом при температуре окружающего воздуха не ниже 5°C, осенью – не ниже 10°C. Допускается производить работы с использованием горячих асфальтобетонных смесей при температуре воздуха не ниже 0°C при соблюдении определенных требований.



Увы, зачастую эти требования не выполняются и работы по укладке асфальтобетонных смесей осуществляются при пониженных температурах воздуха. Обусловлено это необходимостью завершения строительства объекта, стремлением закрепить кадры специализированных предприятий (продление сроков строительства на осенне-зимний сезон является весьма положительным фактором), нестабильным финансированием, при котором основное поступление средств приходится на 3-й-4-й кварталы года. Это обуславливает повышенную активность строительства асфальтобетонных оснований и покрытий именно в конце сезона.

Учитывая эти обстоятельства, в 1990 году специалисты Союздорнии, его Ленинградского и Омского филиалов, а также СИБАДИ и ХАДИ в соответствии с общесоюзной про-

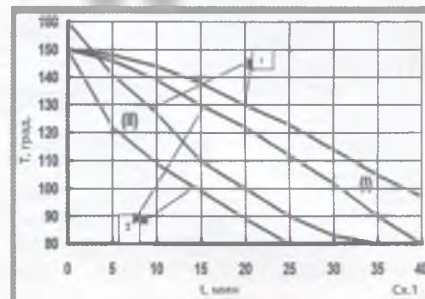
граммой, утвержденной Госстроем СССР, разработали «Методические рекомендации по строительству асфальтобетонных покрытий при пониженных положительных и отрицательных (до минус 10°C) температурах воздуха».

В «Рекомендациях» приведены основные мероприятия по заблаговременной подготовке АБЗ, способствующие уменьшению потерь тепла при технологическом процессе выпуска смесей. Изложены способы подготовки оснований дорожных одежд в зависимости от погодных условий и методы, снижающие интенсивность охлаждения уложенного слоя смеси.

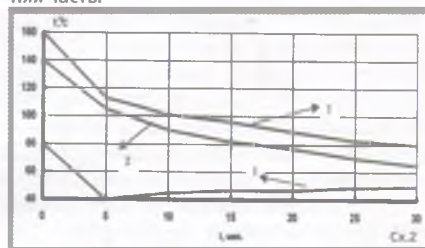


Опыт укладки горячих асфальтобетонных смесей при отрицательных температурах воздуха показал, что при транспортировании смеси в большегрузных обогреваемых автомобилях с укрытием ее полами теплопотери невелики. Значительные потери тепла на стадии укладки и уплотнения смеси происходят на границе соприкосновения ее с основанием и окружающим воздухом (сх.1).

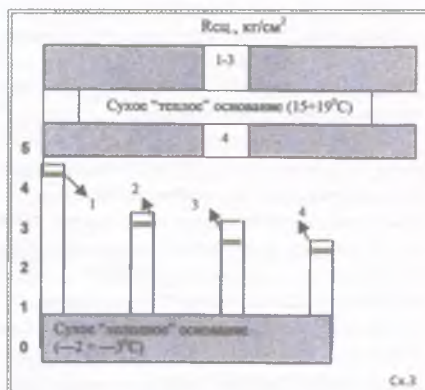
При этом если основание сухое, то времени остывания нижней части укладываемого слоя зачастую доста-



Изменение во времени (t) температуры (T) крупнозернистой асфальтобетонной смеси при температуре воздуха от -8 до -9°C и скорости ветра 2-4 м/с (I) и температуре воздуха от -19 до -21°C и скорости ветра 3-5 м/с (II) в различных частях слоя покрытия (толщиной 10 см); 1 - верхняя часть; 2 - нижняя часть.



Изменение во времени (t) температуры асфальтобетонной смеси (T, °C) в нижней части слоя толщиной 6 см при температуре воздуха минус 5-6°C и скорости ветра 3-5 м/с в зависимости от состояния основания: 1 - не очищенное от снега и льда; 2 - сухое "холодное" (минус 5-6°C); 3 - сухое "теплое" (2-3°C).



Прочность сцепления ($R_{сц}$) между слоями асфальтобетона в зависимости от состояния основания и типа подгрунтовки: 1 - эмульсия; 2 - битум БНД 60/90; 3 - битум БНД 200/300; 4 - без подгрунтовки.

СЕЗОН



точно для эффективной укатки смеси. Не очищенное от снега и льда основание – гарантия того, что укладываемый слой ввиду резкого остывания будет недоуплотнен (сх.2).

Кроме того, состояние основания в значительной степени определяет сцепление его с покрытием (сх.3).



Наличие терморазогревателей с газовыми горелками инфракрасного излучения позволяет решить эту проблему. Они способны подсушивать и нагревать основания до требуемой температуры. Кроме того, нагревательные машины обеспечивают нагрев покрытия, если оно в процессе укатки остыло до критической температуры (до окончания уплотнения). Высокоэффективные уплотняющие машины на пневмоходу в сочетании с нагревательными машинами позволяют осуществлять укладку асфальтобетонных покрытий при отрицательных температурах воздуха, отвечающих требованиям СНиП.

Сложнее обстоит дело с подготовкой асфальтобетонных заводов к работе при отрицательных температурах воздуха. Как правило, каменные материалы складываются под открытым небом, что затрудняет их использование, особенно отсеков дробления. Смерзшиеся глыбы отсеков дробления без предварительной обработки подать в сушильный бара-

бан невозможно. Асфальтобетонные заводы сложно запускаются, необходим нагрев отдельных узлов и их теплоизоляция. Так, при запуске завода «Lintec» (кстати, отлично зарекомендовавшего себя в России) в г. Перми в январе 2001 г. для нагрева узлов мешалки, весовых дозаторов использовали газовые «тепловые пушки» с укрытием установки тканью.

Несмотря на определенные сложности выпуска и укладки горячих асфальтобетонных смесей при пониженных положительных и

отрицательных температурах воздуха, необходимость в этих видах дорожных работ ежегодно возрастает, что ставит задачу включения этих работ в СНиП.

На снимках:

АБЗ «Lintec»;

подготовка основания и укладка покрытия из асфальтобетонной смеси при отрицательных температурах воздуха;

укрытие смесителя тканью;

нагрев основания тепловой машиной фирмы «Lemminkeinen»



Выдающийся деятель отечественного мостостроения Н.М. Колоколов в конце 30-х годов минувшего века впервые обобщил накопившийся к этому времени опыт и изложил рекомендации по развитию и совершенствованию скоростного строительства мостов. Свою актуальность они сохраняют и до настоящего времени.

Основы скоростного строительства должны закладываться на стадии проектирования объекта. Главную роль здесь, как правило, играет проект организации строительства (ПОС), в полной мере учитывающий особенности конструкции и местные условия.

Календарный план должен предусматривать параллельное ведение

работ по устройству опор и пролетных строений с оптимальным опережением постройки опор, сокращение сроков строительства и форсированные темпы его инвестирования. Основную роль в организации скоростного строительства играет внедрение новых конструкций и технологий.

Как известно, наиболее трудоемкими конструкциями моста являются опоры. Поэтому основные резервы в части сокращения сроков строительства заключены в процессах их соору-

жения. По устройству опор и пролетных строений с оптимальным опережением постройки опор, сокращение сроков строительства и форсированные темпы его инвестирования.

была проведена на мосту через Каму у села Сорочьи Горы, что позволило сэкономить 11 млн руб. в ценах 1991 года. Значительный эффект в части ускорения строительства может дать применение виброшнековой технологии сооружения буровых свай с вибропогружением длинных арматурных каркасов в скважину, заполненную бетоном (технология CFA). Такие буровые сваи используют-



СКОРОСТНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО:

Валерий КАЛЮГА,
кандидат технических наук, директор МО-125

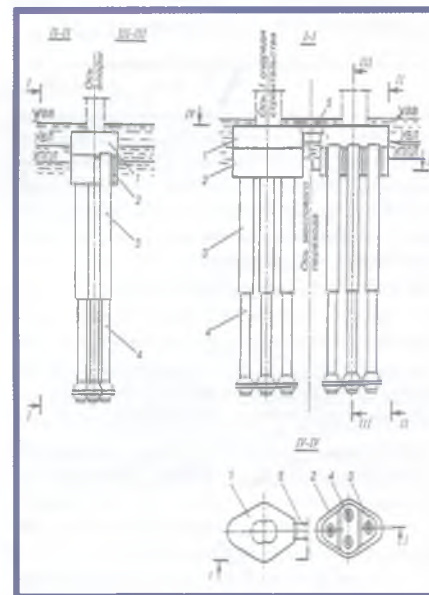
работ по устройству опор и пролетных строений с оптимальным опережением постройки опор, сокращение сроков строительства и форсированные темпы его инвестирования. Основную роль в организации скоростного строительства играет внедрение новых конструкций и технологий.

Как известно, наиболее трудоемкими конструкциями моста являются опоры. Поэтому основные резервы в части сокращения сроков строительства заключены в процессах их соору-

жения. По устройству опор и пролетных строений с оптимальным опережением постройки опор, сокращение сроков строительства и форсированные темпы его инвестирования.

ных мостов через Волгу у Саратова и Каму у Сорочьих Гор, были сооружены опоры новой конструкции с размещением ростверка выше уровня межених вод или нормального подпертого уровня (УППЛ). Защита буровых свай от воздействия ледохода предусматривалась при помощи льдозащитной железобетонной оболочки, объединенной с ростверком. Такая конструкция свайного фундамента исключает устройство шпунтового ограждения и укладку бетона тампонажной подушки.

Внедрение новой конструкции свайного фундамента на мосту через Волгу позволило провести изменение конструкции опоры в целом, в результате чего сроки сооружения комплекса из 17 опор сократились на 2 года, а снижение стоимости комплекса составило в ценах 1984 года 859 тыс. руб. Аналогичная работа



Новая конструкция
русловой опоры:

- 1 – ростверк;
- 2 – льдозащитная оболочка;
- 3 – металлическая оболочка покрытия;
- 4 – буровая свая;
- 5 – распорка



ся как элементы свайного основания и как конструкции, образующие ограждения котлованов.

Помимо того, что этот способ снижает трудоемкость и ускоряет процесс образования буровой сваи, он позволяет сократить количество свай в основании опоры. Это становится возможным за счет улучшения работы сваи на боковое трение, возникающее в результате воздействия давления бетона, подаваемого в скважину, величиной до 8,5 МПа (85 кг/см²). Проведенное статическое испытание сваи, устраиваемое по технологии CFA, показало, что несущая способность ее превысила расчетную в 2 раза. Уменьшение количества свай в свою очередь приводит к сокращению сроков.

Резко сократить сроки строительства мостов на вечной мерзлоте позволяют столбчатые фундаменты. Когда стало ясно, что широко при-

Применение первой из этих технологий подразумевает изготовление на стапелях на берегу железобетонных или стальных опускных колодцев, спуск их на воду, транспортирование на центр опоры и затопление для установки в проектное положение на специально подготовленное на дне основание в виде каменной наброски. Затем колодец заполняется бетоном и служит в качестве опоры моста. Решение не требует устройства каких-либо водозащитных ограждений, фундамента глубокого заложения и позволяет вести параллельно изготовление опускного колодца и устройство каменной наброски на него.

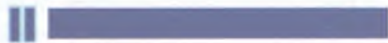
При строительстве висячего моста Акаси-Кайке в Японии в качестве ГФК был использован стальной опускной колодец диаметром 80 м и высотой 65 м, заполненный бетоном после установки на дно при глу-

Для их широкого применения необходимо найти решения, позволяющие производить объединение железобетонной плиты проезда с металлоконструкцией пролетного строения без больших технологических перерывов, связанных с набором прочности бетоном омоноличивания и наступлением отрицательных температур наружного воздуха. Плохо приспособлены к условиям скоростного строительства металлические пролетные строения железнодорожных мостов с безбалластным мостовым полотном на железобетонных плитах. Причина – многостадийность работ по креплению железобетонных плит к металлической конструкции.

Ускорению темпов сооружения сталежелезобетонных пролетных строений в немалой степени может способствовать применение несъемной опалубки его монолитной железобетонной плиты. Известно, что до-

ПЛЮСЫ И МИНУСЫ

менявшиеся до этого в промышленно-гражданском строительстве конструкции и технологии не обеспечивают необходимых темпов строительства мостов на БАМе, группа работников научных и строительных организаций, в состав которой входил и автор настоящей статьи, разработала и предложила свою конструкцию. Ее применение исключило двойную технологию (буровые и свайные работы) и резко сократило время вмерзания сборных столбов в вечномерзлые грунты.



Новые конструкции мостовых опор и технологии их сооружения, широко распространенные за рубежом, возникли под влиянием успехов в сооружении глубоководных платформ, используемых для добычи нефти и газа в открытом море. К ним относятся гравитационные фундаментные конструкции (ГФК) и опоры в виде высоких свайных ростверков на забивных сваях большого диаметра.

бине воды 45 м. Затем на опускном колодце был сооружен пилон высотой 287,6 м.

Опоры одного из мостов в Индии были сооружены в виде высоких свайных ростверков на сваях из металлических труб диаметром 2,5 м со стенкой толщиной 50 мм, длиной до 80 м. Сваи погружались в грунт на глубину более 40 м. Работы по сооружению опор велись с поверхности воды, что позволило обойтись минимальным объемом вспомогательных сооружений, в том числе отказаться от каких-либо водозащитных устройств. В климатических условиях России применение таких свайных опор возможно, но не во всех регионах.



Немалые резервы экономии времени скрыты и при сооружении металлических и железобетонных пролетных строений, усовершенствованных конструкций. В этом смысле показательно положение со сталежелезобетонными пролетными строениями.

статочное много времени уходит на снятие опалубки и отделку разопалубленной поверхности в стесненных и опасных условиях.

На строительстве моста через реку Медведку силами Мостоотряда-125 в качестве несъемной опалубки были использованы гофрированные оцинкованные листы «STEELCOMP». Исследования показали, что при этом значительно снижаются трудоемкость и материалоемкость опалубочных работ, а образующаяся потолочная поверхность плиты не требует отделки. Одновременно в 1,3 – 1,7 раза возрастает разрушающая нагрузка плиты, а трещиностойкость – в 2 раза.

Наряду с совершенствованием конструкций пролетных строений особое внимание – обеспечению их заводской готовности. Конструкция пролетного строения, а также технология его сооружения должны давать возможность в сжатые сроки после установки пролетного строения или его монтажных блоков образовывать полноценную несущую часть искусственного сооружения, значительно

сокращать трудоемкость и соответственно продолжительность работ по обеспечению его полной готовности.

Пока не нашли широкого применения клеефрикционные монтажные соединения элементов стальных пролетов, при устройстве которых подготовка контактных поверхностей производится в заводских условиях. Мостостроительные организации вынуждены затрачивать много времени и средств на создание комплексов по пескоструйной очистке, трудозатраты на которую составляют 15–20% трудоемкости всего монтажа.

На сборных железобетонных конструкциях, как правило, гидроизоляция должна укладываться на заводе-изготовителе в объеме, близком к полному. В настоящее время гидроизоляция балластных корыт всех железнодорожных пролетных строений выполняется в заводских условиях. Конструкция же обычно применяемых в настоящее время пролетных строений автодорожных мостов не позволяет выпускать монтажные элементы, покрытые изоляцией в месте изготовления.

Перспективными можно считать пролетные строения из сводчатых плит, изготавливаемых соответственно по проекту инв. № 29100-М и Мостоотрядом-22 по проекту Союздорпроекта. Подобные конструкции пролетного строения позволяют устраивать оклеечную гидроизоляцию по всей горизонтальной поверхности плиты в заводских условиях, а в пролете изолировать лишь узкие участки над продольными швами установленных вплотную друг к другу монтажных блоков.

IV

Если оценивать металлические и железобетонные пролетные строения с точки зрения их приспособления к скоростному строительству, то предпочтение, конечно, следует отдать металлическим. Их монтаж можно вести круглогодично, вне зависимости от климатических условий. Скоростное строительство мостов с железобетонными пролетными строениями в настоящее время в основном осуществляется путем применения сборных конструкций.

Балки пролетных строений железнодорожных мостов расчетным про-

летом до 27,6 м включительно устанавливаются в пролет с уложенной на них гидроизоляцией и затем объединяются сваркой диафрагм. Сложнее обстоит дело с монтажом пролетных строений автодорожных и городских мостов.

Собственно монтаж продольно-члененных на монтажные блоки пролетных строений возможен с пропуском монтажных агрегатов по неомоноличным балкам и поэтому может выполняться круглогодично, в период отрицательных температур наружного воздуха. Омоноличивание балок целесообразно вести в теплый период года.

Процесс же сборки пролетных строений с поперечным членением на монтажные блоки органически включает в себя операцию по объединению отдельных блоков на «мокрых» или клееных стыках.

Проведение дополнительных мероприятий по защите стыков от замерзания, а также невозможность инъектирования каналов в зимний период сильно снижают темпы строительства. В этом случае существенный эффект может быть достигнут за счет применения внешнего армирования коробчатых железобетонных пролетных строений, широко распространенного за рубежом. При этом отпадает требующая достаточно больших затрат времени работа по протаскиванию пучков внутри каналов и последующему инъектированию этих каналов. Последняя операция может быть выполнена только при положительных температурах наружного воздуха. Наличие же на пучках защитного покрытия позволит вести армирование пролетных строений коробчатой конструкции круглогодично, что весьма существенно, учитывая климатические условия России.

V

В последнее время наметилась тенденция возврата к монолитным железобетонным пролетным строениям, которые обладают рядом преимуществ по сравнению со сборными. Наиболее распространенной в России технологией было бетонирование на стационарных подмостях, устраиваемых в пролете (мост через Оку у Каширы, объекты МКАД, строящийся городской мост через Ангару в Иркутске).

Устройство подмостей, несмотря на достоинство таких систем, как Peri, ALUMA SYSTEMS, требует достаточно больших затрат времени и труда. Кроме этого, могут возникнуть дополнительные затраты на устройство свайного основания под стойки подмостей при их размещении на слабых или пучинистых грунтах, что неблагоприятно скажется на продолжительности и стоимости строительства.

Первый из указанных недостатков этой технологии может быть смягчен за счет четкой организации работ, предусматривающей опережающее устройство подмостей в пролете, смежном с пролетом, где ведутся устройство опалубки, армирование конструкции и укладка бетона.

Поэтому, на наш взгляд, **для скоростного строительства больше приспособлены такие технологии, как навесное бетонирование или бетонирование на передвижных подмостях.** Наиболее универсальным и широко применяемым за рубежом, особенно при перекрытии больших пролетов, является способ навесного бетонирования. Передвижная оснастка может располагаться как над, так и под бетонируемой секцией пролетного строения.

Средняя скорость сооружения пролетного строения при навесном бетонировании достигает 2 м в сутки с использованием двух оснасток, перемещающихся в обе стороны от корня «птички». Применение при этом внешнего армирования бетонированных коробчатых пролетных строений позволит повысить этот показатель.

Темпы сооружения монолитных железобетонных пролетных строений зависят в том числе от проектной прочности бетона, конструкции и скорости набора прочности, при которой можно производить разопалубливание конструкции и передачу на нее монолитных нагрузок. В этом плане весьма перспективным является использование в мостостроении бетонов с высокими эксплуатационными свойствами. Такие свойства бетонной смеси придает введение в нее тонкомолотого кремнезема, что значительно повышает ее прочность и способствует быстрому набору прочности. В России создан модификатор МБ-01, состоящий из микрокремнезема и суперпластификатора, применение которого позволяет получать бетоны класса В70–В80 (прочность



95–100 МПа). В первые сутки прочность такого бетона достигает 30–40 МПа, что позволяет выполнять сооружения вышерасположенной части конструкции, а в возрасте 4–7 суток составляет 60–70% 28-суточной прочности. Это дает возможность раньше загружать конструкцию.

Исследования показали, что применение бетона класса В85 вместо класса В45 позволяет снизить объем конструкции на 30%. Соответственно должно уменьшиться время приготовления и укладки бетона. Появляется, в частности, возможность за счет облегчения конструкции увеличить длину секции бетонизируемого в навес пролетного строения, что сократит число захваток и соответственно время бетонирования в целом.

При широком внедрении монолитных железобетонных пролетных строений возникают проблемы, связанные с необходимостью круглогодичного возведения таких пролетных строений. А суровые климатические условия, присущие большей части территории России, вызывают необходимость выполнять в зимний период дополнительные работы по утеплению опалубки, устройству тепляков и созданию благоприятных температурных условий. Это ведет к значительному увеличению трудовых, материальных и энергетических затрат и соответственно к увеличению продолжительности строительства. Но эти обстоятельства не должны стать препятствием на пути скоростного строительства с применением монолитных железобетонных пролетных строений.

VI

Опыт Мостоотряда-125 в бетонировании в пролете пролетных строений свидетельствует, что благодаря применению тепляков индустриальной конструкции, мощных теплогенераторов и соблюдению технологического регламента можно успешно вести бетонирование конструкций и при отрицательных температурах наружного воздуха. Пока существующие условия позволяют выполнять это до температуры -15°C . Совершенствование оборудования, разработка новых технологий дадут возможность беспрепятственно вести укладку бетона и при более низких температурах.

Необходимо отметить некоторые условия, обеспечивающие успешное ведение скоростного строительства. Это, во-первых, организация всеобъемлющего контроля качества строительно-монтажных работ. Только такой контроль может своевременно обнаруживать отклонения в технологическом процессе, в качестве материалов и конструкций и способствовать их своевременно устранению.

Высокое качество работ должно обеспечиваться продуманной системой постояннодействующего обучения работников всех уровней. Скоростное строительство немыслимо без оснащения мостостроительных организаций современным оборудованием, обеспечивающим выполнение всего комплекса мостостроительных работ. В частности, следует интенсифицировать подачу бетона для укладки в монолитные конструкции. Распространенная ныне технология подачи бетона в бадьях с помощью стреловых кранов не обеспечивает нужных темпов. Мостоотряд-125 использует бетононасосы фирмы «MORGEN» производительностью до $90 \text{ м}^3/\text{ч}$.

Скоростное строительство – это крупноблочное строительство, резко сокращающее объем вспомогательных операций и продолжительность монтажа. Но такой способ невозможен без наличия парка кранов большой грузоподъемности. И если более или менее благополучно с кранами, работающими на берегу, с плавучими кранами все сложнее. Максимальная грузоподъемность кранов типа ПРК, которыми оснащены далеко не все мостостроительные организации, составляет всего 100 тонн. Поэтому необходимы специализированные плавучие краны типа «Лебедь» грузоподъемностью 8200 тонн, высотой 100,2 м.

VII

Идея скоростного строительства диктует необходимость создания эффективной системы управления процессом. Основным инструментом управления должны стать сетевые графики, постоянно отражающие состояние работ на объектах, сигнализирующие о возникновении отклонений от плановых заданий. На

основании информации об отклонениях должны немедленно приниматься управленческие решения.

Для оперативного руководства скоростным строительством должна быть организована диспетчерская служба для обеспечения непрерывного и равномерного производства работ. В ходе строительства могут возникать внештатные ситуации, требующие немедленного рассмотрения и корректировки в первую очередь при возведении монолитных железобетонных пролетных строений, особенно в зимний период.

Эти обстоятельства диктуют необходимость организации постоянного научного сопровождения, обеспечивающего непрерывный мониторинг строительного процесса и скорейшее решение проблем.

Сокращение сроков строительства экономически выгодно в первую очередь самой мостостроительной организации. Известно, что для объектов, имеющих нормативные сроки строительства 3 года и более, увеличение сметной стоимости на один сверхнормативный год составляет 3,1–3,2% от первоначальной стоимости. Кроме того, способность мостостроительной организации вести скоростное строительство, сокращать сроки дает ей серьезное преимущество перед другими участниками торгов.

Говоря о технических аспектах проблемы скоростного строительства, конечно же, нельзя обойти вниманием такие вопросы, как обеспечение надежного инвестирования строительства, совершенствование финансовой и коммерческой деятельности, сметно-договорной работы, патентной деятельности, повышение квалификации кадров и многие другие, каждый из которых может стать темой отдельной статьи.

Здесь же автор постарался привлечь внимание именно к скоростному строительству мостов, поскольку неуклонное снижение сроков строительства является непременным условием успешного развития отечественного мостостроения, усиления финансовой и материальной базы мостостроительных организаций, стимулом технического прогресса.

МЫ И ВРЕМЯ

Журналу

"Автомобильные дороги" – 75 лет!

МЕСТНЫЙ ТРАНСПОРТ



МОСКВА
МАЙ – ИЮНЬ
1927

1-2

НКПС ЦЕНТРАЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ
МЕСТНОГО ТРАНСПОРТА

От редакции

Непрерывный рост местного транспорта и, в связи с этим, потребность широкого освещения разнообразных его задач и нужд привели к расширению и реорганизации нашего печатного органа в ежемесячный журнал «Местный Транспорт».

Таким образом в задачи журнала входит разработка вопросов техники и экономики местного транспорта в части автомобильного и дорожного хозяйства.

Наряду с этим будет уделено внимание гужевому транспорту, складскому делу, погрузо-разгрузочным операциям и т. п.

В отношении характера содержания и изложения статей редакция считает, что статьи должны быть доступны широкому кругу читателей с разными степенями подготовки и развития.

Очевидно, осуществление этих предложений может быть достигнуто лишь при ближайшем участии возможно широкого круга местных работников в новом журнале, единственном в Союзе по данной специальности.

Ответственный редактор: С. Якимов

*Пусть никто не думает,
что может преодолеть
впечатления юности...*

Гете

Отцовский большак

когда-нибудь оглядывались назад? Не поворотом головы, не глазами, а памятью? Один мой знакомец спросил в ответ: «А зачем?». Я уверен, так думают немногие. Не оглянуться памятью – значит причислить себя к Иванам, не помнящим родства. Ведь там, за прожитыми годами, твои отец, мать, учителя, друзья, наконец, оставившие свой след в твоём сердце. И надо быть большим эгоистом, чтобы не заметить этого.

Жизнь кардинально переменилась, и мы с ней. Меняются времена, меняемся и мы, замечено еще в древности. Но что-то остается неизменным. И прежде всего – в нас самих. Самое очевидное – удивление дорогой. Со школьной скамьи помнится завораживающее: «Какое странное, и манящее, и несущее, и чудесное в слове: дорога!.. Дымом дымитесь под тобой дорога, гремят мосты, все отстает и остается позади». Будто сейчас написано, а на самом деле – полтора века назад Николаем Васильевичем Гоголем, когда единственным средством передвижения по России была кибитка, запряженная лошадьми. А ощущение дороги и скорости не отличимо от нашего. Чувство родства? Конечно. От этого приходит понимание непрерывности времени. И дел, связанных с дорогой. Выстраивая их в цепочку, видишь прогресс: дороги стали неузнаваемыми. А люди, их строящие?..

Передо мной два документа. Один – полутравековой давности. В нем губернатор Васильчиков оправдывает перед государственной комиссией за плохие дороги: «... дороги в Орловской губернии только земляные и бывают хороши только в сухую погоду». Другой – произведен совсем недавно, в двухтысячном году по случаю приема в эксплуатацию участка окружной автодороги в городе Калуге. Среди прочих замечаний, изложенных в нем городским головой В.Г. Белообротским, значится немыслимый по старым временам пункт: «Отсутствует лесополоса, которая должна защищать деревню Пучково от шума и выбросов автотрассы».

Между этими двумя документами, собственно, и помещается история дорожного дела в России или, по крайней мере, существенная ее часть, по которой можно легко воссоздать целое. Тем паче, что «фрагменты» старого наличествуют и в новом времени. Немало еще в России сельских районов, где дороги по-прежнему «только земляные и бывают хороши только в сухую погоду». Прошлой осенью,

рассказали мне, один высокопоставленный московский чиновник, оказавшись по служебной надобности в Новосибирске, не смог из-за распутицы проехать из райцентра в родное село, чтобы проведать родителей. Пятнадцать-двадцать непроезжих километров! А сколько их по стране?

Помню, как пришла в нашу глухую заводскую деревушку настоящая дорога, большак – большая, в отличие от проселочных дорог. И строили ее всем миром. Подражали селян с подводами, вооружали попатами. И – за работу! В этом смысле мои земляки, как и жители окрестных деревень, были дорожниками. «Наш большак!» – гордились они вполне обоснованно. Было это в первые послевоенные годы. Выходила страна из разрухи, меняла облик. Поднималась! Там, где еще недавно расстояния были доступны лишь лошадиным упряжкам, и то организованным в обозы, весело побежали потрепанные войной ЗИСы и полуторки от Колдыбани до Чапаевска – из одного райцентра в другой. Потом вдоль большака зашагали столбы, и в селе на смену керосиновым лампам пришли электрические. А с ними – и другая жизнь. Лучшая. Улучшенная – скажу для скептиков. «Дорога – олицетворение цивилизации, символ движения, – объяснял заслуженный дорожник Николай Косолапов идущим ему на смену молодым специалистам, – а движение есть жизнь. – И резюмировал: – Потому строить дороги – значит строить жизнь во всех ее составляющих: экономике, культуре, политике...». И мне понятна гордость Людмилы Васюхно, написавшей в одном из своих стихотворений:

Отец мой – характер из стали.
Он скалы дробил в песок.
И там, где прошел – магистрали
Державных автодорог!

Но наше пристрастие к дороге определяется не только участием в ней – лично твоим или близких тебе людей, и даже не одной очевидной ее полезностью. Дорога сближала нас всех – строителей и пользователей – пеших и «седоков», всегда готовых подобрать путника. Мне известно распоряжение министра транспорта Хакасии Петра Николаевича Волкова водителям рейсовых автобусов подбирать по дороге пожилых людей – у них чаще всего нет денег, и они по какой-либо надобности идут пешком из села в село. А ведь было время, когда в подобных распоряжениях не было надобности: любой шофер притормозил бы, руководствуясь собственной совестью.

Не время равняется на нас, мы – на время? Выходит, что так. Нет ничего горестнее, как вспоминать в бедствии о благополучном времени, сказал классик. Но это не значит, что нужно искать дорогу, которая поведет вспять. Такой просто нет! Говорю, основываясь на своем опыте. Когда-то по нашему большаку, тогда еще не покрытому асфальтом, пробовал я вернуться хотя бы на мгновение в свое давнее. Но его нигде не было – дорога, в какую бы сторону ни пошел по ней, ведет только в будущее. Вспомнилось народное: ищет вчерашний день! Да и то забывать не следует, что большак, о котором думаю, отцы наши прокладывали к счастью. Разве мы не дошли до него?..

У каждого ответ на это свой. Приведу только один, данный в форме стихотворения поэтом Валерием Латыниным.

**Все на дороге этой мне знакомо:
Число заплат и каждый поворот –
Она в шестнадцать увела из дома,
Но каждый год назад меня ведет.**

**Не просто, бывало, и минутки
Обочинным беспечным ветряком,
Как тормознет проезжая попутка:
«Садись, земляк, доставим
с ветерком».**

**И побегут деревья и кюветы,
Забредшие в каналы камыши,
Забрызжет солнце веснушчатым
светом
И высветит все омуты души.**

**Порой за рубль, но за «спасибо»
чаще –
Экскурсия длиною в полчаса,
Но для меня – как обещанье
счастья,
Как взлетная из детства полоса...**

**И вот я вновь в райцентре,
у вокзала.
Душа спешит из Семикаракор.
Машин пустых проносится немало,
Но где же мой отзывчивый шофер?!**

**Притормози, приятель, я ведь дома,
Верст двадцать по асфальтовой –
пустяк.
Но говорит с ухмылкой незнакомой
Казак гугнявый: «Платишь
четвертак?..».**

**«Окстись, земляк!»
Но так второй и третий
Толкуют о коммерческой цене.
Москва мне душу замутила этим,
А земляки добавили вдвойне.**

**И вы, друзья, плутаете в ненастье!
Я – не торгаш, поладим и на том...
Отцы вели дорогу эту к счастью,
А мы куда людей по ней везем?**

А может, и не ответ это вовсе, а вопрос – наш, общий, самим себе?

**Евгений ЕРХОВ,
член Союза писателей России**

КОНЦЕПЦИЯ ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗАКОНА

«О ФИНАНСИРОВАНИИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ», РАЗРАБОТАННАЯ ЦЕНТРОМ ЗАКОНОДАТЕЛЬНОЙ ПОДДЕРЖКИ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

II. ЦЕЛИ

Основной целью закона является формирование правовой базы, обеспечивающей достаточное и стабильное финансирование автомобильных дорог, которая позволит обеспечить долгосрочное и среднесрочное планирование и развитие дорожной сети федеральных и территориальных дорог общего пользования, а также муниципальных дорог, служащих продолжением этих дорог в пределах населенных пунктов и обеспечивающих пропуск транзитного транспорта.

III. СФЕРА РЕГУЛИРОВАНИЯ

Закон относится к сфере бюджетного законодательства

и должен обеспечить правовое регулирование вопросов, связанных с финансированием автомобильных дорог общего пользования, закрепить правовой статус федерального и территориальных дорожных фондов как целевых бюджетных фондов, формируемых за счет целевых налоговых и неналоговых источников.

В законе должны быть закреплены источники формирования средств федерального и территориальных дорожных фондов, установлены основные направления расходования этих средств для целей содержания, ремонта и развития автомобильных дорог.

Законодательно должны быть закреплены основные принципы планирования средств на содержание, ремонт и развитие автомобильных дорог в соответствии с бюджетной классификацией расходов...

В законе должны быть сформулированы принципы и система взаимоотношений дорожных фондов бюджетов различных уровней, принципы и критерии определения размеров субвенций, субсидий и дотаций от бюджета одного уровня бюджету другого уровня с целью выравнивания развития дорожной сети, формирования единой сети автомобильных дорог различной формы собственности за счет финансирования из федерального бюджета наиболее важных и крупных территориальных и муниципальных дорожных объектов, имеющих межрегиональное значение.

Законодательно должны быть закреплены принципы и процедура, обеспечивающие эффективность расходования средств, предназначенных для финансирования автомобильных дорог, система государственного контроля за их использованием и ответственность за нарушение законодательства.

IV. ВАРИАНТЫ НАЛОГОВЫХ ИСТОЧНИКОВ

Основным вопросом создания закона, регулирующего финансирование автомобильных дорог, является поиск источников формирования дорожного налога, предусмотренного Налоговым кодексом, который должен стать основным источником, формирующим территориальные дорожные фонды.

В связи с предстоящей отменой оборотного налога на пользователей автодорог необходимо изыскать около 140 млрд рублей для компенсации выпадающих доходов региональных бюджетов.

Проведенные многочисленные расчеты позволили выявить следующие возможные варианты решения этой проблемы.

1. Увеличение ставок акцизов на ГСМ в 3 раза для бензина с октановым числом до 80, и в 2 раза для остальных видов горючего, включая дизельное топливо. При этом стоимость ГСМ возрастет в 1,5–1,8 раза.

Данный вариант имеет существенные недостатки, так как

приведет к росту себестоимости товаров и услуг, инфляции, дополнительным расходам бюджета на оборону и сельское хозяйство.

2. Введение дорожного налога, взимаемого с объема реализации продукции, произведенной на предприятии, по ставке 3%.

Этот налог несколько легче для предприятий по сравнению с действующим налогом на пользователей автодорог, хотя сохраняет все недостатки, присущие оборотному налогу.

3. Использование части НДС по ставке 2,5% с учетом планируемого снижения ставки этого налога с 20 до 15%.

Данный вариант также обладает тем же недостатком, что и предыдущий, сохраняя взимаемый с оборота налог, являющийся обременительным для предприятий.

Вместе с тем необходимо учитывать, что непосредственно пользователи автодорог не позволяют обеспечить необходимые финансовые средства для развития дорожной сети, в которой заинтересованы все предприятия.

Кроме того, планируемое снижение ставки НДС создаст более благоприятные экономические условия для предприятий.

V. ИСТОЧНИКИ ФИНАНСИРОВАНИЯ

С учетом изложенного предлагаются следующие источники, формирующие целевые источники для финансирования автодорог.

Федеральный фонд:

1. Акцизы на ГСМ с повышением их ставок на 20–30%.

2. Плата за пользование автомагистралями грузовыми автомобилями с массой более 12 тонн по ставкам, установленным в странах ЕС и взимаемым в зависимости от времени пользования автомагистралями.

Введение такой платы будет носить регулирующий характер для осуществления международных перевозок, что немаловажно при планировании вступления России в ВТО.

Территориальный фонд:

1. Налог на владельцев транспортных средств с индексацией ставки этого налога и упорядочение действующих льгот.

2. Дорожный налог в виде налога на реализацию продукции, произведенной на предприятии, или части НДС.

Кроме этого, предлагается, чтобы источниками формирования целевых бюджетных дорожных фондов стали все средства, зарабатываемые автодорогой, включая доходы от платных автодорог, доходы от использования земель, занятых автодорогами, доходы от рекламы, предназначенной для обзора с автодороги, государственную пошлину за совершение действий, прямо или косвенно связанных с использованием автодорог.

Указанные выше источники обеспечат сохранение достигнутого на сегодняшний день уровня финансирования автодорог.

VI. МЕХАНИЗМЫ РЕАЛИЗАЦИИ

Механизм реализации указанных выше целей и задач требует принятия пакета законопроектов, включающих: создание нового федерального закона, регулирующего вопросы финансирования автомобильных дорог; внесение изменений и дополнений в налоговое законодательство (Налоговый кодекс РФ) в части установления новых и уточнения ставок существующих налогов, которые будут базой для формирования средств для финансирования автодорог.

Региональный
аспект

ДОРОЖНИК

77

ЖУРНАЛ В ЖУРНАЛЕ

Тюменские дороги

в новой экономической
ситуации



Край березовый, Рязань, легко ли дорога стелется?



НАЗНАЧЕНИЯ

Правительство Российской Федерации назначило Негодова Николая Дмитриевича заместителем министра транспорта Российской Федерации.

НАША СПРАВКА

НЕГОДОВ Николай Дмитриевич родился 6 мая 1949 года в Ульяновской области. Трудовую деятельность начал в 1966 году учеником слесаря на Армавирском приборостроительном заводе. После окончания в 1973 году Ленинградского кораблестроительного института работал инженером научно-исследовательского сектора того же вуза. С 1977-го по 2001 год служил в Вооруженных Силах. После увольнения до назначения на последнюю должность – заместитель директора Центра исследований проблем развития телекоммуникаций.

РОССИЯ – РОДИНА МОЯ

Так называется смотр художественной самодеятельности учащихся средних специальных учебных заведений, подведомственных Росавтодору, который пройдет в Екатеринбурге в июне этого года.

Смотр проводится на базе автомобильно-дорожного колледжа. В нем будут участвовать команды численностью 12 человек, продолжительность конкурсной программы – до 30 минут.

В «ДЕСЯТКЕ» ЗДОРОВЬЯ

Финал ежегодного турнира Мосавтодора по мини-футболу состоялся на стадионе АЗЛК в Москве. Чемпионом стала команда Волоколамской ДПМК. Впереди у футболистов участие в традиционном Всероссийском турнире дорожников и транспортников, который состоится в июне в городе Сочи.

Футбол не единственная спортивная страсть подмосковных дорожников. Обычно в год они проводят до десяти крупных физкультурных мероприятий. В программе соревнований самые простые и доступные виды состязаний от перетягивания каната и бега до шашек, плавания и игровых видов спорта. Так, этой весной будут проведены финал волейбольного турнира и очередные соревнования «Всей бригадой на старт».

На снимке: награду победителю вручает заместитель председателя Московского обкома профсоюза работников автотранспорта и дорожного хозяйства Александр Беляев

ГДЕ ДЕНЬГИ ЛЕЖАТ

В Москве, в центре стратегических разработок на Большой Якиманке, состоялся семинар «Инвестиционные потребности транспортного комплекса России. Проблемы и пути их решения».

Представители Госдумы, Минтранса, других министерств и ведомств, банков, инвестиционных компаний, крупных транспортных предприятий и организаций России обсуждали ситуацию с инвестированием, в том числе в дорожную отрасль, и выработали рекомендации по его развитию и поддержке.

АВТОР КНИГИ – НАШ КОЛЛЕГА

В городе участились кражи и угоны престижных автомобилей, принадлежащих «новым» русским, и люди гадали: кто он, этот «Деточкин-2»? На шоссе возле таинственного местечка, именуемого в народе «бермудским треугольником», в машине обнаружен труп одного из самых богатых людей города, кандидата в губернаторы – Каркалина. В убийстве подозревается бывший следователь. Чтобы снять с себя подозрение в страшном преступлении и разгадать секрет загадочных угонов машин, он приступает к самостоятельному расследованию. Перед ним раскрываются удивительные вещи...

Такова захватывающая интрига одной из повестей книги «Убойная нежность», вышедшей недавно в издательстве «Эксмо». Любовь, ненависть и месть, угоны и погони, захваты заложников, кипящие страсти и тонкая, умелая игра детективов – все это найдет читатель на страницах книги. Ее автор – **В.В. Кабакин**, бывший сотрудник МВД России, а затем издательства «Дороги», неоднократно выступавший на страницах газеты «Транспорт России» и журнала «Автомобильные дороги» с материалами на правовые темы.

По вопросам приобретения книги желающие могут обратиться в отдел реализации и подписки издательства «Дороги» по тел./факс: 951-30-18; 951-29-57.

ПЛАН ПРОВЕДЕНИЯ НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКИХ КОНФЕРЕНЦИЙ И СЕМИНАРОВ

Наименование	Место проведения	Сроки проведения	Состав участников
Проблемы развития информационных, телекоммуникационных технологий и систем связи в дорожном хозяйстве России Научно-техническая конференция	г. Тверь	Июль	Заместители руководителей органов управления дорожным хозяйством, представители отраслевых служб Минтранса, представители Минсвязи, МПС, РАО ЕС, Минобороны, МВД РФ, отраслевые НИИ, фирмы, имеющие опыт создания систем связи
Особенности технологий приготовления, хранения и использования битумных эмульсий Научно-практический семинар	г. Москва	Август	Заместители руководителей органов управления дорожным хозяйством, начальники отделов дорожных организаций, главные инженеры ДРСУ
Новые технологии, конструкции и материалы при строительстве, реконструкции и ремонте автомобильных дорог общего пользования Российской Федерации Научно-техническая конференция	г. Геленджик	Сентябрь	Руководители и ведущие специалисты органов управления дорожным хозяйством, проектные и производственные организации, НИИ, вузы
Теория и практика обеспечения экологической безопасности при проектировании, строительстве и эксплуатации автомобильных дорог общего пользования Научно-практическая конференция	г. Санкт-Петербург	Сентябрь	Заместители руководителей органов управления дорожным хозяйством, проектные и строительные организации, НИИ, вузы, производственные фирмы

Вологодская областная универсальная научная библиотека

www.booksite.ru



РЕГИОНАЛЬНЫЙ ВЫПУСК

ТЮМЕНСКИЙ ЮГ: МЕНЯЮТСЯ ДОРОЖНЫЕ ПРИОРИТЕТЫ

Региональный выпуск подготовили журналисты
Вадим АСТАШИН, Никита ЗОТОВ, Иван КОЗЛОВ
Фото Павла БУЙНОВОА, Денисия ШУЛЬГИНА, Валерия ЯЧМЕНОВА



ВЫБОР ПУТИ

В НОВОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ СИТУАЦИИ

Борис Николаевич ПЕТРЕНКО родился в 1947 году в г. Щучинске Кокчетавской области Казахстана. В 1972 году окончил Сибирский автомобильно-дорожный институт в Омске, инженер-строитель. Работал главным инженером строительно-монтажного управления, а затем заместителем начальника объединения «Тоболпромстрой». Был на ответственных должностях в Тюменском обкоме КПСС. Назначался главным инженером Главтюменьстроя и начальником Тюменьстроя. Непродолжительное время трудился в Москве. С января 2001 года – заместитель губернатора Тюменской области по вопросам строительства, транспорта, связи и жилищно-коммунального хозяйства.



– Борис Николаевич, что представляет собой Тюменская область сегодня?

– Тюменская область – это три равноправных субъекта Российской Федерации: собственно область (точнее ее южная часть) и территории, входящие в ее состав: Ханты-Мансийский и Ямало-Ненецкий автономные округа. По конституции – самостоятельные субъекты Российской Федерации. Это три экономические зоны. В народе метко подметили: «матрешечное» образование. На севере преимущественно развита нефте- и газодобывающая отрасли.

Но мы сегодня речь поведем о юге области. Здесь несколько сотен развитых предприятий агрокомплекса, машиностроения, лесодобычи и лесопереработки, легкой и медицинской промышленности, строительной индустрии, добычи и переработки углеводородов.

На юге области, заметьте, не в суровом Заполярье, в Уватском районе, в прошлом году добыто 545 тысяч тонн нефти. Тюменская нефтяная компания приступила к капитальному освоению месторождения, намерена вложить в разработку 35 млрд рублей, расходы окупят себя лет через десять. К 2008 году планируется достигнуть пика годовой добычи – 3,5 млн тонн. Не останутся в накладе бюджеты всех уровней. В общей сложности для реализации проекта будет создано свыше трех тысяч высокооплачиваемых рабочих мест. Будет расширен портфель заказов для местных предприятий машиностроения, создана современная производственная и социальная инфраструктура.

Недавно губернатор области Сергей Собянин и президент ОАО «АК Транснефть» Семен Вайншток подписали соглашение о сотрудничестве. На территории области у Транснефти самый большой «цех» – ОАО «Сибнефтепровод» (свыше восьми с половиной тысяч работников). Предприятие входит в первую тройку налогоплательщиков на юге области.

ОАО «Тюменьэнерго» – один из крупнейших в России производителей электрической и тепловой энергии, причем относительно дешевой. Значительная часть электроэнергии поставляется промышленным предприятиям Урала. Прогнозируется рост выработки электроэнергии с 8,5 млрд кВт/час в 2001 году до 8,8 млрд.

Практически все южно-тюменские районы имеют достаточно благоприятные условия для ведения сельского хозяйства. Итоги зерноуборочной страды прошлого года – тому подтверждение. Собрано 1,8 млн тонн зерна. Средняя урожайность составила 25,7 центнера с гектара. К слову, урожай картофеля, овощей тоже можно назвать рекордным. Успех достигнут и благодаря энергичным усилиям новой областной администрации по обеспечению села удобрениями, новой техникой.

Планируется к 2005 году увеличить поголовье молочного стада с 76 до 90 тысяч

голов, поднять надои с 2500 до 3200 литров молока. В Тюменской области размер дотации из областного бюджета на развитие сельского хозяйства один из самых высоких в стране.

Приоритетное направление агропромышленной политики – поддержка крупных товарных хозяйств, формирование многопрофильных холдингов с привлечением промышленного капитала автономных округов. Пример – процветающая агрофирма «Лукойл-Каскара». На юге области сложился мощный перерабатывающий комплекс. Известны далеко за пределами области Ялуторовский и Ситниковский молочно-консервные комбинаты. Местные птицеводческие предприятия «Боровское», «Тюменский бройлер» входят в число самых успешных в отрасли. Удельный вес продукции машиностроения в последние три года увеличился и составляет ныне почти четверть от общеобластного объема производства. В отрасль за пятилетку планируется направить 633 млн рублей.

В 2001 году заключено соглашение об основных направлениях согласованной политики в социально-экономической сфере органов государственной власти Тюменской области, Ханты-Мансийского и Ямало-Ненецкого автономных округов. Совет трех губернаторов подписал ряд основополагающих документов, касающихся экономической интеграции названных субъектов. В частности, о координации действий в налоговой политике, развитии транспортной инфраструктуры региона.

– Понятно, что без создания полнокровной сети автомобильных дорог развитие хозяйственного комплекса невозможно. Что делается в этой области?

– Дорожники тюменского юга прилагают немалые усилия для создания разветвленной сети круглогодичного действия. Совсем недавно, в 1986 году, протяженность автомобильных дорог общего пользования составляла 7,56 тыс. км, твердое покрытие имело только на 34 процентах этой протяженности. Сегодня твердое покрытие имеется уже на 70 процентах дорог, да и их протяженность увеличилась на 1,48 тыс. км. За 15 лет – с 1986-го по 2000 год – построено и реконструировано 4,13 тыс. км автомобильных дорог, в среднем ежегодно по 275 км. По приросту дорог с твердым покрытием это один из пяти лучших результатов в Российской Федерации.

Реформа системы финансирования дорожного хозяйства, прежде всего уменьшение ставки налога на пользователей дорог, не могла не отразиться отрицательно на результатах работы отрасли. В 2001 году ввод дорог снизился до 204 км, в текущем году планируется ввести 190 км.

Экономические реформы сопровождаются возрастанием роли автомобильных перевозок, способствуют перераспределению транспортных потоков как по



интенсивности, так и по направлениям. Появилась таможенная граница с Казахстаном, и возникла необходимость строительства дороги в обход территории этой республики. Расширение связей нефтегазового севера с сельскохозяйственным югом области потребовало завершить в 2002 году 160-километровую дорогу Аромашево – Вагай. Для перевода транзитных транспортных потоков в обход населенных пунктов строятся дороги в обход Тюмени и Ишима. В интересах населения и для развития экономики области необходимо строить дороги с твердым покрытием ежегодно к 30–35 сельским населенным пунктам, где имеются богатые природные и людские ресурсы для создания многоотраслевого сельскохозяйственного производства.

В техническом отношении предстоит обеспечить модернизацию дорог общего пользования в плане увеличения их пропускной способности и усиления конструкций дорожных одежд, улучшить такие транспортно-эксплуатационные показатели, как ровность и шероховатость покрытия. Необходимо сократить отставание по срокам ремонта существующих дорог. Это в перспективе.

Что касается настоящего времени, то сейчас дорожники в штатном режиме проводят подготовку к началу дорожно-строительного сезона. Завершается ремонт и наладка дорожных машин и механизмов, прокручиваются на холостых режимах асфальтобетонные заводы, 28 марта на АБЗ ОАО «Автодор» выпущен первый асфальт, который израсходован в процессе ямочного ремонта. Дорожные организации на 80 процентов от годовой потребности обеспечены каменными материалами. Продолжаются работы по возведению земляного полотна на основных объектах 2002 года, в том числе на обходе Тюмени и обходе Республики Казахстан, ведется стро-

ительство мостов и других искусственных сооружений.

Существующие мосты и водопропускные трубы подготовлены для пропуска весеннего паводка, закрываются ледовые переправы, готовятся карьеры и запасы материалов на случай возникновения опасности размыва дорог и подтопления населенных пунктов.

Для обеспечения сохранности федеральных и областных автомобильных дорог в период оттаивания грунтов и снижения до этой причине несущей способности земляного полотна дорог с 15 апреля вводится временное ограничение движения грузового автотранспорта, имеющего нагрузку на ось, превышающую нормативы.

– Сверстана ли дорожная программа на 2002 год? Ее приоритеты.

– Программа дорожных работ на 2002 год составлена и утверждена распоряжением губернатора области от 31.01.2002 52-р. Особенность ее в том, что треть финансовых ресурсов года направляется на реконструкцию и ремонт автомобильных дорог транзитного движения в городах и других населенных пунктах и на их благоустройство. Будет продолжено оснащение дорожных организаций новой техникой, удвоено выделение средств на развитие производственных баз организаций дорожного хозяйства.

Хочется отметить возросшую до 21 процента долю участия областного бюджета в финансировании программы дорожных работ, в 2001 году эта доля равнялась 10 процентам. Выделение средств из федерального бюджета сократилось на 4,7 млн рублей (1,5 процента) по сравнению с прошлым годом.

– Как организовано текущее финансирование?

– Управление автомобильных дорог тюменского юга, как исполнительный орган государственной власти по управле-



нию дорожным хозяйством области, является исполнителем территориального дорожного фонда и выступает основным заказчиком на проведение дорожных работ в пределах утвержденной программы.

Начиная с 2001 года ТДФ исполняется консолидированно в областном бюджете. В текущем году продолжается перестройка системы финансирования дорожного хозяйства согласно современным требованиям, идет подготовка к полному переходу на казначейское исполнение сметы доходов и расходов дорожного хозяйства области.

В первом квартале средства для оплаты выполненных дорожных работ поступали из областного бюджета на счет УАДО в пределах установленных лимитов, что обеспечило ритмичную заготовку каменных материалов и зимне-весеннее содержание дорог общего пользования.

– Этот год последний, когда предпринятия платят налог на пользователей автодорог. Уже вполноцену сокращены объемы строительства и реконструкции. Дальше будет хуже?

– В администрацию области поступил проект федерального закона с предложением возродить федеральный дорожный фонд и сохранить территориальные целевые дорожные фонды, которые предлагается наполнять за счет введения с 1 января 2003 года новых налогов – транспортного и дорожного, при одновременном снижении ставки налога на добавленную стоимость. Существующий налог на пользователей автомобильных дорог и налог с владельцев транспортных средств отменяются.

Транспортный налог, по сути, походит на налог с владельцев транспортных средств, но с увеличением примерно в 1,5 раза суммы годовых платежей. Кроме того, налоговая база транспортного налога распространяется на уплату налога перед регистрацией (перерегистрацией) транспортного средства в размере 20 про-

центов от стоимости автомобиля (за вычетом НДС). Общий прирост доходов за счет введения транспортного налога оценивается по области в 115 – 130 млн рублей, что соответствует 5 процентам общей суммы финансирования дорожного хозяйства по уровню 2002 года.

Дорожный налог должен будет уплачиваться организациями и предпринимателями по ставке 4 процента от выручки от реализации товаров (работ, услуг) за вычетом материальных затрат на их производство и реализацию. По своей природе дорожный налог не будет оборотным налогом. Предварительные расчеты показывают, что при ставке дорожного налога 2,5 процента, причитающейся к зачислению в дорожный фонд области, его сбор будет сопоставим со сбором налога на пользователей автомобильных дорог по ставке в размере 0,5 процента, что в два раза меньше ожидаемого сбора в 2002 году.

Даже если законопроект будет принят и вступит в действие с 1 января 2003 года, коренного увеличения налоговых доходов для дорожного хозяйства не ожидается.

– Субвенции и субсидии Росавтодора выделяются не в полном объеме и нерегулярно (пример: федеральная дорога Тюмень – Екатеринбург). Обещанной полноценной компенсации из-за сокращения в два раза налога на пользователей дорог не получилось.

– Выделение субвенций из федерального бюджета осуществляется по разделу «Финансовая помощь бюджетам других уровней». В 2002 году Тюменской области запланировано 198,4 млн руб. субвенций, что ниже уровня 2001 году на 22,2 млн руб.

Финансирование реконструкции федеральной дороги Тюмень – Екатеринбург по разделу «Дорожное хозяйство» федерального бюджета прекратилось с 2001 года. Федеральные средства выделены только на содержание и ремонт существующих федеральных дорог, на 17,5 млн руб.

больше, чем в 2001 году, но этих средств недостаточно для проведения работ в требуемых нормативами объемах.

Конечно, ни о какой компенсации в связи с сокращением ставки налога на пользователей автомобильных дорог речи не идет.

Главным распорядителем дорожных средств из федерального бюджета в настоящее время является Росавтодор. С его руководителем – первым заместителем министра транспорта Российской Федерации И.Н. Слюняевым у губернатора Тюменской области С.С. Собянина установились тесные деловые контакты. Однако стереотип «богатой» Тюменской области пока препятствует росту ассигнований из федерального бюджета в дорожное хозяйство в требуемых размерах.

Активная позиция губернатора в плане благоустройства дорог и развития дорожного хозяйства реализуется в улучшении оснащенности дорожных организаций новой техникой, в увеличении доли участия областного бюджета в финансировании дорожной программы. С 2001 года содержание основных магистральных дорог по городу Тюмени производится за счет областного бюджета с привлечением специализированных дорожных организаций. Коммунальные дорожные организации также оснащаются новой техникой, в их деятельности по ремонту и содержанию муниципальных дорог наметились положительные сдвиги.

По инициативе губернатора области с 2001 года ведется реконструкция важнейшей транспортной артерии – автомобильной дороги Тюмень – Тобольск – Ханты-Мансийск на участке, проходящем по югу области, с долевым участием бюджетов Ханты-Мансийского и Ямало-Ненецкого автономных округов. Все три субъекта федерации в этом году выделяют на «автомобильный Транссиб» по 20 миллионов рублей.

Схема автомобильных дорог Тюменской области



Условные обозначения:

- Федеральные автомобильные дороги
- Областные автомобильные дороги с твердым покрытием
- Областные автомобильные дороги без покрытия
- Внутрихозяйственные автомобильные дороги



СТРОИТЬ ТАМ, ГДЕ ДЕЙСТВИТЕЛЬНО



Алмаз Рашитович ЗАКИЕВ, начальник управления автомобильных дорог Тюменской области, родился в 1967 году в Свердловской области в Артинском районе. Затем семья переезжает в Татарию. После окончания школы поступил в один из самых престижных вузов СССР – МВТУ им. Баумана в Москве (ныне Государственный технический университет). Получить космическую специальность, строить ракеты мечтал с детства. Учился на так называемой королёвской кафедре, откуда вышло немало корифеев отрасли, известных космонавтов. Но в начале реформ инженеры-механики высочайшей квалификации, увы, оказались невостребованными, космические исследования сворачивались. Пришлось по окончании вуза переучиваться на более земную специальность – строителя. С головой окунается он в неспокойное море рыночной стихии. Организует фирму. С 1992 года возглавляет крупную дорожно-строительную организацию. За 9 лет его руководства предприятие становится одним из самых успешных в столице. В должности начальника УАДО – с августа 2001 года.

– Алмаз Рашитович, прошлый год для области ознаменовался массой неординарных событий. Стал во многих областях жизни рубежным, некоторые говорят – революционным. Скажем, выборы нового губернатора.

– Что касается дорожной отрасли, то я бы сказал не так категорично, новый курс губернатора Сергея Семеновича Собянина скорее эволюционный. Хотя кардинальный подход к реконструкции дорог Тюмени – налицо. В должности начальника УАДО я работаю недолго, в эту, как вы выразились, «революцию» попал на ходу. Трудиться пришлось в очень интенсивном ритме, особенно к концу лета – началу осени. Технические решения некоторые подрядчики получили только в августе. Что-то сделать не успели. Стратегия выбрана правильная. Но не надо думать, что районы юга области в отношении строительства и реконструкции дорог обделили. Очень хорошо дорожники потрудились на благоустройстве Ялуторовска и Ишима, обеспечен круглогодичный проезд по дорогам Аромашево – Вагай, Ялуторовск – Ярково, продолжены работы на обходах Казахстана, Тюмени, Ишима. Все перечислять займет много времени. В целом сдано 182,2 км дорог (162 км – новых дорог, 20,2 – реконструированных). Но, сами понимаете, километр километру рознь. Из областного бюджета в 2001 году УАДО, как заказчику, выделено 791,2 млн рублей, плюс 220 – из федерального бюджета.

Давайте рассмотрим, так сказать, концептуальные вопросы. Для нас, дорожников, прописная истина – на расстояния с плечом до тысячи километров товары выгоднее завозить автотранспортом. Но это вовсе не значит, что к деревеньке из четырех домов нужно пробивать шоссе. Построил прежний губернатор «хлебную» дорогу параллельно существующей, а зачем? Зададимся вопросом: везде ли новые доро-

ги экономически оправданы, ведь они стоят колоссальных денег. Сегодня километр обыкновенной трассы с асфальтобетонным покрытием стоит порядка 10 млн рублей.

Наша наука, в частности директор ПИИ «Тюменьдорпроект» В.Ф. Шмыров, говорит: дороги нужно строить там, где вырастет потенциальный налогоплательщик, который будет наполнять казну областного бюджета, соответственно и дорожного фонда. Необходимо учитывать не политический интерес (зачастую – просто популистский), а экономическую целесообразность. Возьмем пример из сферы деятельности, когда-то мне близкой. Из-за якобы престижа страны запустили космический челнок «Буран», показали миру, простите, кузькину мать, а дальше что? Летает прекрасно ракета Р-7 – это экономическая целесообразность.

Новый губернатор не просто выделяет деньги на сельское хозяйство, он принимает активные меры к его возрождению. Например, во Франции закупили племенных высокопроизводительных бычков, животные прекрасно адаптировались в Сибири – будет выгода. Дороги к населенным пунктам строили и будем строить, но прежде всего там, где планируется рентабельное производство.

– Наступивший год – последний, когда предприятия платят налог на пользователей дорог. Не наступит ли коллапс дорожной отрасли?

– Действительно, в 2003 году вступает в действие вторая часть Налогового кодекса России, касающаяся отмены оборотных налогов. В мировой практике налог с оборота не берется. Отмена этих налогов – по сути дела, вопрос о нормализации условий функционирования всех без исключения предприятий реального сектора экономики.

Так уж сложилось, что самый известный, да и самый значительный оборотный налог – «налог на дороги», в обиходе. Выскажу



ЗАО «Бетон». Арматурный цех

НУЖНО

(подчеркиваю: свою!) точку зрения. Целевые дорожные налоги должны быть пользовательскими. Их необходимо закладывать в цену топлива. Значит, прежде всего требуется повышать акцизы на нефтепродукты, раза в полтора – цену в рознице. За дороги должны платить те, кто по ним ездит. Причем в прямой пропорции от этих самых поездок. Премьер Правительства РФ Михаил Касьянов предлагает брать реальный налог на пользователей дорог при регистрации автотранспорта. Сейчас он просто «копеечный».

Давайте рассуждать, что называется, по-государственному. Асфальт под колесами стоящего авто стоит значительно дороже. Конечно, с частных лиц необходимо брать гораздо больше, пока поступления в бюджет от этой категории – мизерные. Понимаю, мера не популярная. Но это справедливо. Конечно, эти предложения должны подкрепляться решениями правительства. Нам же губернатор тоже поставил задачу: изыскать возможности пополнения территориального дорожного фонда. Думаю, будет какой-то переходный период от одних форм поступлений в дорожные фонды к другим.

– В этом году сократится программа дорожных работ?

– По нашим прикидкам, в 2002 году бюджет областного территориального дорожного фонда составит 1 млрд рублей. Росавтодор по статье субвенций, субсидий выделил 200 млн. рублей. Это частичная компенсация потерь от сокращения налогов. Но деньги центра – целевые, они пойдут на продолжение строительства обхода Казахстана. Небольшая часть этих средств выделяется на трассу Аромашево – Вагай, необходимо соединить два участка, разрыв пять километров. Щебень уже уложен. Круглогодичный проезд обеспечен. Часть субвенций планируем на-

правлять на трассу Ялуторовск – Ярково и на обход Ишима.

– А как обстоят дела с дорогой Верхний Бор – Тобольский тракт?

– Ваш вопрос касается очень важного объекта – обхода Тюмени. Транспорт на Курган, Челябинск, Екатеринбург и далее идет через город. Сами знаете, как загазован областной центр, какие пробки создаются на дорогах. Соединим участок – автомобили пойдут, минуя Тюмень. Трасса нужна и северянам: львиная доля большегрузных машин едет в округа и обратно.

– Росавтодор оказался в трудном положении. Федеральный дорожный фонд, ранее, так сказать, неприкасаемый, консолидирован с бюджетом страны. По стране заморожено 150 федеральных строек. Не на празднование ли 300-летия образования Санкт-Петербурга денежки уходят? Да и третье транспортное кольцо Москвы сдастся. Огромные деньги бюджета будут истрачены именно в 2002 году. Не до Тюменской области?

– Да, на обходе Тюмени Росавтодор мог бы поучаствовать. В конечном счете, соединяем две федеральные дороги. Но, увы. Пока же строим на средства областного территориального дорожного фонда. Да и дорога Аромашево – Вагай сокращает путь с севера на Омское направление и на Казахстан на 200 км, тоже минуя Тюмень. В общем здесь присутствуют федеральные интересы. И не только.

Не всем понравится, что я сейчас скажу. Бюджеты дорожных фондов округов на порядок выше нашего, а дорог во столько же раз там меньше. Весь тюменский север ездит по дорогам юга, как говорят профессионалы, транспорт амортизирует дороги, компенсации же пока никакой. В рамках совместных программ сейчас появилось соглашение, но деньги, которые фигурируют в нем, весьма незначительные.

На магистрали Тюмень – Екатеринбург никак не удастся достроить кусочек трассы. Прошлогодние 10 млн – это капля в море. По этому году вообще не ясно. Даже те федеральные 200 млн – это заслуга нашего губернатора С.С. Собянина. Все убедились, какое внимание он уделяет дорожной отрасли. У него сложи-

лись прекрасные отношения с руководителем Росавтодора Игорем Николаевичем Слюняевым.

По городу Тюмени в 2002 году программа строительства и реконструкции дорог будет еще больше, объемы возрастут в несколько раз. Доделаем улицы Республики, Мельникайте. Будут реконструированы улицы Ленина, М.Тореза, Широкая, пути, выходящие на «гостевую» дорогу (в аэропорт), улицы Ямская, Аккумуляторная и другие.

– Как вы оцениваете качество областных дорог?

– Конечно, качество – один из основных критериев работы. Побывал недавно у соседей, в Челябинске. В Тюмени дороги, на мой взгляд, гораздо лучше. Так мне показалось и тогда, когда впервые сюда попал.

Я, собственно, и поставлен администрацией области контролировать вопрос распределения денег дорожного фонда и, конечно, следить за выполнением работ по строительству, ремонту и содержанию дорог. В УАДО очень сильный инженерный состав, хорошо организована работа с подрядчиками. При приемке дорог, мостов предъявляются самые жесткие требования. Контроль за содержанием особый: выпал снег, сотрудники соответствующего отдела уже на объектах. Мне доклад на стол, как управились исполнители. В основном этим занимаются наши ДРСУ – подразделения Тюменского областного дорожно-эксплуатационного предприятия (ТОДЭП), ОАО «Тюменьдорстрой», ОАО «Автодор».

– Конкурсы на подрядные работы проводите?

– Да, в обязательном порядке организуем торги. Скажем, провели тендер на проект обхода Тюмени. Его выиграл проектно-изыскательский институт «Тюменьдорпроект». Здесь есть логика: я сторонник того, чтобы выбирать подрядчика на объект, уже имея проектное решение. Исполнитель должен знать, что его ждет.

Заранее готовим и стройматериалы, уже в декабре прошлого года начали заготовку щебня к предстоящему сезону. Летом подвижной состав – дефицит: посевная, уборочная, масса других программ. Зимой же вагонный парк МПС предоставляет без проблем.





ЧТО НАМ ГРЯДУЩЕЕ ГОТОВИТ?



Владимир Михайлович БУСЫГИН родился в 1951 году в Тайшетском районе Иркутской области. Окончил Иркутский политехнический институт по специальности «автомобильные дороги». Трудовую биографию начал в ДСУ-6 в Тайшете. В Тюменской области Бусыгин с 1981 года. Работал главным инженером ДСУ-2 в г. Туртас Уватского района. В 1985 году, будучи начальником того же ДСУ-2, произвел передислокацию управления в г. Пыть-Ях, где построили прекрасную базу, 100-квартирный дом, восемь 12-квартирных домов. Потом стал главным инженером дорожного треста в Тобольске... Наконец, генеральный директор Сибдорстроя и с октября 1998 года – главный инженер УАДО. Заслуженный строитель и почетный дорожник РФ. Награжден медалью «За освоение недр и развитие нефтегазового комплекса Западной Сибири».

Состояние дел в дорожной отрасли юга Тюменской области, как и во всей России, обусловлено изменениями в законодательстве. Имеется в виду сокращение дорожного налога с оборота до 1% и грядущая его ликвидация. Ситуация складывается таким образом, что в сезоне 2000 года при ставке налога 2,5% нами построено 343 км дорог, в 2001-м – переходящем году – только 184 км, а на 2002 год предусмотрено лишь 142 км. Причем и эти достаточно скромные планы стали возможными только благодаря помощи областного бюджета – из него на дорожные нужды выделено 400 миллионов рублей. Что мы будем строить, когда территориальные фонды исчезнут, предугадать несложно (запланированные федеральные субсидии и субвенции даже в нынешнем году, при сохранении 1% налога, компенсируют потери лишь на треть). Мартовское совещание дорожников в Красноярске наглядно продемонстрировало, что четких вариантов выхода из трудного положения пока нет ни у Правительства РФ, ни у Росавтодора, ни у субъектов Федерации. Впрочем, подробнее о финансовых проблемах скажут специалисты, я останюсь на вопросах внедрения новых технологий, которые, конечно, всецело связаны с экономической ситуацией.

В условиях ухода денег из отрасли заниматься технологическим перевооружением предприятий, разумеется, непросто. Тем не менее требования жизни и времени заставляют нас по мере сил и средств двигаться вперед.

Несколько цифр как информация для размышления. Дорожный фонд Ханты-Мансийского автономного округа в 2002 году составляет около 7 млрд рублей (в 2001 г. – 12 млрд) при наличии сети автомобильных дорог общей протяженностью около 2000 км. У нас 1 млрд 390 млн рублей на 9000 км. Отсюда преимущество северян по всем основным позициям: технологиям, материалам, технике, наконец по заработной плате. Разве что в двух позициях юг области выглядит предпочтительнее. Это более благоприятные климатические условия и отличная, с традициями, научная база – Тюменская архитектурно-строительная академия. Можно сказать без преувеличения, что большинство специалистов-дорожников юга области и добрая половина северян – ее выпускники.

Чтобы уменьшить отток в другие регионы подготовленных в стенах родного вуза квалифицированных кадров, найти им достойное дело здесь и, соответственно, улучшить качество областных автомобильных дорог, Комитет администрации области по управлению госимуществом учредил в 1996 году ГУП «Тюменское дорожно-ремонтное предприятие». На его базе был образован учебный центр по освоению новых технологий, машин, механизмов.

С первых месяцев своего существования ТДРП начало с помощью Управления автомобильных дорог области формировать уникальный для Тюмени технический парк. Появились первая выпускная в России совместно с немцами машина БЦР-375 для шероховатой поверхностной обработки, фреза «Wirtgen-1000», спецмашина для

ямочного ремонта «Дьюрапэтчер»... Уже в 1997 году была смонтирована установка по приготовлению битумной эмульсии и выданы первые 15 тонн. В 1998 году введена в эксплуатацию дробильно-сортировочная установка с мойкой щебня, выполнены первые 25,8 км ШПО на основе битумной эмульсии. 1999 год – закончен монтаж битумного хозяйства с теплогенератором TR-100. Всего предприятие сделало ШПО с использованием эмульсии на 130,6 км дорог и вывело этот вид работ на качественно иной уровень. При устройстве ШПО применяется кубовидный щебень, на базе ГУП ТДРП четко отлажен весь цикл его подготовки. Мощности предприятия позволяют обеспечить битумной эмульсией не только юг Тюменской области, но и дорожников соседних регионов.

Тающий с каждым годом территориальный дорожный фонд помешал молодому предприятию реализовать все замыслы, но дух эксперимента ТДРП не растеряло. Пример тому – попытка в сентябре 2001 года уложить на улице Пермякова областного центра покрытие «Сларри-сил». Для этой цели были приглашены специалисты из г. Сургута (впервые в России применявшие данную технологию в условиях севера) со своей машиной и импортными материалами. В случае покупки УАДО собственной машины (заявка на ее приобретение подана), «Сларри-Сил» придет на наши дороги, защитит дорожную одежду от быстрого разрушения, позволит сэкономить значительные средства (в 2-3 раза) по сравнению с капремонтom и укладкой 5-сантиметрового слоя нового асфальтобетона.

В 2000 году на улице Пермякова впервые применена технология устройства основания с использованием укатываемого бетона. Опыт дал неплохие результаты, технология прижилась. В нынешнем сезоне запланировано устройство бетонного основания на главных объектах: обход Тюмени, обход Ишима, а также за счет средств областного бюджета – при ремонте и реконструкции улиц г. Тюмени.

Работа в условиях рыночных отношений складывается по своим, подчас беспокойным для государства законам. Достаточно остро, например, стоит проблема конкуренции частных и государственных подрядных организаций. Впрочем, об этом чуть ниже, сначала о достоинствах рыночного типа хозяйствования. Частные подрядчики, получая основную часть современной техники и оборудования в аренду от УАДО, имеют возможность и самостоятельно, используя прибыль, внедрять новые технологические решения.

Для иллюстрации возьмем ЗАО «Дорпромстрой» г. Ишима. В настоящее время организация задействована на важнейшем строительном объекте общероссийского значения – обходе Республики Казахстан. Завершение работ здесь позволит направить грузопассажирский автомобильный поток из Челябинской, Курганской областей в Тюменскую, Омскую области и далее на восток, минуя территорию Казахстана и два таможенных поста. Бесспорно, выигрыш для России – и экономический, и моральный. Для окончания стройки необходимо сделать 10 км дороги на обходе Ишима и провести реконструкцию трассы Ишим – Бердюжье (84 км). Работать на этих участках, по всей видимости, предстоит Дорпромстрою.

Чем располагает сегодня организация, которой доверен столь значимый объект? 5 лет назад приобретен Управтодором и смонтирован ишимцами асфальтобетонный завод «Wibau» производительной мощностью 160 тонн в час (аналогичное производство в районах юга области есть пока только в г. Заводоуковске). Дорпромстрой проявил инициативу и сделал шаг вперед в транспортировке битума. Для этого применен специальный контейнер, разработанный фирмой «Номбус» (г. Омск). Его конструкция делает возможной доставку любым, включая речной, видом транспорта, избегая промежуточного слива и подогрева нефтебитума. В результате значительно возросло качество смесей, снизилась себестоимость продукции.

На примере автомобильной дороги Ишим – Бердюжье можно проследить не совсем обычную историю внедрения новой технологии. Проект предусматривал устройство основания с использованием ресайклера WR-2500 и переработкой старого асфальтобетона с добавлением нового щебня и битумных эмульсий. Но при отсутствии ресайклера, по предложению Росдорнии, применили технологию приготовления смеси из фрезерованного асфальтобетона, щебня и битумной эмульсии на установке ДС-50. Произошло некоторое удорожание из-за транспортных расходов, вместе с тем получили более качественное основание дороги.

Теперь о минусе рынка. Доверяя крупным строительным объектам частным подрядным организациям, заказчик обязан при этом укреплять тыл, обеспечивать работой хотя бы на минимальном уровне подрядчиков государственных. Ведь кто возьмется доказать, что частные фирмы и впредь будут крепко стоять на ногах, что сохранят нынешний профиль, что не уйдут, наконец, к другому, более денежному, заказчику. Такой расклад, конечно, маловероятен, но технически и технологически перевооружать 22 государственных ДРСУ – подразделения Тюменского дорожно-эксплуатационного предприятия – мы обязаны в любом случае. Ведь на их плечах ремонт и содержание всей сети автомобильных дорог юга области. Проблема эта тесно переплетена с другой – отсутствием своих (на месте) щебня и качественных песков, пригодных для изготовления асфальтобетонных смесей. В частности, щебень приходится везти из Свердловской области и с Южного Урала. Транспортные издержки влияют на цену. Более того, в последние год-два УАДО переходит на гранитные щебни с целью улучшить качество дорожных покрытий. Качественные асфальтобетонные смеси, как известно, можно получить только на современных заводах («Wibau», «Teltamat» и др.). Такие заводы пока есть только у частных подрядных организаций, ДРСУ ввиду слабой технической оснащенности могут работать лишь с активно взаимодействующим с битумом асбестовским щебнем. Оснастить все районные организации современными заводами заказчику не позволяют финансовые возможности. Покупать материал у частных для ДРСУ – дорогое удовольствие. Например, в Тобольске, где есть 2 действующих АБЗ (у Сибдорстроя и Тюменьдорстроя), помогаем местному ДРСУ доставлять завод производства АОТ «Тюменьремдормаш» мощностью 36 тонн в час. И это, пожалуй, исключение. АБЗ других ДРСУ устарели и пригодны в основном лишь для обеспечения ремонта дорожного покрытия. Чем может помочь УАДО? Работа по жестким государственным расценкам не дает подрядчикам возможности покупать технику самостоятельно, мы вынуждены это дело централизовать. УАДО приобретает технику, она становится собственностью области и передается в аренду подрядным организациям. В 2001 году в качестве займа дорожному фонду куплено более 60 единиц импортной дорожной техники: асфальтоукладочные комплексы «Bifelli», погрузчики «Atlas», японская мультитехника «Takeuchi» и т.д.

О заводе «Тюменьремдормаш», считая, следует сказать отдельно. Предприятие-смежник выручает дорожников во многих вопросах. Взять те же АБЗ. В условиях, когда импортные заводы ни заказчику, ни тем более подрядчикам покупать не под силу, АБЗ производства Ремдормаша в последние годы – подходящая альтернатива. Несколько АБЗ, как чисто отечественных, так и сделанных Ремдормашем совместно с фирмой «Wirtgen», работают на юге Тюменской области и даже в северных округах. Еще в середине 90-х генеральный директор АОТ «Тюменьремдормаш» Ва-

чеслав Васильевич Рагозин решил наладить производство дорожных знаков и рекламных щитов с использованием шелкографии. Технология, кардинально отличающаяся от существовавшей ранее. Получилось. Теперь знаки не надо без конца подкрашивать – только мыть. И световозвращающий эффект усилился. Два года назад осуществилась еще одна идея Рагозина – смонтирован и запущен цех горячего цинкования (итальянская технология и оборудование). Ремдормаш выпускает полнокомплектные оцинкованные барьерные ограждения и комплектующие к ним. С нынешнего года еще одна новинка – оцинкованная гофрированная водопропускная труба. К слову, по дорожным знакам (именно с шелкографией), оцинкованной «барьерке» тюменцы – монополисты в УрФО. Дорожникам юга области наличие такого партнера выгодно: транспортные издержки минимальны, оперативно доставлять любые партии знаков, ограждений, других элементов можно адресно и прямо с завода.

Увы, заканчивать статью приходится не в мажоре – от попыток заглянуть в перспективу воздержаться сложно. Если достойные варианты компенсации потерь в результате ликвидации дорожного фонда не будут найдены, отрасль ждет безрадостное будущее. Отдадим должное губернатору Сергею Собянину – он постоянно занимается вопросами получения субсидий и субвенций в Росавтодоре, кроит, как может, областную казну. Но возможности бюджета области весьма ограничены – при отсутствии территориального дорожного фонда их, возможно, хватит лишь на минимально допустимое содержание дорог. В 2002 году на содержание выделено 320 миллионов рублей. Их хватит только на то, чтобы обеспечить безопасность движения. За меньшие деньги содержать автомобильные дороги станет просто невозможно.

В заключение пример для наглядности. В Свердловской и Челябинской областях норматив на содержание 1 км дорог примерно в 2 раза больше, чем у нас, и это объясняется наличием большей налоговой базы. Так что наметившиеся с 1998 года положительные перемены, в том числе технологические, в результате последних веяний могут быть похоронены в одночасье. Жаль, конечно, ведь для завершения в должном объеме формирования дорожной сети с твердым покрытием осталось сделать не так уж много, особенно по сравнению с тем, что сделано.

Человек со стороны, не искушенный в наших делах и проблемах, может представлять дорожников этими черствыми субъектами, пропахшими асфальтом и думющими только о механизмах и их применении. Поверьте, это не так. Когда подходишь стройкой к вымирающим деревням, например, в направлении Вагай – Аромашево, и через год-два видишь в этих деревнях вдоль новой дороги целые улицы новых домов, так тепло на душе становится, и мысли очень даже возвышенны. Да, пока больших денег у отрасли нет и, похоже, не предвидится. Но опускать руки мы не намерены. Надеюсь, жители области это понимают и оценят наш труд по достоинству.



НЕ ПУГАЙТЕСЬ КАЗНАЧЕЯ

**Игорь ЗУБАРЕВ**

Об особенностях перехода на казначейскую систему исполнения бюджета территориального дорожного фонда рассказывает заместитель начальника Управления автомобильных дорог Тюменской области Игорь ЗУБАРЕВ.

В связи со вступлением в действие Бюджетного кодекса РФ и в соответствии с постановлением губернатора Тюменской области № 277 от 13 июля 2001 года «О поэтапном переходе на казначейское исполнение областного бюджета» Управление автомобильных дорог с 1 января 2002 года переходит на казначейскую форму исполнения бюджета территориального дорожного фонда. Постановлением губернатора утвержден временный порядок финансирования областного бюджета при казначейской системе исполнения.

Для дорожников это не является абсолютной новостью – финансирование объектов из федерального бюджета уже с 2001 года идет через Управление федерального казначейства по Тюменской области.

Казначейская система имеет очевидные недостатки и преимущества. К плюсам можно отнести гарантированное финансирование объемов выполненных работ в соответствии с лимитом бюджетных обязательств. Недостаток – усложнение и длительность прохождения платежей. Вместе с тем такая форма исполнения бюджета позволяет Правительству РФ и администрации области осуществлять жесткий контроль за расходованием средств.

Для открытия финансирования при казначейской системе необходимы: государственный контракт на подрядные работы, заключенный на конкурсной основе, с предоставлением протоколов; договоры строительного подряда, если они заключены еще с какими-либо участками производственного процесса (договоры долевого участия); положительное заключение вневедомственной государственной экс-

пертизы по проектно-сметной документации; справки о стоимости выполненных работ и услуг по форме 3-КС; акт о сдаче-приемке работ по форме, утвержденной Госкомитетом статистики.

Погашение кредиторской задолженности за выполненные работы в предыдущие годы предусмотрено в том же порядке, что и текущее финансирование.

Допускается авансирование работ, предусмотренное в контрактах, оно осуществляется в соответствии с постановлением Правительства РФ и другими нормативными документами.

Контроль за целевым использованием средств областного бюджета, выделенных на государственные и капитальные вложения, осуществляет Департамент финансов администрации области и контрольные органы администрации области.

Заказчик несет в соответствии с Бюджетным кодексом РФ ответственность за целевое и эффективное использование выделенных средств из областного бюджета, за ввод в действие объектов в установленные сроки и своевременное предоставление отчетности за выполненные работы.

Считаю, что бояться нам нечего, опыт сотрудничества с управлением казначейства у нас есть. Необходимо мобилизоваться, привести в порядок всю документацию. Думаю, особых проблем переход на казначейскую систему не создаст.

Вопрос второй, не менее важный, чем первый, – переход на новую сметно-нормативную базу ценообразования в строительстве. Действующая база, адаптированная к современным условиям на основе сметных нормативов 1984–1991 годов, долгое время не пересматривалась и не отражает произошедшие изменения в ценообразовании строительного комплекса в условиях рыночных отношений.

За последнее время изменились условия строительства, появились новые проектные решения, технологии, материалы, машины, оборудование, что нашло отражение в используемой сметно-нормативной базе. Эти факторы и наметившаяся стабилизация в экономике создали предпосылки для разработки и введения в действие новой базы для определения стоимости строительных работ. В соответствии с постановлением Госстроя РФ от 11 февраля 1998 года в целях приведения системы сметных нормативов в соответствие с нормами и требованиями экономики, соблюдения единого методологического подхода к определению стоимости стро-

ительства была утверждена программа формирования новой сметно-нормативной базы в строительстве.

Она предусматривала два основных этапа проведения работ: создание единых ресурсных показателей государственных элементных сметных норм, а также нормативов лимитирования и прочих затрат, накладных расходов, сметной прибыли, временных зданий и сооружений и т.д.; разработку на базе единой методологии государственной системы элементных сметных норм, региональных и отраслевых единичных расценок.

Постановлением предусмотрено, что разработка территориальных расценок в текущем уровне цен будет осуществляться в основном силами региональных центров по ценообразованию в строительстве с привлечением ведущих проектных и строительно-монтажных организаций. Окончанием срока исполнения программы был определен 2000 год. Таким образом, с 1 января 2001 года вся сметная документация для объектов, финансируемых из средств федерального бюджета, должна была составляться на основе новой сметно-нормативной базы.

К сожалению, исполнение этого постановления оказалось растянутым по срокам. До настоящего времени не закончена разработка государственных элементных сметных норм. Работа продолжается. В соответствии с постановлением губернатора Тюменской области от 21 мая 2000 года № 194 «О переходе на новую сметно-нормативную базу в строительстве» создана межведомственная комиссия под руководством главного управления строительства администрации области. Функции комиссии: разработка и подготовка к утверждению нормативных актов по ценообразованию в строительстве; рассмотрение и согласование территориальных специализированных сборников по ценообразованию; регистрация утвержденных нормативных актов в Госстрое РФ.

В состав комиссии и рабочей группы включены представители дорожных проектных и строительных организаций. Основной объем работ по подготовке новой сметно-нормативной базы выполняется областным центром по ценообразованию в строительстве. Реальный срок окончания работ – первая половина 2002 года.

Надеюсь, что ввод в действие новых смет и нормативов вскоре состоится и существенно поможет в работе и заказчику, и подрядным организациям.



В основу этих заметок положено выступление генерального директора ОАО «Тюменьдорстрой» Александра ЛЕЙСА на совещании в конце прошлого года. Нам представляется, что вопросы, поднятые им, актуальны и сегодня, 4–5 месяцев спустя.

ТРУДНО СОХРАНИТЬ КОЛЛЕКТИВ

У кого что болит... Недавно мы, образно говоря, получили ощутимый удар под дых: в ХМАО наши объемы уменьшились в 2 раза. Если в прошлом году мы наработали по северу 700 миллионов рублей, то ориентировочный заказ на 2002 год – 300 миллионов. Причина сокращения заказа ясна – урезание территориального дорожного фонда.

Между тем потенциал ОАО «Тюменьдорстрой» достаточно высок. Ежегодно мы строили 80–100 километров дорог, отсыпали в тело насыпи 2,5 млн м³ грунта, укладывали 2,5 км водопропускных труб. За 35 лет существования предприятия построили 3,5 тысячи километров дорог. Также ежегодный наш прежний успех – 200 тысяч тонн асфальтобетона, из них только СУ-964 укладывало 100 тысяч тонн. В 2001 году мы выполнили по генеральному подряду работ на сумму 1 миллиард 100 миллионов рублей, в том числе по УАДО – 198 миллионов. Собственными силами освоено 980 миллионов. СУ-931 вынуждены были увести на север – в Тобольск перспективы для него не оказались.

Снизилась объемы и по СУ-964. Это связано с тем, что 964-е ушло с федеральных и областных дорог и полностью стало работать в Тюмени. В городе, естественно, такого размаха нет. Пример – улица Мельникайте. Протяженность – 1 километр, и на нем – 29 пересечений коммуникационных сетей. Почему-то этими коммуникациями никто не захотел заниматься, вынуждены были делать чужую работу сами, отсюда и задержка сроков.

Вообще, основная проблема дорожников в городе – отсутствие подрядчиков на специализированные работы – по коммуникациям, освещению, светофорам...

Тюменьдорстрой сегодня – это 2,5 тысячи работающих. Не исключено, что в ближайшее время мы станем могильщиками своей структуры: сохранять весь коллектив становится все сложнее. Конечно, являясь акционерным обществом, мы можем оставить по 100 человек в каждом из четырех строительных управлений, брать выгодные заказы, получать прибыль и распределять дивиденды. Но мы не пошли по этому пути – сохранили коллективы и работаем сегодня по-государственному. Можем выполнять любую задачу, которую нам поручат.

В связи с этим хотелось бы, чтобы независимо от того, кто мы – госпредприятие или ОАО, – руководители области и заказчик принимали во внимание оснащенность наших производств. В частности, по Тюмени сегодня остро стоит проблема качества строительства дорог. Мы хотим работать лучше и понимаем, что



Главный инженер СУ-964 Владимир Сундуков и мастер Равиль Халиков

по исполнению выглядим хуже, чем северные предприятия. Но стараемся наверстывать упущенное. Например, добились и получили асфальтоукладочный комплекс, хотя он и 92-го года выпуска. Но он не имеет раздвижной плиты, поэтому в городских условиях работать с ним сложно. С этим неудобством столкнулись не только мы, но и АОТ «Автодор», и ЗАО «Пышмаавтодор». Когда дело в городе доходит до верхнего слоя, работаем одним асфальтоукладчиком. Считаю, что проблему необходимо разрешить срочно. Цена одного асфальтоукладчика – 8 миллионов. Крупных подрядных организаций в Тюмени три и одна – в Ишиме. Итого четыре – 32 миллиона. Мы согласны на любую форму оплаты, будь то лизинг или аренда.

Оставляет желать лучшего качество асфальтобетонной смеси. Раньше колеиности на дорогах не существовало, теперь мы сталкиваемся с ней постоянно. Причины две: увеличение интенсивности движения и качество асфальтобетона. Думаю, что все мы в большей или меньшей степени допускаем брак при производстве асфальтобетона. Ни у кого нет щебня кубовидной формы, нет дробилки. Мы запустили асфальтобетонный смеситель «Wibau», осенью накрутили 2,5 тысячи тонн из щебня с Аткинских карьеров. Цена вопроса по дробилке – 20 миллионов рублей. Если установим ее и доведем завод до совершенства, он обеспечит материалом по крайней мере все заказы в Тюмени плюс аэропорт «Рощино».

Значительно ухудшает качество покрытия применение асбестовского щебня. Особенно когда в основание попадает вода, и потом, не дав ему окончательно высохнуть, кладут верхний слой асфальтобетона. Так что стремление УАДО уйти от использования этого щебня достойно одобрения.

Несколько слов о ценообразовании. Конечно, можно назвать любые цифры, которые мы за сезон получили – миллионы, миллиарды, но нет ожидаемой прибыли, не хватает даже на покупку одного КамАЗа. Если сегодня в договорных ценах мы закладываем 1–2 процента прибыли от себестоимости, естественно, эффекта не будет. Если зарплата в договорной цене всего 4–6 процентов, а фактически она составляет 15 процентов, понятно, потенциала на развитие нет. Поэтому по ценообразованию, полагаю, необходимо создать группу заинтересованных лиц с тем, чтобы учесть замечания подрядчиков к договорным ценам и внести коррективы.

И еще одно. Почему мы не получаем премию за ввод объектов? Она распределяется на проектировщика, заказчика, светофорщика и т.д. Но мы лет пять ее уже не получаем. В ХМАО, скажем, пусть с опозданием, но премию нам все-таки выплачивают...

Тюмень. Улица Мельникайте (новая дорога)





ПУНКТИР НА КАРТЕ

Владимир Калинин,
заместитель
начальника УАДО

Всем известно, что у дороги есть начало и конец. Но изредка можно встретить исключения из этого правила. Для примера можно привести заброшенные отрезки старых античных дорог, заросшие сорной травой. Причина понятна – исчезли, захирели ранее богатые поселения, дорогами перестали пользоваться. Но большинство древних римских шоссе сохранились и впоследствии они стали отличными европейскими автобанам. Так что если дорога нужна, она не только не исчезнет, но со временем строители доведут ее качество почти до идеала.

Вот и для дороги Ханты-Мансийск – Тобольск – Вагай – Новопетрово – Аромашево – Голышманово – Ишим просматривается прекрасная перспектива. С годами улучшится покрытие, разовьется инфраструктура – построят заправки, придорожные кафе, гостиницы. Эту трассу не ожидает заброшенность, дорога важна для перевозок в направлении Север-Юг и межрегиональных широтных связей – она соединит Тюменскую область с Омской, Алтайем, другими районами Западной Сибири, Казахстаном, Узбекистаном. Она сократит путь до Ханты-Мансийска на 300 верст и позволит водителям транзитного транспорта попасть на Север, минуя Тюмень. Значительно улучшится экологическая ситуация в областном центре, он сегодня задыхается от транспортных пробок, вызванных большим транзитным грузопотоком через городские окраины. Кроме того, дорога обеспечит круглогодичным и устойчивым сообщением те населенные пункты Аромашевского и Вагайского районов, которые находятся в зоне трассы. Все эти плюсы и подтолкнули администрацию Тюменской области принять решение о строительстве автомобильной дороги Аромашево – Вагай.

Несколько лет назад только часть пути между двумя райцентрами можно было проехать на машине в весеннюю и осеннюю распутицу. Но каждый год, начиная с 1994, непроезжий участок сокращался – строители шли навстречу друг другу – со стороны Вагая и Аромашево. Сейчас отрезок без твердого покрытия сжался до 4,7 километра.

– В ближайшие годы дорога будет готова полностью, – с уверенностью говорит заместитель начальника УАДО Владимир Александрович Калинин. Пока только одно

препятствие – деньги выделены лишь на 3,5 километра. Но финансовый вопрос дорожники надеются решить с помощью областной администрации.

Для проектирования трассы был привлечен ПИИ «Тюменьдорпроект», директор Владимир Федорович Шмыров, главный инженер проекта Сергей Анатольевич Головин. Проектировщики подошли к работе предельно ответственно – качественно и в срок сделали технико-экономическое обоснование, предложили хорошее проектное решение, подсчитали объем инвестиций. Через восемь лет новая дорога себя полностью окупит.

Практическую работу на объекте начали военные строители, которые в 1993 году переместились в Аромашевский район из центральной России. Строительную часть Министерства обороны, начальником ко-

торой в то время был Виктор Иванович Вареница, пригласила «для ускорения темпов строительства дорог в южных районах» областная администрация. Тюменские и местные (районные) дорожники АООТ «Тюменьдорстрой» (СУ-931, СУ-964), Вагайское, Аромашевское ДРСУ были заняты на других объектах. Поэтому первые пять километров дороги от деревни Слободчики в сторону Вагая были сделаны и сданы в 1994 году руками военных. Они насыпали земляное полотно, возили песок, добытый в местных карьерах, укладывали водоотводные трубы, укатывали уральский щебень. Асфальтобетон привозили из Аромашево, готовили его на двух заводах – ДРСУ и воинской части. Дорожные плиты доставляли из Ялуторовска.

В том же 1994 году к строительству мостов приступил тобольский Мостоотряд-87, возглавляемый Анатолием Васильевичем



Лысенковым и главным инженером Сергеем Васильевичем Дроботом. Строить решили индустриальным методом, используя сборные конструкции. И уже первая задача оказалась довольно трудной: непроходимость пути мешала движению с грузами. Случалось, водитель КраЗа-плитовоза доходил пешком до бригады мостовиков ночью и просил помощи. Вытаскивать засевшую в непролазной грязи технику отправлялись трактора и вездеходы, выходили рабочие. Но с утра – обычная смена, все работают без скидок на ночную усталость. Так, в 1994 году заложили первый большой мост у деревни Уткарма длиной 158,54 погонных метра.

– Всего же на этой трассе, – говорит инженер-мостостроитель Сергей Владимирович Кузнецов, – Мостоотряд-87 построил 21 мост общей длиной 1020 метров, в том числе 2 больших – по 150 метров.

Но это еще не дорога, если проехать по ней можно, лишь согласуясь с нашей капризной сибирской погодой. Строительство продолжалось: в 1995 году военные строители сделали 10 километров основной трассы. Потом к ним присоединилось Аромашевское ДРСУ, построившее 2,3 километра подъездного отрезка к селу Слободчики – еще один населенный пункт обрел круглогодичную устойчивую связь.

1996-й, 1997-й, 1998 годы добавили не только количество построенных километров, но и число участников строительства. Подключился к работе трест «Тюменьдорстрой» – СУ-964 и СУ-931 продвигались со стороны Тобольска. Для того чтобы увидеть сделанное, мы проехали по тем участкам дороги, которые строились этой организацией.

– В 1996 году тобольское СУ-931, – рассказывает заместитель начальника этого строительного управления Виктор Дмитриевич Редикульцев, – соединило незавершенный Сибдорстроем участок дороги с районным центром Вагай. Вбили «серебряный костыль» в месте встречи нашего и старого отрезков. Закончили 11-километровый участок от деревни Фомино к октябрю и выполнили, таким образом, обещание, данное гу-

бернатором – связать надежной дорогой Вагай с Тобольском. Работали ударно и в последующие годы. В 1997-м сдали 7 км, в 1998-м проложили еще 2, добавляли по 15 км в 1999-м и 2000-м. Работали строго по плану: сколько заказывали, столько и делали. Сегодня дорога Аромашево – Вагай практически готова, используется круглогодично.

В подтверждение слов Виктора Дмитриевича нам навстречу идет вереница фур с омскими номерами.

– Такой надежной дороги не было только в единственном направлении – на село Вагай, – продолжает наш собеседник. – Весь Тобольский район заасфальтировали уже к началу перестройки на все четыре стороны. Везде были сделаны дороги с твердым покрытием, подъезды к деревням, площадки... А вот дороги до районного центра не хватало.

– И нужно построить еще обход в стороне от Вагая, – говорит начальник СУ-931 Василий Федорович Кицак. – Наше управление уже сделало несколько километров. К концу года закончим восьмikiлометровый участок, но пока без твердого покрытия.

Подъезжаем к строящемуся участку обходного пути – здесь встречаются старая – без твердого покрытия – и новая, строящаяся дорога. Обе выходят на уже построенный мост, но дальше старая останется немного в стороне. Впереди лес, его придется рубить – вынужденная мера. Но там, где была хотя бы малейшая возможность сохранить природу, строители ее сохраняли: сделали два лиших километра, обойдя прекрасный Шевелевский кедровый бор, рекультивировали грунтовые карьеры, так что их невозможно заметить из автомобиля, не зная точного места.

– Всего СУ-931 построило около 50 километров, начинали от Вагая, заканчивали участком Бегетино – Индери (граница Аромашевского района), – продолжает Кицак. – Впереди деревня Сычево, в 2001 году сделали к ней подъезд, в самой деревне благоустроили дороги, даже подъезды к домам.

Въезжаем на прямой, как взлетная полоса аэродрома, участок, выложенный дорожными плитами. Здесь дорожникам пришлось убрать много торфа – местность сильно заболочена. Но в результате действительно хоть самолет сажай.

– Кстати, раньше трест строил и взлетно-посадочные полосы, – вступает в разговор заместитель начальника СУ-964 Виктор Владимирович Жуля. – В нескольких северных городах и поселках работали по таким заказам – отсюда и качественный подход. Вообще-то наше подразделение делало в основном земляные работы. Шли навстречу СУ-931 со стороны Аромашево, в 1999 году на участке Уткарма – граница Вагайского района полностью сделали 10,5 км, закончили все земляные работы и уложили 23,5 тысячи тонн грунта и покрыли асфальтобетоном.

Наконец и «злополучный» участок, те самые 4,7 километра. Строится он с двух сторон – от границы Аромашевского района работает Вагайское ДРСУ – у них 2 километра, навстречу идет Тюменьдорстрой – 1,5 км. «Золотой костыль» близок, оба подрядчика гарантируют выполнение своих плановых заданий, но разрыв в 1,2 километра, повторюсь, можно закрыть лишь с помощью областной администрации. Обеспечит финансирование – дорога будет готова к сроку.

Кроме указанных дорожных организаций в большом строительстве участвовали многие другие подрядчики: Ишимское, Голышмановское, Бердюжское, Викуловское, Сорокинское ДРСУ, АО «Автодор», Варьеганнефтеспецстрой. Увеличение числа подрядных организаций было вызвано тем, что с 1999 года строители имели только направление дороги, спроектированное Тюменьдорпроектком, и им пришлось самим готовить трассу: валить лес, корчевать пни, делать на болотах выторфовку. Был отрезок, где торф выбирали на расстоянии километра. На некоторых участках была такая глина, что не хватало даже восьмиметровой стрелы экскаватора. И грунта на таких отрезках перевезли немало. Скажем, на оставшемся и пока неоконченном участке (4,7 км) в Вагайском районе новая насыпь на 3–4 метра выше существовавшей ранее. Такая высота и дренажная система защитят дорогу от разливов реки. В последние три сезона применили и старый, хорошо забытый метод – Тюменское областное дорожно-эксплуатационное предприятие подготовило сводный отряд специалистов со всех областных ДРСУ, который работал вахтами и жил на месте стройки, жил этой дорогой.

На проектной карте участок между Новопетрово и Черное обозначен темным пунктиром, что означает «проезда нет». Но уже в этом году, надеются участники строительства, жители Аромашевского, Вагайского и других районов области, можно будет провести сплошную линию и смело отправляться в путь в любое время года по этой новой, кратчайшей из существующих дорог.





ПЛЮС ФУНКЦИИ КОНТРОЛЯ



О ситуации на рынке проектных работ, о проблемах и опыте проектирования дорог на юге Тюменской области рассказывает заместитель директора, главный инженер проекта ДПТО «Тюменьдорортехстрой» Дмитрий Павлович ЛУЧИНСКИЙ.

Проектных организаций в Тюмени много. Головной институт «Градъ» – законодатель проектирования по городу, разработчик концепции Генплана. ПИИ «Тюменьдорпроект» (директор В.Ф. Шмыров) – институт в области дорожного проектирования – работает на юге Тюменской области, в Ямало-Ненецком и Ханты-Мансийском автономных округах наряду с другими крупными проектными институтами многих ведомств. В его стенах сложился опытейший коллектив (300 человек), способный выполнять самые сложные задачи. Тюменьдорпроект имеет современное, в том числе диагностическое, оборудование, использует компьютерные программы последних версий, давно освоил автоматизированную обработку полевых материалов, экспериментирует с глинистыми мерзлыми грунтами. Кроме головной базы институтом созданы филиалы в Ишиме, Тобольске, Салехарде. Налажено продуктивное взаимодействие с ассоциацией проектных организаций России и стран ближнего зарубежья «РО-ДОС» (Тюменьдорпроект – один из ее учредителей).

На рынке проектных работ уверенно чувствуют себя и Гипроводхоз, Гипротюменьнефтегаз, НИИПлесдрев... Всего около 20 организаций. Многие из них работают главным образом в северных округах, но выполняют и южные заказы. Наконец, существуют многочисленные бюро и малые проектные организации, занимающиеся определенными направлениями. Некоторые из них задействованы в экологической части проектов, на сухоройных карьерах, в области гидрологии и т.д.

Наконец, Тюменьдорортехстрой. Конечно, мы занимаемся проектированием. Но и сопровождением проектов (в том числе авторским), то есть контролируем подрядчика на объекте. Для этой цели создан отдел технического сопровождения проектов,

его сотрудники следят за соблюдением технологического регламента во всех видах работ. Собранный информация доводится до заказчика. Он, как распорядитель денежных средств, принимает упреждающие меры. В составе отдела многопрофильные специалисты, то есть люди с немалым строительным опытом, способные грамотно контролировать ход работ на всех этапах.

Вообще, названная практика пришла к нам с Запада, где частный капитал не намерен впустую вкладывать деньги и потому методы контроля у них на высоте. В России опыт контроля со стороны проектировщиков с таким подходом был применен при строительстве МКАД – участвовали целые институты, осуществляя авторский и независимый контроль производства.

Во многом благодаря необходимости повышения качества в строительстве, внедрения контроля возник 3 года назад и Тюменьдорортехстрой. В создании предприятия было прямо заинтересовано Управление автомобильных дорог Тюменской области, о чем говорит даже место нашей дислокации – здание УАДО. Без ложной скромности можно сказать, что работа приносит добрые плоды – от практики, когда производители работ сами контролировали себя, подрядные организации постепенно отходят, поскольку качество работ становится весомым аргументом и в финансовых взаимоотношениях с заказчиком.

Параллельно, хотя и в небольшом объеме, Тюменьдорортехстрой занимается проектированием. Дорога – комплекс сложный, где сосредоточены коммуникации, пункты дорожного сервиса: автовокзалы, пункты ГИБДД и т.д.

Основной наш заказчик – УАДО, развивающее и обслуживающее сеть автомобильных дорог общего пользования юга Тюменской области. По этой сети имеется долгосрочная программа развития и реконструкции.

Значительное внимание, с учетом положений программы, уделяется проектной документации. Жизнь не стоит на месте. Во-первых, на участках дорог меняется ситуация: появляются пункты сервиса и т.д. Соответственно возникают дополнительные требования, которые необходимо соблюдать при движении. Второй аспект: в регионах меняется социальная картина. Возрождаются промышленность, сельское хозяйство. Растет количество автомобилей. Дороги необходимо приводить к требуемой категории. Сегодня изменяется статус федеральной автомагистрали Тюмень – Ишим – Омск. Когда-то она была запроектирована как автомобильная дорога 3-й категории. Сейчас, в связи с изменениями направления автодороги «Байкал» в обход Республики Казахстан нагрузка на дорогу существенно возрастет, увеличится интенсивность движения. Требования к ней повышаются. Возникает необходимость пересмотреть радиусы, ширину проезжей части, все подходы и пересечения...

Попробуем обозначить проблемы проектных организаций в региональном масштабе, причем большая их часть – головная боль многих регионов.

Первое – это отсутствие современной нормативно-сметной базы. По перспективным наметкам, новая база должна была появиться к 2002 году. Но она не готова. Тем временем ситуация с ценами постоянно меняется. Есть опыт работы в этом направлении у москвичей, в Санкт-Петербурге. У нас этим занимается региональный центр ценообразования. Располагая мы новой нормативно-сметной базой, многое удалось бы решить. Ведь появляется новая техника, новые виды работ, которых раньше не было вообще. Так что это проблема общероссийская. А если говорить на региональном уровне, вернемся к петербуржцам, они выпускают текущий вестник, нарабатывают базу и ее обновляют, есть основа для работы, которой у нас, к сожалению, пока нет.



Отдел проектирования

Второе. Проблема оценки труда проектировщиков. На юге Тюменской области низкий коэффициент оценки стоимости проектных работ по сравнению с госстроевским, относительно коэффициента в северных регионах. В головных институтах расценки в 1,5–2 раза выше, там аналогичная работа более высокооплачиваема. Но, увы, размер оплаты нашего труда зависит от общего финансового состояния региона.

Третье. Одной из наиболее важных считаю проблему отвода земли. Земельный кодекс находится в стадии незавершенности, поиск ответа на вопрос «Кто же у дороги хозяин?» весьма затруднителен. Очевидно одно: сегодня Управление автомобильных дорог Тюменской области не является полным хозяином дорог, даже тех, которые строит. Отсюда множество трудноразрешимых вопросов. Постоянная полоса дается дорожникам в бессрочное пользование на правах аренды, придорожная – во временное. На придорожной владделец делает все, что считает нужным. К примеру, строит АЗС, не принимая во внимание, что при реконструкции потребуются дополнительный отвод земли – тут-то и сталкиваются интересы владельцев и дорожников. Если бы последние были хозяевами, то строительство той же АЗС велось бы с учетом собственной перспективы. Возникает множество неконтролируемых ситуаций с кабельными сетями, магистральными нефте- и газопроводами. Нередко кабель приходится переносить на многие километры, а это дополнительные затраты. Увы, на стадии проектирования решения по-прежнему закладываются под диктовку хозяев коммуникаций... Полноправным хозяином земли, конечно, дорожник и не может быть, но влиять на происходящее в полосе отвода он должен юридически достойно.

Четвертое. Проблема прежде всего дорожного строительства, а значит, имеющая отношение и к нам. При проектировании пытаемся учесть новые технологии, современные материалы. Запроектировать каждый объект хочется качественно, это ведь в конце концов и профессиональный престиж. Но на юге области нет собственных месторождений каменных материалов. Пески у нас только мелкие, чаще пылеватые, не хватает нормальных грунтов.

В конечном итоге все зависит от средств. Чем лучше материал – тем дороже! Показателен пример скандинавских стран: везут нефть из Аргентины через океан, чтобы сделать нормальный вяжущий материал. Но затраты оправданы – качество высокое, долговечность. У нас же в большинстве случаев покрытие дорог из холодного асфальтобетона. Сейчас резко встали проблемы реконструкции, нужны качественные материалы. Битум из Омска и Перми, который завозим, оставляет желать лучшего. Самый ближний щебень доставляем из Асбеста – 330 км, чем дальше, тем дороже, но качество лучше. УАДО сейчас идет по пути увеличения затрат, закупая более качественные материалы. Чем вот только обернется в конечном счете эта политика в складывающейся финансовой ситуации, судить не берусь. Но цель благая – улучшить качество дорожных покрытий.

Чтобы у читателей «Автомобильных дорог» не сложилось впечатление, будто обстановка в стане тюменских проектировщиков совсем уж беспросветная (мы отметили проблемы), в заключение – несколько слов о наших делах и достижениях. За 3 года существования Тюменьдоргтехстроя с помощью УАДО удалось сформировать работоспособный коллектив из 46 человек. Организация обеспечена современными компьютерными программами, диагностическим оборудованием и т.д. Определены и приоритетные направления. 1. Техническое сопровождение проектов. 2. Собственное проектирование (организация участвует в тендерах, работает над проектированием новых дорог в сельских районах области, выпускает документацию для ремонта и реконструкции ряда улиц г. Тюмени). 3. Формирование базы данных для паспортизации дорожной сети юга Тюменской области (9000 км). 4. Работа по линии организации дорожного движения, в том числе на 68 км улиц Тюмени, переданных в 2000 году на содержание УАДО.

Тюменьдорггтехстрой сотрудничает с Росдорнии, МАДИ, СИБАДИ и другими ведущими проектными институтами России. Такое взаимодействие придает нам силы и уверенности в будущем.



Специалисты МЧС именно паводки называют наиболее частыми и опасными для населения происшествиями – они наносят большой материальный урон, реально угрожают жизни и здоровью людей. Особенно трагичны последствия наводнений в тех регионах, где большое количество поверхностных вод.

Как, к примеру, в Тюменской области. Здесь более полумиллиона озер, десятки тысяч больших и малых рек, поверхность территории имеет чрезвычайно слабый дренаж и сильно заболочена. В силу таких геологических особенностей вода быстро прибывает после весеннего таяния снега и долго не сходит при затяжных ливнях, размывая дороги, повреждая мосты. Вот лишь некоторые данные по прошлому году: от разлива Тобола в Райковском районе шесть мостов и 21 км дорог оказались под водой и после ее ухода требовали восстановления или ремонта.

Для мониторинга и прогнозирования уровней воды в период весеннего половодья на юге области действуют 30 гидрометеопостов. Они отслеживают паводковую обстановку в Обь-Иртышском бассейне: на реках Иртыш, Тобол, Тура, Тавда, Исеть, Ишим, Тышма. Метеорологи уже сделали прогноз сроков вскрытия и ледохода на реках области на эту весну. Он будет немного запаздывать по сравнению с прошлым годом, а общая паводковая ситуация напомнит 2001 год – не самый, скажем так, благополучный сезон за последние десятилетия. Ведь тогда уровень подъема воды едва не достиг рекордных показателей за всю историю наблюдений.

Когда этот номер журнала выйдет в свет, вы уже будете знать, что на сей раз принес паводок Тюменской области. Но какой бы высокой ни была вода, есть все предпосылки для того, чтобы заявить: особой беды региону она не доставит. К паводку уже готовы специалисты различных отраслей, и в первую очередь – Управления автомобильных дорог. Здесь сделано все для обеспечения сохранности и бесперебойной работы автодорог, мостов, других дорожных сооружений. К примеру, проведена очистка водопропускных труб, выкопаны водоотводные каналы на опасных направлениях.

Совместно с МЧС дорожники спланировали необходимое количество транспорта, механизмов и спасательных средств для проведения неотложных работ.

Будем надеяться, что они не понадобятся.

А если понадобятся – что ж, дорожники готовы победить большую воду.



ТОБОЛЬСКАЯ МАРКА

р.Обь

Мост
через Обь
открыт!

Помните добрый советский мультфильм «Золотое кольцо»? Ажурный арочный мост возникает там в один момент, по волшебству. В реальной жизни скорость работы мостовиков с волшебством иногда вполне сравнима. Воистину чудесным возникновение моста представляется тем, кто не строил его сам, не мерил шагом надвигки пролета, не морозил легкие суровыми зимами... Взять какого-нибудь важного гостя: совсем недавно вроде приезжал – пусто было, теперь приехал – на тебе, мост, вот чудо-то!

Эту способность – творить чудеса – из года в год вырабатывают в себе, пожалуй, все мостостроительные организации. Достойное место в их ряду занимает тобольская территориальная фирма «Мостоотряд-87».

– Начиналось все в далеких 60-х, – вспоминает начальник ПТО фирмы Сергей Романович Куимов. – Тогда в Тобольске базировался Мостоотряд № 15, руководил им Валентин Федорович Солохин. Строили железнодорожный мост через Иртыш и другие подобные искусственные сооружения на трассе Тюмень – Тобольск. Позднее отряд передислоцировался на Юганскую Обь, где находится и ныне, а в Тобольске оставили один участок для строительства мостов и причалов.

В конце 70-х – период интенсивного освоения Севера – резко возросли и объемы работ в районе Тобольска: были приняты решения о строительстве автодороги Тюмень – Тобольск, Тобольского речпорта, нефтехимкомбината. Мостоотряд-15 не мог самостоятельно выполнить все эти объемы, тогда и создали на базе его строительного

участка Мостоотряд-87. Возглавил новую организацию Иван Прокопьевич Нечта.

1982 год. Принято решение о строительстве автодорожного моста через Иртыш. Пока моста нет, автомобилистам со стороны Тюмени путь в Тобольск один – через переправу.

– Особенно нелегко приходилось в периоды ледохода и ледостава, – рассказывает главный инженер фирмы Сергей Васильевич Дробот. – Осенью, пока лед тонкий и наморозит достаточный слой не успели, транспорт вообще вставал. А как быть «скорой помощи»? Только санавиация и выручала. Когда в 84-м я пришел в мостоотряд, автодорожный только начинали – забили сваи на первой опоре. Строительство намечалось быстрое, но не все получилось, как планировали. Предназначенные для нас и почти готовые металлоконструкции курганцев отправили по экстренному заказу в район Чернобыля, потом курганцев переключили на изготовление конструкций для моста через Иртыш в Омске. Дважды мы уходили с объекта на длительный период. Сдали мост только в сентябре 91-го.

В 1985 году началась перестройка. Инерция советского уклада экономики, конечно, сохранялась еще несколько лет, но наиболее прозорливые умы, в том числе руководители предприятий, предвидели скорое начало деструктивных процессов, так называемых издержек перехода на рыночные отношения. Понимали они и то, что вскоре окажутся перед дилеммой – бороться за сохранение производства или предпочесть шкурнический интерес. К сожалению, многие выбирали последнее. Но были и другие. Так, в 1986 году с приходом на пост директора Анатолия Васильеви-

ча Лысенкова в Мостоотряде-87 начались аккумуляция средств и расходование их на развитие производственной базы. Исползовали пункт в сметно-нормативной базе «На временные здания и сооружения». А строить стали совсем даже не временно – на новом месте дислокации мостоотряда в поселке Иртышский выросли капитальные ремонтно-механические мастерские, гараж на 50 автомобилей, арматурно-формовочный и лесопильные цеха, склады, бетонный завод, площадки...

– Контору, кстати, построили в последнюю очередь, – говорит Дробот. – Этот факт тоже дает понять, о чем и о ком в первую очередь заботится Лысенков. Развитие нелегко, конечно, давалось. Особенно в начале 90-х, когда наверху отпустили пружину инфляции, один за другим пошли обвалы рубля. В экономике воцарился бартер с его замороженными цепочками, у которых и конца иной раз было не найти. Договаривались, как могли, с заказчиками. Например, просили в нагрузку к основному объекту профинансировать нам какой-нибудь капитальный навес. «Живых» денег почти не видели, иногда зарплату надолго задерживали. Многие предприятия в Тобольске тогда развалились, мы же благодаря в первую очередь деловым качествам директора выдюжили.

Действительно, время показало, насколько выверен был этот стратегический прицел. Сегодня Мостоотряд-87 располагает прочной современной базой, щитосборный вариант ушел в прошлое. Решительный бросок на север в 1987 году, связанный с сокращением заказов в южных районах области, дал возможность увеличить личный состав отряда до 400 человек, тогда как в начале



Анатолий Лысенков

Анатолий Васильевич говорит, что теперь, в эпоху демократии и рынка, он стал руководителем более строгим, тоталитарным, чем в советское время.

А гласность помогает в открытую отстаивать интересы предприятия, всей отрасли. И Лысенков не молчит – долгое время, пока не убедился окончательно в тщетности усилий, отстаивал он необходимость строительства автодороги Байкалово – Сетово – Ушарово – Уват. До сих пор убежден, что она спасла бы от вымирания многие деревни Тобольского и Уватского районов. Неустанно твердит главный тобольский мостовик и о необходимости качественного содержания мостов и дорожных покрытий на них, хотя понимает, что дорожникам тоже приходится туго – единственный процент налога на пользователей дорог с 2003 года будет ликвидирован.

Проблема качества – это, конечно, и проблема мостовиков. В том же Вагайском районе на федеральной автодороге Тобольск – Нефтеюганск и на других направлениях множество мостов, построенных 10–15 лет назад неспециализированными фирмами – различными дорожными кооперативами. Сляпали их быстро, но в последние годы выяснилось, что большинство требует реконструкции с полной разборкой. Казалось бы, что переживать мостовикам – им же новые объемы, но у Лысенкова и здесь душа не на месте. С самого начала, мол, нужно было делать на совесть.

Что касается специалистов Мостоотряда-87, за них директоров спокоен. Мостовой стаж почти половины его сотрудников давно перевалил за 10 лет. Кстати, именно столько необходимо, чтобы подготовить классного специалиста, который сможет качественно бить сваи и вообще выполнять весь комплекс мостовых работ. Подтвердим это конкретными датами и объектами.

С 1986 года Мостоотряд-87 активно работает на железнодорожных путях Сетово – Сургут: три больших моста через реки Ингаир, Демьянку и Туртас, строят и 27 малых мостов. 1989–1990 годы – сданы 3 моста в Уватском районе и 3 – в Вагайском. 1991 год – сданы автодорожный мост через Иртыш и эстакада через Ивановскую протоку. В октябре 1992 года приступили к строительству железнодорожного моста через Иртыш в Тобольске. С 1992 года – работа в Вагайском и Аромашевском районах. В 1996 году отряд приступил к реконструкции мостов на федеральной автодороге Тюмень – Сургут (участок от Яр-

ково до Салыма) – через реки Ингаир, Пелена, Бусалы, Демьянка, Ломайка, Винокурова, Аремзянка, Вах. С каждым годом объемы работ в этом направлении растут.

Разумеется, наиболее престижным, значимым объектом второй половины 90-х стал для мостостроителей Западной Сибири обской гигант – автодорожный мост в районе г. Сургута. Распоряжение о его строительстве губернатор ХМАО Александр Филипенко подписал 30 марта 1995 года. Заказчик – Сургутская региональная дирекция дорожного департамента ХМАО. Генеральным подрядчиком выступил трест АООТ «Мостострой-11», выполнивший все основные строительные-монтажные работы силами шести своих мостоотрядов – 15, 29, 36, 80, 87 и 95.

К слову, дорожный департамент ХМАО и сегодня основной заказчик Мостоотряда-87. Продолжается сотрудничество с Управлением автомобильных дорог Тюменской области. Вот уже 6 лет дислоцируется в Вагайском районе строительный участок Владимира Юрьевича Кириллова. Начинали с моста в самом райцентре – на выезде в сторону Дубровного. Долгое время наблюдали жители Вагая картину весьма печальную: опоры будущего моста, превратившегося в долгострой после работы здесь МСУ-32, кооператива «Прогресс», и рядом – ветшающий год от года деревянный мост-старичок. Наконец, администрация района попросила УАДО и Мостоотряд-87 довести объект до ума. Доделывать за другими – хуже некуда. Мостовики засучили рукава и построили девятипролетный (3x18, 3x42, 3x18) балочный мост с нулевого цикла. Сдали его в апреле 96-го в атмосфере всеобщего ликования, с хоруговьями и шампанским. Простой факт. С 1992 года тоболяки построили 6 мостов только через реку Вагай: у населенных пунктов Вагай, Индери, Уткарма, Комсомольская, Плесовская, Бегитино. А сколько было еще рек, речушек и ручейков, в том числе пересекающих важнейшую автодорогу Вагай – Аромашево!

По линии управдотора поступают заказы и на объекты в Уватском, Тобольском, Аромашевском районах.

Хотелось бы еще сказать о благоприятном психологическом микроклимате в коллективах мостостроителей. О том, что

он возникает уже в силу специфики их работы, в основе которой всегда лежит связь, соединение. Со дня основания еще строительного участка работают начальник отдела кадров Валентина Андреевна Плотникова, начальник ПТО Сергей Романович Куимов. С момента образования самостоятельного мостоотряда трудится 21 человек. 36 сотрудников награждены государственными и правительственными наградами. Среди них: 2 заслуженных строителя России, 4 почетных строителя России, 4 почетных автотранспортника России и 3 почетных транспортных строителя России.

Есть династии мостоотроителей. Вместе с монтажником Сергеем Васильевичем Васильевым в мостоотряде черпает творческое вдохновение и добывает хлеб насущный его жена Галина – штукатель-малляр. Машинист дизельной электростанции Виктор Федорович Косинов работает вместе с сыном Сергеем – мастером участка, а младший Юрий осваивает в НИИЖТЕ специальность «мосты и тоннели», чтобы вскоре присоединиться к старшим Косиновым. Ну а Вафеевы в мостоотряде вообще четверо: отец Марат Каримович – монтажник, сын Сергей – каменщик, дочь Ольга – штукатур и дочь Соня – подсобная рабочая. Такой вот дружный семейный подряд.

Возвращаясь к мультфильму «Золотое кольцо», стоит вспомнить и летучий корабль, на котором величаво уплывает вдаль влюбленная пара. У тоболяков такого чуда пока нет, но работоспособный флот имеется. Это три теплохода классов «Ярославец» и «Костромич», баржи. Задействованы суда в перевозке грузов на Север, летом необходим теплоход и на переправе через Иртыш в районе Савинского затона, где идет ремонт мостов по заказу УАДО. На протяжении всей навигации бороздит флот реки Обь-Иртышского бассейна, на берег его поднимают уже перед самым ледоставом. Как и в других подразделениях мостоотряда, здесь есть фанаты своего дела. Ну а главный флотоводец мостовиков – Марат Гареевич Валеев – люцию от Тобольска до Сургута давно уже знает наизусть.

Словом, как написал поэт, «белозуб капитан, чист и ровен фарватер». А от себя добавим: прямо по курсу – новые надежные мосты.



Бригада Вениамина Соколова



Николай Руссу,
начальник ТФ
Мостоотряда-36

История Тюмени в 1986 году перешагнула 400-летний юбилей. А 40 лет назад – лишь десятая часть прожитой городом жизни – он имел единственный капитальный мост через Туру, причем в деревянном исполнении. С появлением в 1960 году в областном центре Мостоотряда-36 (тогда он назывался Мостопоезд-464) ситуация кардинально изменилась. Сегодня берега Туры в Тюмени соединяют пять мостов.

Разные по проектным решениям и конструкции, они объединены двумя факторами – надежностью и участием в их создании территориальной фирмы «Мостоотряд-36». Как это было? Восстановить хронологию событий над водами реки нам помог начальник ПТО ТФ Юрий Андреевич СВЕТЛАКОВ.



ГОРДЫЕ СИМВОЛЫ ВЕЛИЧИЯ

КОНЕЦ ДЕРЕВЯННОГО ВЕКА

На Доске почетных граждан Тюмени возле здания мэрии вы легко найдете портрет купца I гильдии А. Н. Текутьева. Личность в масштабе Сибири историческая. Известный меценат, радетель за искусство, образование, медицину. И не только. Интересен такой факт: в 1916 году А.Н. Текутьев, бывший с 1899-го по 1911 год главой Тюмени, в своем завещании выделил 35 тысяч рублей на строительство постоянного моста через Туру. Начали строить первый деревянный мост через 9 лет, в 1925 году.

История умалчивает о том, как употребила новая власть предназначенную для моста часть текутьевского наследства. Так или иначе, мост построили, и служил он верой и правдой до июля 1982 года. В 40-х горел, но был восстановлен. Позже, в 1961-м, провели его реконструкцию и капитальный ремонт: две фермы заменили на одну новую. И все-таки мост был обречен – увеличение транспортной нагрузки сыграло свою роковую роль. Никто не считал, сколько груженых лесом машин прошло по нему нелегально к расположенному в заречной части города фанерокомбинату. И это в последние годы жизни моста, когда он был официально доступен только для легкового транспорта. Итог закономерен: ранним июльским утром исполин не выдержал собственной тяжести и рухнул.

ПЕРВЫЙ СТАЛЬНОЙ

Мост в створе улицы Челюскинцев сдан в эксплуатацию в 1963 году, хотя движение по нему было открыто еще в 61-м. В течение двух лет заказчик вел окончательное согласование проекта. До официальной госприемки также проводили укрепительные работы на берегах – отсыпали и укрепляли специальные конусы, необходимые во время весеннего паводка.

Мост исправно служил 30 лет, после чего его несущая способность перестала отвечать требованиям. Возросла интенсивность движения, что привело к перегрузке и без того отягощенных плитами пролетных строений. Не было и строгого вертикального габарита – существующий портал постоянно сносили грузовые автомобили. В начале 90-х состояние моста приблизилось к аварийному. В 95-м была начата и через полтора года закончена полная реконструкция. Работал на объекте, как и в 61-м году, Мостоотряд-36. Перепроектировал мост институт бывшего Минтрансстроя «Гипротрансмост».

– Применение сложных технологий позволило нам провести реконструкцию в предельно сжатые сроки, – говорит Светлаков. – Использовали эстакады, тяжелые краны, плиты пролетных строений заменили на легкие ортотропные – производства завода «Курганстальмост». Балки и железобетонные строения поставлял другой субподрядчик – Исетский завод мостовых конструкций. В результате несущая

способность моста возросла с 18 до 30 тонн, ширина проезжей части увеличена с 8 до 9 метров.

Сегодня мост в створе Челюскинцев полностью справляется со своей нагрузкой и связывает центр города с его заречной частью.

МОСТ ДЛЯ ЭНЕРГЕТИКОВ

Именно для них, то есть для ТЭЦ-1, был построен совмещенный мост в створе улицы Мельникайте. Заказчиком выступило Тарманское торфопредприятие. Основная цель – создание железнодорожного пути для доставки на ТЭЦ торфа с центральных и северных Тарман. Попутно решили построить и автодорожную часть. Рельсы начали действовать в 1963 году, автомобили пошли с 64-го. Тысячи безлошадных дачников с грустью вспоминают сегодня пассажирский поезд – тихоход узкоколейного образца. Много лет обслуживал он за копеечную плату всех желающих на маршруте от ТЭЦ-1 до Новотарманска – вдоль всех садоводческих кооперативов этого направления.

Так уж сложилось, что мосты нередко обрастают досужими вымыслами, дилетантскими и нелепыми. Не миновала чаша сия и совмещенный мост. В начале 90-х у въездов на него появились вертикальные ограничители – только для легкового транспорта. Действует это табу по сей день. И моментально пополз по горо-

ду слух: мол, строители ошиблись и основное пролетное строение с фермой сделали с боковым наклоном.

— Вздор, конечно, полный, — объясняет Юрий Андреевич. — В конце 60-х на севере начался нефтяной бум. По мосту пошла потоком тяжелая техника: трубопроводы, бульдозеры на автоплатформах, грейдеры... Вертикальный габарит не был рассчитан на этот транспорт — техника цеплялась за элементы фермы, подвески и подкосы оказались пробитыми в нескольких местах. Это и привело к уменьшению несущей нагрузки и, соответственно, к запрету на движение по мосту грузовиков и автобусов.

Администрация города давно обещала отремонтировать ферму, но денег не находила. Потом рассудили так: нужен не ремонт, а капитальная реконструкция всего моста, тем более что торф уже не возят и рельсы ни к чему. Новый проект, разработанный институтом «Гипрокоммундортранс» (Москва), предусматривает замену пролетных строений с использованием отличной зарекомендовавшей себя ортотропной плиты, новые развязки — эстакады и уширение проезжей части (сегодня габарит моста 8 метров). Заказчику реконструкции — дирекции по строительству мостов г. Тюмени — удалось найти средства. В этом единственная загвоздка.

ВАНТОВЫЙ КРАСАВЕЦ

Вантовый пешеходный — около краеведческого музея — мост особенный. Достаточно взглянуть на него один раз, и вы поймете: он не похож на своих тюменских братьев. Единственная опора — вертикальный пилон высотой 61 метр, от него лучеобразно расходятся вниз мощные стальные канаты. Мост почти по всей своей длине висит над рекой.

Спроектировал это чудо инженер опять же Гипрокоммундортранса Г.М. Яновский, а построил, разумеется, Мостоотряд-36, используя пролетные строения Воронежского завода мостовых конструкций. Работы велись с 85-го по 87-й год.

— История с вантовым не совсем понятна, — говорит Светлаков. — Дело в том, что проектом было предусмотрено движение некоторых видов легкового транспорта: экипажей милиции, машин «скорой помощи», такси. Соответственно на улицу Красноармейскую в заречной части города собирались построить эстакадный спуск. Грузоподъемность вполне позволяла: в момент пусковых испытаний на мосту находились одновременно 53 груженых КамАЗа по 20 тонн каждый. А вот габарит моста установили почему-то в 6 метров. Спрашивается, куда деваться пешеходам? В результате вместо эстакады построили лестницу, мост стал недоступным для транспорта.

Тем не менее жителям старой Зарки вантовый очень к стати, да и архитектурный вид города с его появлением выиграл.

БЕЗ ХОЗЯИНА

Мост у деревни Воронино начинал Мостоотряд-36 — забивали сваи, проверяли их несущую способность. Остальные работы провел Мостоотряд-80 из Сургута. Этот мост спроектировал институт «Гипроюменьнефтегаз». Конструкции поставил завод «Курганстальмост». Объект введен в эксплуатацию в 88-м году. Сегодня мост имеет габарит 10 метров, пригоден для движения всех видов транспорта и является звеном обхода Тюмени. Интересный факт: когда 2-й секретарь обкома КПСС Колычев принял решение развернуть стройку именно у Воронино, многие недоумевали: зачем здесь мост, вот у лесобазы он действительно нужен. И только по прошествии лет, когда возник проект «Обход Тюмени», горожане ощутили пользу воронинского варианта.

Впрочем, одна неувязочка все-таки вышла. Мост до передачи в 2001 году на баланс Управления автомобильных дорог Тюменской области фактически не имел хозяина. Поручили его сначала нефтяникам, но они к своим обязанностям отнеслись прохладно. Навредило и несовершенство конструкции: сдавали объект в ноябре, мороз, спешка — асфальт не уложись. Решили обойтись обычными дорожными плитами 2х6 метров. А чтобы они не ушли в сторону, приварили по бокам стальные уголки. Итог сей практики печален: проезжая часть вышла корытообразной, после дождей здесь подолгу стояла вода. Плиты крошились до самой арматуры, образовались выбоины.

Новый хозяин моста — УАДО — быстро навел порядок. Силами Мостоотряда-36 и СУ-964 Тюменьдорстроя был проведен капитальный ремонт. Мостовики убрали плиты, выполнили изоляцию металлических пролетных строений по технологии «Техноэластмост», заменили деформационные швы. Дорожники сделали качественное асфальтобетонное покрытие. Появилось также освещение. Сегодня мост отвечает всем требованиям безопасности.

СПЕЦРЕЙС В УЛАН-УДЭ

Мост в створе улицы Профсоюзной имеет самую долгую историю строительства. 1983 год — старт, 1990-й — ввод первой половины в эксплуатацию, 1999 год — полная сдача объекта.

Начиналось все с одной большой идеи. Задумали в тиши кабинетов горкома осчастливить тюменцев трамваем. А рельсы хотели проложить из Зарки по новому мосту с поворотом на улицу 50 лет Октября и выходом к моторному заводу. Не суждено было осуществиться планам — залихорадило страну, начались известные деструктивные процессы в экономике. Сначала рассчитывали сложный проект в московских институтах «Проекткоммундортранс» и «Проектстальконструкция», потом ждали поступления матери-

алов от навязанного по линии Минтранса субподрядчика — нового завода мостовых конструкций из Улан-Удэ (хотя соседи — курганцы готовы были поставить тот же материал). Затем выяснилось, что москвичи ошиблись, мост получил перегрузку на 22 процента от допустимой нормы. Проектировщики оправдывались: раз хотели трамвай — без тяжелых железобетонных плит не обойтись. Строители вынуждены были поднимать и без того горбатый мост еще на 70 сантиметров, усилить пролеты уголками, ребрами. А на углу улиц 50 лет Октября и Профсоюзной уже поднялась новая девятиэтажка, на улице Котельщиков выросло общежитие... Не вернуться стало когда-то задуманному трамвайчику.

— С Забайкальем нам тоже, конечно, удружили, — вспоминает Светлаков. — Помню осень 90-го. Полмоста сдавать надо, сроки поджимают, мороз, а у нас деталей нехватка. Так что вы думаете, ИЛ-86 спецрейсом в Улан-Удэ погнали.

Уже два года мост работает в полную силу. Сегодня он по праву считается ведущим из пяти тюменских мостов.

ПСИХОЛОГИЯ УСПЕХА

Слово «коллектив» происходит от латинского «collectivus» — собирательный. При желании в нем можно заметить и созвучность славянскому «коло» — круг. Таким образом, коллектив — это круг людей, собранных вместе и объединенных общей работой, общими интересами. Давайте немного порассуждаем: сам характер труда мостостроителей способствует формированию благоприятного психологического микроклимата в их сообществе. Они соединяют, скрепляют берега рек и районы городов. По своей природе их деятельность исключительно созидательна. Мостостроительный коллектив наделен профессиональной соборностью. Может быть, этот фактор в значительной мере обусловил преемственность поколений в Мостоотряде-36, почти полное отсутствие пресловутой текучести кадров. Разумеется, многое зависит и от опытного руководителя — профессионала, каким, бесспорно, является начальник фирмы Николай Александрович Руссу.

Результат налицо. Ежегодно Мостоотряд-36 строит и ремонтирует около километра мостов. С 1998 года численность коллектива увеличилась на 100 человек и ныне составляет 630 человек. Укрепляется материально-техническая база предприятия — сегодня фирма располагает административно-бытовым корпусом, бетонным заводом, складами и цехами, пилорамой, АЭС, спорткомплексом и другими производственными мощностями. Уже два года идет поставка пролетных строений собственного производства на север: в Сургут, Нижневартовск, Новый Уренгой.

Все новые мосты шагают в новый век, а труд бойцов Мостоотряда-36 находит признание у всех жителей области.



ПРОФИЛАКТИКА - КРУГЛЫЙ ГОД

В Тюмени подведены итоги зимнего содержания дорог. И хотя метели и морозы преподнесли немало сюрпризов, с зимними проблемами за небольшим исключением справились успешно. О том, как была организована работа, рассказывает Владимир СЕМЕНОВ, заместитель начальника Управления автомобильных дорог Тюменской области.

К зимнему содержанию наших трасс мы подготовились заранее. Уже в июне был издан соответствующий приказ, утвержден план мероприятий, составленный вместе с подрядными организациями, образована специальная комиссия по координации работы дорожников в зимний период.

Заблаговременно провели осмотр автомобильных дорог с целью определить первоочередные задачи, которые необходимо решить, чтобы дороги ушли в зиму подготовленными. Первым делом организовали ямочный ремонт способом обратной пропитки в условиях интервала температур от +5 до -5 градусов.

Второе – заготовка противогололедных материалов. Раньше чем обычно заключили договоры с поставщиками соли. Через УАДО все подрядные организации соль полностью получили. Кстати, в пластиковых контейнерах (МКР). Здесь большой плюс – отсутствие потерь материала при хранении. Когда соль привозили в вагонах, добывать ее оттуда порой приходилось едва ли не отбойными молотками. В МКР же емкостью 800 кг соль не слеживается и отлично хранится. И на складе, и под открытым небом. Сумели мы сэкономить и на цене – в среднем по югу области она составила 624 рубля за тонну, дешевле в такой упаковке в стране уже не найти.

Третье – ремонт техники, подготовка тепловых стоянок, оборудование базы для хранения песчано-соляной смеси, подготовка к стабильной зимней работе техники. Соответствующие инструкции были своевременно доведены до всех дорожных эксплуатационных организаций.

Четвертое – ГСМ. Еще в сентябре подразделения, занимающиеся содержанием федеральных дорог, получили деньги на их приобретение. Таким образом, профинансировали эту статью досрочно, что обусловлено своевременным поступлением средств на содержание дорог из Росавтодора.

Для зимнего содержания автодорог часть техники, приобретенной УАДО за счет кредитов администрации области и за счет средств территориального дорожного фонда, передана в аренду подрядчикам. Это 6 снегопогрузчиков, 8 КДМ, 5 автогрейдеров ДЗ-180, 10 комплектов плужного оборудования на КамАЗы, 2 шнекоротора и мультипогрузчики.

Досрочно выполнили работы по освещению дорог, мостов, путепроводов и подходов к ним на протяжении 31,2 километра. Освещение сделано на наиболее опасных для движения в темное время суток участках. Всего установлено 1200 светодиодных мощностью 350 кВт. В частности, хорошо освещены автодорога Ишим – Казанка – Петропавловск (более 6 километров), участок федеральной дороги в п. Боровский, 2 путепровода и мост в Заводоуковске, участок от кольца Учхоза до Аккумуляторной (включая само кольцо) в Тюмени, подходы к мосту у деревни Воронино на обходе города и другие объекты. Принятые меры помогли снизить аварийность.

Удобнее стало эксплуатировать дороги в областном центре и поблизости от него. Недавно мы оснастились транковой связью: 42 телефона находятся в УАДО, тюменском ДРСУ, ГУП ТДРП и ОАО «Автодор». В радиусе 35 километров общаемся свободно.

Для оперативного руководства круглогодичным содержанием автомобильных дорог и поступления информации с мест в УАДО создан диспетчерский отдел.

Теперь коротко о других проблемах. В оперативном управлении у нас более 9 тысяч километров автодорог, в том числе 1380 километров (22 процента) – щебеночные и гравийные. Это значительно меньше, чем

в соседних областях (не считая Свердловской), где количество таких дорог достигает 50 процентов.

Конечно, содержание щебеночных дорог несколько сложнее, нежели асфальтобетонных. Их нужно круглый год профилировать, заделывать ямки. Но недооценивать щебень не стоит – покрытые им дороги так или иначе дают круглогодичный проезд, включая периоды весенне-осенней распутицы.

Кроме этих 9 тысяч километров, в ведении УАДО 289 км зимников: в Вагайском районе – 86 км, Тобольском – 160 км, Нижнетавдинском – 35 км, Тюменском районе – 8 км. Работать на зимниках начинаем с установлением постоянной минусовой температуры. Работа несложная, но выполнять ее необходимо тщательно.

В 2001 году мы приняли на содержание около 70 километров дорог в Тюмени. Тут свои сложности и своя специфика.

Кроме дорог, эксплуатируем 405 мостов, в том числе 81 деревянный общей протяженностью 2 километра 100 метров. Также у нас на эксплуатации 392 железобетонные и металлические трубы общей протяженностью 7,5 километра. Занимаясь и содержанием паромных и ледовых переправ: в Ярковском районе – через реку Тобол, в Вагайском и Уватском – через Иртыш, в Нижней Тавде – через Тавду и в Увате – через Иртыш.

Вот такое у нас большое и сложное хозяйство. Содержать его постоянно в рабочем состоянии – настоящее искусство.

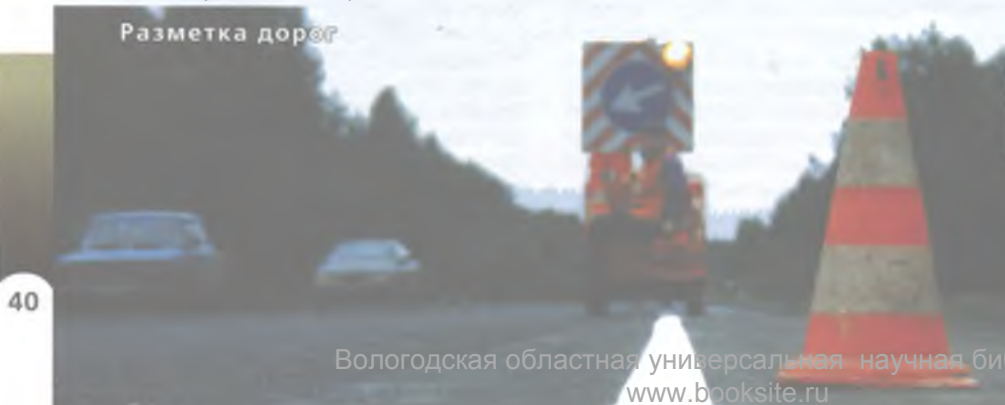


Виктор Семенов



Обрезка кустов на обочинах дорог

Разметка дорог



С недавних пор дорожники Тюменской области стали обслуживать и городские магистрали. В чем особенности такой работы, а также зачем области дороги к малым населенным пунктам, всегда ли дорожная политика должна соизмеряться лишь экономическими выгодами — об этом идет речь в данных материалах.



Автодорога Кулига – Зырянка: так было...



Так есть

ДО САМЫХ ДО ОКРАИН

1. СТАРОЕ НОВОЕ ДЕЛО

На карте, что висит в кабинете начальника Тюменского ДРСУ Владимира Александровича Анисимова, не так давно появился выделенный зеленым цветом новый, так сказать, участок влияния, причем довольно внушительный — 28 километров. Нет, это не вновь построенные магистрали: ремонтно-строительному управлению год назад передали на содержание часть городских дорог. С этого и начался наш разговор с Владимиром Александровичем:



Начальник Тюменского ДРСУ Виктор Анисимов

— Тяжелые хлопоты на себя взвалили?

— Знаете, в наше время получить новые объемы и финансирование работ — это уже счастье.

— Тогда поставим вопрос так: наследство тяжелое вам досталось? Какого качества эти двадцать восемь километров?

— Некоторые нуждаются в немедленном ямочном ремонте, даже несмотря на то,

возможно. Так что будьте добры... Мы, конечно, все сделаем, но ведь нет никаких гарантий, что завтра другая фирма-однодневка не начнет рыть траншеи для канализации вдоль и поперек любого городского проспекта, не считая нужным даже поставить нас в известность! Понимаете, когда мы говорим, что у дорог должен быть один хозяин, это означает не только то, что ремонтировать их должны одни и те же люди. Хозяин — понятие более общее...

— Перенесемся, Владимир Александрович, за город. У вас ведь дел и там хватает, так?

— Тюменское ДРСУ обслуживает 428 км дорог. На юге области мы — самый крупный подрядчик по части содержания. Есть, конечно, районы, где протяженность дорожной сети больше, но там велик процент грунтовых дорог, нет дорог федеральных. У нас — и третья категория, и вторая, и первая. Средства на качественное содержание такой дорожной инфраструктуры, сами понимаете, нужны немалые.

— Проблемы финансирования ощущаете на себе?

— Если б только на себе!.. Суть в том, что нехватку денежных денег ощущают люди разных специальностей. Возьмем наш Московский тракт. Федеральных денег не хватило, чтоб достроить небольшой участок его у границы со Свердловской областью, движение транспорта осуществляется тут по старой, низовой дороге. И вот нынешней зимой ее замело так, что выстроилась пятикилометровая пробка из автомобилей. Пришлось задействовать недостроенный участок и расчищать загроможденный. Нетрудно догадаться, кому тысячи водителей и пассажиров претензии предъявляли? И попробуй им объясни, что если бы были средства, мы бы давно уже построили дорогу такого качества, что в любую погоду можно мчаться по ней с предельной скоростью.

— В тюменских климатических условиях строить такие дороги довольно сложно.



Начальник участка Владимир Фоминых

что скоро их надо будет реконструировать... Но в принципе тут о другом надо говорить. Я раньше даже представить не мог, что какая-то сторонняя организация возьмет на себя право разрушать дорожные покрытия. Представьте, что было бы, если б кто-то начал, к примеру, сносить заселенный жилой дом. Абсурд, да? А загубить дорогу, оказывается, можно. Вот на пересечении Широкой и Пермькова перекопали кольцо, прокладывая трубы. Покрытие, естественно, не восстановили, и с наступлением тепла тут начались просадки и размывы грунта. Что, по-вашему, нам надо в этой ситуации делать?

— Добиваться, чтоб виновные были наказаны и устранили плоды своего раздолбайства.

— Идея верна. Хорошо было бы еще предать данные факты гласности, чтоб другим, как вы говорите, раздолбаям, не повадно было поступать так же. Но фокус в том, что виновных, прежде чем наказать, надо найти. Мы обратились в администрацию Ленинского округа, на территории которого находится злополучное дорожное кольцо, а там говорят: фирмы, которая прокладывала трубы, уже не существует, она распалась, и концов ее найти не-

– Да, это так. Вот две фотографии одной дороги – Кулига – Зырянка. Такой она была, когда мы начали там работы, а такой – стала. Есть разница? В хлябях болотных приходится трудиться. Но наших профессионалов этим не испугать. Возьмем Владимира Николаевича Фоминых, начальника участка, он 29 лет в управлении, но даже и не в огромном стаже дело: человек на своем месте, понимаете? Он наше дело знает как никто другой!

Надо еще обязательно назвать водителя Н. Минулина, грейдера Ш. Сайфулина, начальников участков Н. Буторина, В. Петраковского, исполняющего обязанности главного инженера С. Султанова... С такими тружениками горы свернуть можно – не то что дорогу построить. Хотя, между нами, построить дорогу точно не легче...

2. БОБЫЛЕВО. ИНФОРМАЦИЯ К РАЗМЫШЛЕНИЮ

Начальник Исетского ДРСУ Сергей Юрьевич Разумов задумчиво смотрит на схему автодорог района и говорит:

– Вообще-то, незначимых дорог в природе не бывает. Раз они существуют – значит, нужны. Пусть десяток машин в день по ним проходят, но ведь прох



Начальник Исетского ДРСУ
Сергей Разумов

по ним проходят, но ведь прох... дят же! Фермер силос везет, врач спешит к **больному**, сын – к матери... Конечно, на экономику района они особо не влияют... Те, которые влияют, впрочем, у нас тоже есть. Вот, смотрите.

Он карандашом показывает на красную линию, протянувшуюся от Шадринска до Ялуторовска, поясняет, что данная трасса связывает Исетский, Ялуторовский районы с Курганской областью. По ней идут промышленные перевозки. А вот дорога из Исетского до Упорово соединяет два райцентра и является составляющей так называемой «хлебной» дороги, сельскохозяйственное значение которой для области

даже трудно переоценить. Дорога, проходящая через поселок Кировский, – удобный выход на федеральную магистраль Тюмень – Ишим – Омск...

Словом, из 10704 тысяч рублей, отпущенных на содержание дорожной сети, обслуживаемой Исетским ДРСУ (а это 332,3 км), большая часть приходится, конечно, на те трассы, которые на схеме отмечены пожирней. В принципе логично. Однако...

Однако что есть опорная сеть по определению? В масштабах района она должна связать Исетское твердыми дорогами самое меньшее – со всеми центральными усадьбами.

Сергей Юрьевич вздыхает и отмечает карандашом пока выпадающую из паутины дорожных обозначений центральную усадьбу Бобылево. От автодороги Шадринск – Ялуторовск ее отделяет 11 км. Но сеть на то и сеть, чтобы не просто механически связать населенные пункты, а создать при этом наиболее удобную систему сообщений. Если сделать подъезд к деревеньке Сизиковой, а оттуда проложить 14 км до Красново, где уже есть дорога в райцентр, то Бобылево окажется в этой связке. Конечно, придется построить немного лишних километров, но ведь благодаря этому дополнительные населенные пункты поменяют капризную грунтовку на твердое покрытие!

– Наш заказчик принял в этой ситуации самое разумное решение, так что будем вписывать Бобылево в опорную сеть через эту вот деревеньку. А от Красново потянем дорогу по тупииковой ветке к Кирсановой, Решетниковой... Это будут дороги так называемой



Новая сельская улица ждет дорогу

социальной значимости. Мы ведь должны не только о тонно-перевозках думать, но и о человеческих судьбах, так ведь? Да, тут нет промышленных, значимых сельскохозяйственных объектов, но есть люди! Разве имеем мы право забывать об этом?!

Говоря так, Сергей Юрьевич Разумов имеет в виду не только дорожную политику. Так, расположен в поселке Школьный районный интернат. Подъезд к нему – 600 м – не входит в сеть автодорог, обслуживаемых данным ДРСУ, тем не менее дорожники управления содержат его по собственной инициативе, даже соорудили остановку павильонного типа. Более того, они взяли шефство над одним из классов интерната, оборудовали комнату для занятий, в меру сил и возможностей помогают транспортом, делают к праздникам подарки детям, с которыми так сурово обошлась судьба.

И еще один пример такого рода. Шесть лет назад на своей территории дорожники переоборудовали помещение столоарки в спортзал. Он открыт для всех жителей райцентра. Особенно много приходит сюда, естественно, подростков. С ними занимаются опытные специалисты. Так, секцию баскетбола ведет Иван Михайлович Бернадский, и его команда занимает призовые места на отраслевых, областных соревнованиях. Районная власть поддерживает инициативу дорожников, помогает им приобретать спортивный инвентарь, решать организационные проблемы.

– Есть у нас задумка, – говорит С. Разумов. – Здание спортзала мы соединим с нашим старым административным зданием, оборудуем душевые, раздевалки, установим дополнительные тренажеры...

Сам спортсмен (любит играть в футбол), он увлеченно начинает было говорить о голах, очках, секундах, но скоро прерывает себя:

– Вернемся к главной теме. К опорной дорожной сети. И заказчик, и мы сделаем все возможное, чтоб она создавалась не ради галочки-отчета, а ради всех жителей нашего района...

3. САМОКАТ – ХОРОШО. САМОЛЕТ – ЛУЧШЕ

Про самокаты мы упомянули не случайно. В конце восьмидесятых годов теперь уже прошлого столетия из тогда не просто теплого, а горячего от межнациональной войны Нагорного Карабаха приехали в заснеженный и морозный Вагай беженцы-армяне. Из числа тех, кто не хотел воевать неизвестно за что, а хотел трудиться. Так получилось, что у себя на родине они строили дороги, потому и здесь местная власть попросила их не изменять профессии, благо как раз был утвержден план благоустройства районного центра. Южане за дело взялись споро: поставили на огонь бочку и назвали ее асфальтовым заводом, раздобыли ручные катки, которые как раз и называются самокатами, задействовали в производстве местные строительные материалы...

Архаизм, скажете? Может быть, может быть. Только примите к сведению, что с тех еще пор и до сегодняшнего дня вполне пригодными не только для пешеходов, но и техники остаются улицы районного центра. По большому счету, конечно, качество их



В любое время года дел у сварщиков Романа Рафикова и Александра Бахпанова невпроворот

дорожного покрытия оставляет желать лучшего, но ведь все познается в сравнении. А за сравнениями, как говорится, далеко ходить не нужно.

Да и не пройти далеко. Зимой, правда, еще можно, а вот в распутицу...

Начнем с восточного направления. Дорога со щебеночным покрытием тянется сюда лишь до деревни Супры, а это, считай, только половина пути до границ района. К пограничному же селу Абаул добраться намного сложнее. И будет совсем невозможно, если придут в полную негодность деревянные мосты через мелкие, но капризные речушки Аксурку, Карагай, Тамбуриянах...

Глава администрации района Рамай Фаридович Сунгатулин не скрывает по этому поводу ни озабоченности, ни оптимизма:

— География у нас сложновата, погода капризна, но скоро все это не будет определяющим фактором в развитии экономических связей района, а следовательно, и дорожной инфраструктуры. В Вагае работает участок Владимира Кириллова из Мостоотряда-87. За последнее время его подопечные возвели 33 железобетонных моста. При такой интенсивности еще два-три года — и проблема с мостами в районе будет решена!

Восточное направление ничем не отличается от остальных, ведущих от Вагая. Без зимника не добраться без приключений, к примеру, до сел Большой Уват, Тукуз. Что такое приключения, спросите? Да вот хотя бы недавний случай. Поехал из райцентра до Тугуза — это 68 км — водитель за срубом. На КамАЗе это час ходу. Ровно столько он в одну сторону и затратил. Загрузился — дождь пошел. Все же рискнул, выехал в обратный путь и приехал в Вагай... через неделю. Хорошо сидел!

Но сруб — ладно, он подождать может. А вот на юго-востоке от Вагая, в сторону Ярково, сохранены и действуют многочисленные сельхозкооперативы, в основном молочного профиля, и если они

не смогут вовремя вывезти свою продукцию на Тобольский молокозавод, то тут уже серьезно пострадают и производители, и покупатели.

Строительство автомобильной дороги Вагай — Ярково (через Шестовое, Лаймы) — главный проект районного масштаба ближайшего будущего. И не только, кстати, районного.

Если мы скажем, что развитие опорной дорожной сети на селе связано с реанимированием сельского хозяйства, это будет далеко не полный ответ. Суть ведь не только в том, что сельхозпродукция начнет насыщать отечественный рынок, что при соответствующей инфраструктуре понизится себестоимость зерна, мяса. Есть еще и социальная сторона дела. Из сельской местности происходит отток рабочей силы, причем, как правило, уезжают отсюда в города люди молодые, перспективные. Не последний аргумент уезжающих в оправдание своих действий — надоело жить в грязи. Если кому-то покажется такой довод неубедительным, пусть попробует сам просуществовать энное время в краю бездорожья.

Более сотни сел и деревень района до сих пор не имеют не только внутренних дорог, но даже подъездов. Так что очно познаться с районом могут пока только ребята из Ишимского аэроклуба, облетая его на самолетах.

Но меняется положение дел. К примеру, сдана в эксплуатацию дорога Вагай — Аромашево, по ней уже открыто автобусное движение. Теперь круглогодичный сокращенный (минуя Тюмень) путь из северных автономных округов в Ишимский район, Омскую область и Казахстан обеспечен. По этому поводу многих лестных слов услышал в адрес своего коллектива начальник местного ДРСУ Владимир Ильич Захарчук, и самыми запоминающимися из них были пожелания, чтоб все дороги района приобрели такое же покрытие.

Из почти шестисот километров, находящихся на содержании этого дорожного управления, асфальтобетонные составляют лишь пятую часть, так что работать есть над чем. И есть кому: в ДРСУ работает 140 человек, сюда входит пять мастерских участков, имеется неплохой парк автомобилей и спецтехники, даже небольшой флот...

Одного пока не хватает — средств. Сельчанам налоговые реформы в области дорожного строительства не понять, они рассуждают по своей логике: «Если денег этих в результате нововведений меньше становится, значит, не нужны государству дороги? Значит, опять «самокатами» их строить придется?».

И трудно этой логике возразить.



Начальник Вагайского ДРСУ Владимир Захарчук



Дорог с таким покрытием в районе немного, и следят за ними отменно





РАЗГОВОР ПЕРВЫЙ

Он состоялся в кабинете заместителя главы администрации Тобольского района Сергея Анатольевича Полищука, и приняли в нем участие, помимо журналистов, начальник Тобольского райондоротдела Александр Сергеевич Мороз, начальник отдела дорожного сервиса и платных услуг федерального управления автодороги «Урал» Любовь Анатольевна Ракецкая и начальник Тобольского ДРСУ Игорь Николаевич Сашин. Состоялся своеобразный «круглый стол».

на вышла, а разговоры о том, что есть для России благо, в этих стенах продолжаются.

Благо – понятие емкое, многоплановое. Правда, есть среди его составляющих и неоспоримые слагаемые. Такие, как дороги. Ну что без дорог государство?!

Однако вернемся к разговору за столом.

С. Полищук:

– Начнем с хорошей новости: в УКСе мы защитили план капитального строительства на этот год. Сюда входят строительство мостов в деревнях Шамша и Юрты Турбинские, ремонт подъезда к Булашово, ремонт автодороги Тобольск – Упорово, строительство дороги Верхние Аремзяны – Ростошь... В общем, живем! В

С. Полищук:

– Ну вот, все хорошо складывается, а вы все равно недовольны! Побольше оптимизма!..

И. Сашин:

– Иногда оптимизм, Сергей Анатольевич, – это хорошо натренированное равнодушие. Нет, о проблемах стоит говорить! Вот технику надо обновлять. И потом, кадровая проблема все острее...

А. Мороз:

– Этим наш регион отличается от европейских. Там, чтобы устроиться в ДРСУ, очереди выстраиваются, а Тобольск – город вахтовиков, механизаторы на буровые едут, там платят больше.

НУЖЕН ЛИ АСФАЛЬТ ДЕРСУ УЗАЛА?

(ДВА РАЗГОВОРА НА ОДНУ ТЕМУ)



Есть надежда, что развалины дома – это вчерашний день деревни. Дорога принесет сюда жизнь.

Прежде чем коснуться сути разговора, два слова скажем о самом... кабинете. В нем провел последние дни жизни император Николай II. Мерил его шагами и, наверное, думал о том, что не удалось ему сделать для блага России. Смотрел отсюда в окно на разбитую, в колеях, грунтовку, а Глеб Панфилов давал оператору установку: «Дорогу крупным планом...».

Да, именно в этом кабинете снимались эпизоды фильма «Романовы». Карти-

прошлом году освоили 26 миллионов рублей, на этот год обещают дать 37 миллионов.

А. Мороз:

– Заметьте: из двадцати шести двадцать три миллиона освоило Тобольское ДРСУ.

И. Сашин:

– Это тоже больше, чем в 2000 году. Чувствуется поступательная тенденция. Но я бы не обольщался...

С. Полищук:

– Давайте искать выход из положения – никакой добрый дядя со стороны нам в этом не поможет.

И. Сашин:

– Ищем. Учим молодежь. У нас, вы же знаете, есть учебный комбинат, мы даже водителей спецмашин готовим... На сегодняшний день вроде бы и бить тревогу нечего. Смотрите, как мы с прошлогодними планами справились: содержали

территориальные дороги на 398 км, отремонтировали подъезд к деревне Надцы, начали строительство дороги Бобово – Чебурга, построили подъезд к деревне Бишура... Но я ведь надеюсь, что объемы будут возрастать и в дальнейшем, потому уже прикидываю свои силы и средства соотносительно к новым задачам.

Л. Ракецкая:

– А знаете, объемы увеличатся не только, так сказать, в физическом плане, не только новыми километрами. Мы отмечаем: на федеральной трассе возрастает интенсивность движения автотранспорта. Значит, растет она и на территориальных, местных дорогах. Это же закономерно: построили подъезд к умирающей деревеньке – и там возобновляется жизнь! Магазины открываются, заготовители едут, кто-то из жителей автомобиль покупает...



Слева направо: И. Сашин, С. Полищук, А. Мороз, Л. Ракецкая

РАЗГОВОР ВТОРОЙ

Из «царского» кабинета выходим ближе к вечеру и едем... Знаете, куда? В ту самую деревеньку Бишуру, о которой шла речь выше. Вот мостик через речку Турба, вот четырехкилометровый подъезд в щебеночном исполнении, вот первый полуразрушенный сруб...

Впрочем, другие дома покрепче, хотя признаки запустения царят и там.

– А что ж вы хотели? Мы тут до недавнего времени существовали как островитяне, затерянные в океане.

Это говорит **первый** встреченный нами деревенский житель, Николай Филиппович Кукарский. И дает пояснения. Есть, оказывается, Старая Бишура, где живет десять человек, а есть Новая, там, правильно сказано выше, около сорока. Он, Кукарский, со Старой.

На нем одежда цвета хаки, выправка тоже армейская, но, как оказалось, профессия у Николая Филипповича сугубо гражданская. Родом он из Нежнотавдинского района, окончил рыбтехникум, многие годы профессионально занимался охотой и рыбалкой на Дальнем Востоке, в уссурийской тайге. Исходил там все таежные тропы. Современный Дерсу Узала, словом.

Два года назад вернулся в родную Сибирь, на этот вот берег Тобола. Обустраивает тут свой быт с женой Галиной Владимировной и сыном Василием. Баню поставил на северный манер – с четырьмя рядами бревен в земле. Есть задумка саму избу перенести чуть повыше, установить промышленный холодильник на три тонны...

– Предпринимательством займусь. Руки есть, – он посмотрел на свои натруженные ладони. – Техника тоже: вездеход, уазик. Дорога, слава Богу, появилась.

Вездеход, мощный ГАЗ-71, стоял у дома, и мы пошутили:

– Так танки грязи не боятся, зачем вам дорога?

– Если серьезно к делу относиться, то нужна. И потом, мы с женой девочку на воспитание взяли, ну как врача вызывать придется. В школу опять же ей добираться надо будет. Друзья, в конце концов, теперь приехать смогут... Да и не только о себе надо ведь думать. В Новой Бишуре интернат стоит – как ему без дороги?! Местные свои продукты на рынки теперь смогут вывезти... Оживет деревенька, это точно! Вот приезжайте через пару лет...

А почему бы и не приехать? Не убедиться воочию, что не напрасно идут сражения за строительство дорог к малым деревням?!



Дерсу Узала из Бишуры – Н.Ф. Кукарский

И. Сашин:

– Я с вами полностью согласен. И просто нелепо слышать и читать иногда утверждения, что нет, мол, экономической целесообразности воскрешать дороги к малым населенным пунктам...

А. Мороз:

– На будущий год, как вы знаете, предполагается ликвидация основного оборотного налога на пользователей дорог. Все идет к тому, что защищать все дорожные объекты придется на федеральном уровне. Чувствую, придется сражаться, за такие дороги. Но игра стоит свеч – речь же о судьбе конкретных людей идет...



БУДЬТЕ ЗДОРОВЫ!



Главный врач поликлиники
Ян Юзефович АРБИТАЙЛО

Когда наш разговор коснулся вопросов социального обеспечения, мой собеседник, председатель обкома профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства Яков Рудольфович Лейком, стал сразу же рассказывать о работе медсанчасти ТОДЭП. Впрочем, я и ждала этого. Ведь поликлиника – единственное в России ведомственное лечебное заведение такого типа.

Во времена, когда многие ведомства, столкнувшись с запутанной экономикой 90-х, стали «сбрасывать» свою социалку – профилактории, пионерские лагеря, дома отдыха, эта медсанчасть выстояла. Ныне ей 10 лет. Я. Лейком поясняет:

– В дорожном управлении понимали: экономить на здоровье работников нельзя. И потом, какая же это экономия – оплачивать больничные? Намного выгоднее провести профилактическое лечение дорожников. От этого, кстати, и производительность труда повышается.

Главный врач поликлиники Ян Юзефович Арбитайло продолжает экономическую тему:

– ТОДЭП оказывает нам существенную финансовую поддержку, но и мы научились «не сидеть на шее». На зарплату для коллектива в 95 человек зарабатываем сами. Как? Прямыми договорами со сторонними организациями, страховыми компаниями, есть и доходы от оказания помощи городскому населению. А деньги дорожников идут в основном на закупку медицинской техники...

Немногие лечебные учреждения области могут похвастаться столь высококачественным современным оборудованием: здесь есть автоматизированная клиническая и зуботехническая лаборатории, два современных аппарата ультразвукового исследования. Один, малогабаритный, медработники возят с собой в районные ДРСУ для профосмотров, которые проводят ежемесячно.

Для определенных групп больных дорожников лекарства выделяются бесплатно, за сам процесс лечения с них тоже денег не берут. Услуги остальному населению платные, но и щадящие суммы, и, что главное, качество обслуживания в нашей ведомственной поликлинике на таком уровне, что горожане предпочитают ее многим другим, даже по титулу считающимся более престижными. Вот потому за прошлый год здесь зафиксировано более 45 тысяч посещений.

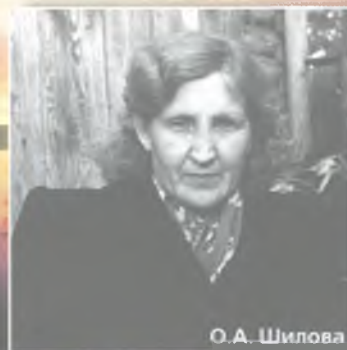
– Надо сказать и о том, какие социальные гарантии работников отрасли мы отстаиваем, – продолжает наш разговор Я. Лейком. – Заклучая коллективные договоры с администрациями предприятий, мы прописываем в них все главные моменты: какова оплата труда, его охрана, когда человеку должен предоставляться отпуск, в каких ситуациях он может рассчитывать на социальные выплаты...

Дело, конечно же, росписями на бумаге не заканчивается. Недавно, к примеру, работники обкома профсоюза выезжали в Исетское. Там незаконно понизили разряд тарифной ставки одному работнику, допускают нарушение условий труда другим. Разобрались, помогли конкретным людям. На этот раз обошлось без создания конфликтной комиссии, но при необходимости применяется и эта мера.

Стали забываться уже подсобные хозяйства, существовавшие лет десять назад чуть ли не при каждом дорожном управлении России. Но в Викуловском и Ишимском ДРСУ по-прежнему функционируют теплицы, на обеденные столы дорожников подают огурцы, помидоры, зелень. Можно сказать, символическую плату за обеды вносят дорожники в столовой Мостоотряда-36... Подобные примеры, считает Я. Лейком, надо пропагандировать среди всех дорожных организаций области. Ведь забота о человеке труда – это приоритет в работе профсоюзов.

Тася ВЕСЕЛУХИНА





О.А. Шилова

ЛЕГЕНДА ОТРАСЛИ

Ответственную должность старшего инженера в дорожном участке Ольга Александровна Шилова заняла в 1939-м, сразу после окончания Омского автодорожного института.

Первая контора тюменского дорожного участка в составе дорожного хозяйства Омской области дислоцировалась в небольшом деревянном доме. Рядом находилось еще одно строение, где жили сотрудники участка – семь человек. Здесь же держали и единственный «транспорт» – лошадь Женьку.

«Три года подряд, с 1941-го по 1943-й, неистовствовали Тура и Тобол. Природа словно заключила союзнический договор с Германией, обрушивая на нас все новые испытания. В районе Созоново профильная дорога была затоплена, возле Ярково по ней плавали на лодках... Попытались спасти мосты – сыпали грунт на настил. Но вода поднималась вплоть до самого настила, и некоторые небольшие мостики все-таки снесло. Особенно нелегко пришлось в один год из этих трех – вода не уходила до конца июля, а когда отступила, мы с замирающим сердцем поехали проверять дорогу. Опасения подтвердились: не было нескольких мостов, почти везде снесло трубы, кое-где на дорогах стихия «выбомбила» такие воронки, что в них с крыши уместался грузовик-полупортка. Сами понимаете – ликвидировать эти последствия было непросто. Люди работали день и ночь, о выходных забыли в самом начале войны. Кстати, у тоболяков старшего поколения до сих пор жива перед глазами картина: из-под воды видна лишь крыша речного вокзала, посадка идет прямо с крыши, а некоторые домишки низинной части города буквально плывут вместе с перепуганными «пассажирами» – собаками, кошками, козами...» (Из воспоминаний О.А.Шиловой).

Зимой приходили другие работы – по расчистке от снега. И, соответственно, другой инструментарий. Лишь двужильные наши сибирские бабы да конная тяга оставались неизменными.

В марте 42-го шла колонна из 56 автомобилей транзитом через Тюмень в Тобольск, везла на фронт груз (рыбу, пушнину, лыжи). И вдруг разверзлось небо и угостило семидневным бураном. Дорожникам – авральным приказ: расчистить

путь для колонны в кратчайший срок, за невыполнение... Словом, приказ.

До Покровского Шилова добралась благополучно. Дальше дороги не было. В местной МТС нашелся трактор. В помощь Ольге Александровне дали супружескую пару инвалидов. Моля в душе Господа, двинулись в направлении деревни Щучье. Она сама села на угольник, прицепленный к трактору, слой снега нехотя пополз по сторонам. Только бы не сломался старый железный конь, только бы не подвел. Получилось – с колонной встретились недалеко от Ярково. Когда вереница машин подходила к Тюмени, из-за снежных насыпей по обочинам видны были одни крыши грузовиков...

В 1944 году была организована Тюменская область, а вместе с ней – областной дорожный отдел со штатом 12 человек. Омский облдоротдел передал тюменцам пять ДЭУ республиканского значения и 24 районных, но своими кадрами не помог, а из техники оставил один старый грейдер. Используя его, несколько стареньких тракторов ХТЗ и конную тягу, дорожники были вынуждены содержать многие километры грунтовых республиканских дорог: Тюмень – Тобольск, Тобольск – Уват, Тюмень – Исетское, Тюмень – Ялуторовск – Ишим – Абатское. Они же отвечали и за искусственные сооружения – тогда это были исключительно деревянные мосты и трубы.

В 1950 году Ольга Александровна стала главным инженером Облдоротдела.

Сейчас трудно представить Тюмень того времени: асфальта не было, лишь три главные улицы имели твердое покрытие в булыжнике. Остальные дороги в период весенне-осенней распутицы тонули в грязи.

Первым толчком к началу дорожного строительства и большой радостью для дорожников стало основание в 49-м году Машино-дорожной станции (МДС) № 46.

Представление об интенсивности автомобильного движения в Тюмени и области помогают сформировать следующие цифры: с 1950-го по 1955 год парк грузовых машин вырос на 35 процентов. Число автобусов увеличилось на 17 штук, легковых такси – на 35 штук. Много это? Для города с населением менее 100 тысяч, думается, немало. Поэтому как воздух были необходимы качественные выезды из Тюмени. С этого начала работу МДС-46, располагая тремя тракторами С-80, двумя бульдозе-

рами, пятью скреперами, пятью мотокатками, шестью грейдерами, пятнадцатью автомашинами разных марок. И город расправил плечи – эмдэсовцы построили пять вполне добротных выездов: к дому отдыха Оловяникова, к станции Войновка, на Московский и Червишевский тракты и к деревне Парфеново...

Вместе с выходом постановления Правительства «Об освоении целинных и залежных земель» в области началась эпоха большого, по тем временам, дорожного строительства.

Безусловно, освоение целины было еще одной выстраданной и интересной трудовой вехой Ольги Шиловой. Может быть, именно поэтому так ясно помнила она в свои 92 (!) всех коллег, помнила все адреса областного дорожного отдела. Помнила подробности основания в 1955 году двух «целинных» ишимских МДС. Живы были в памяти и бесчисленные рабочие споры с председателями колхозов, например, тот, когда с кровью и потом удалось выбить клочок земли для строительства первого асфальто-бетонного завода на Войновке... И робкие шаги 1953 года, когда неординарным решением сверху объединили три ведомства: областной дорожный отдел, областное управление автомобильного транспорта и областное управление речного транспорта (малые реки). Не кто-нибудь, а она исполняла обязанности главного инженера нового неуклюжего «детища». Психологию бывших начальников отделов понять нетрудно: вчера сам себе хозяин, а сегодня тобой вдруг руководят, да еще и женщина. Ладно автомобилисты (устройство автомобиля в институте сдала на «отлично»), но речники... Несмелой поступью входила она в здание одной из тобольских церквей, где находился тогда штаб местных сибирских капитанов. Впрочем, потом входила смелее – разобралась мало-помалу и в начинке катеров.

Долгие годы напряженной неженской работы повлияли на здоровье – Ольга Александровна ушла на затяжной больничный в 61-м году. Но, как показало время, ушла, чтобы вернуться и работать инженером в МДС еще до 70-го.

Недавно Ольги Александровны не стало. Но живет память о ней. Помнят ее люди, помнят дороги, которые она построила.



Анатолий ВАСИЛЬЕВ

Тюменский писатель
Анатолий Иванович
ВАСИЛЬЕВ –
автор романов
«Прошу тебя, государь»,

«Казематы его крепостей», поэтических книг
«Под одним небом», «Завтра выпадет снег»,
«Середина сентября», «Вечерние птицы»...

Вырос он в семье дорожника и, конечно же,
не мог в своем творчестве обойти эту тему стороной

МОЕ ДОРОЖНОЕ ДЕТСТВО



Так давно хотелось написать об этом, а все не получалось. Столько воспоминаний обрушивалось, столько событий в картинках вставало перед глазами, что в душу закрадывалось сомнение: смогу ли обо всем этом рассказать связно. Да еще древнее присловье в голове вертелось: на хорошей лошадке – по дороге, на худой – стороной. Стороной не хотелось, и потому начинались стихи:

Память что-нибудь перепутала,
Что-то, может быть, и не так.

Через детство пылит полуторка
Да во весь-то Сибирский тракт...

В предвоенные годы нынешняя улица Малая Садовая в Ишиме называлась улицей Ленина. Напротив Дома пионеров она пересекалась с улицей Луначарского, и на углу их стоял белый-пребелый трест совхозов, казавшийся мне в те времена большим-пребольшим. По улице Луначарского с ним соседствовала контора Ишимского дорожно-строительного участка, а по улице Ленина – жилой дом, принадлежащий этому участку. Контора и дом имели общий двор, который был заставлен тракторами-колесниками и разной дорожной техникой. И еще был каретный сарай, но в нем находились не кареты, а кошевы, составленные одна на одну.

В войну Дом пионеров превратился в госпиталь, и я много раз видел, как раненные на скрученных в жгуты простынях спускались со второго этажа, таясь от начальства, чтобы оказаться в нашем дворе – посидеть за рулем трактора, покрутить заводную ручку. А сами – ломаные-переломанные, в бинтах и гипсе, с костылями или шиной-самолетом под мышкой.

В нашем двухэтажном доме было шесть квартир (теперь восемь), из живших в нем помню Шороховых и Игишевых. Виктор Игишев был моим крестным отцом, он погиб на фронте. На фронте погиб и дорожный мастер Маштальров, мой отец из механиков был переведен на его место – в село Безруково.

До седьмого класса включительно я обитал в этом селе под именем Только Дорстройского.

Внешний путь не дорога, а пьяного речь не беседа. Не только весной и осенью, но и после хорошего дождя грунтовый путь не дорога. Отец закрывал на замок шлагбаум перед мостом через нашу речку Карасуль – и движение по Сибирскому тракту прекращалось: не только потому, что под колесами расплзалась грунтовка, не только потому, что образовывались глубокие колеи, но и потому, что машины часто оказывались брошенными в кювете. Автомобиль (даже грузовой – редкое по тем временам явление) загружался попутным людом под завязку. Вспоминаю об одной трагедии – и давний ужас охватывает меня.

Остановленные шлагбаумом шоферы ненастье коротали в нашем доме – он был линейным. Я слушал их разговоры, они уносили меня то во времена гражданской войны, то крестьянской: они были чаще из мест, охваченных пожарами, гневом и ненавистью двадцать первого года. Рассказы были такими яркими, живыми, что я до сих пор явственно слышу звон припрятываемого до поры до времени оружия, призывы и лозунги избранного крестьянства. Отечественная война входила в дом командирами в белых полушубках, солдатами в телогрейках: резервистов готовили к фронту, а дорога была переметена метелями – лошадки своими уюгами-снегоочистителями не скоро делали ее проезжей.

А однажды во дворе у нас появились огромные автомобили с колесами в мой рост – студебекеры. Я стал обладателем широких лыж, обозванных нами “дизелями”, и американских солдатских ботинок с высокой шнуровкой и железными подковами на каблуках – на многие годы жизни.

Сейчас мы платим дорожный налог, может быть, он и тогда существовал, но мне помнится колхозная дорожная повинность: отец ездил по окрестным деревням и приводил на свою дорогу десятки подвод – профиль дороги поддерживался и восстанавливался возимым на телегах грунтом, конными скреперами, ровнял конскими же уюгами – большим треногильником с металлической полосой на одной его стороне. Эта работа производи-

лась не из года в год, но по меньшей мере из недели в неделю. Однажды отец кому-то сказал:

– Если бы за эту работу платили, мы бы перевели все деньги в медяки и вымостили ими дорогу до Владивостока.

После войны на дорогу вернулись тракторы – теперь уже они впрягались в скреперы, вместо уюгов появились грейдеры – малые и большие.

Отроческое любопытство усаживало меня за руль тракторов (это были колесные ХТЗ и СТЗ) и за штурвалы грейдеров, марок которых я не знал, но роль свою за рулем и штурвалом выполнял добросовестно.

Я, а точнее, мы с братом и сестрой и до этого вносили посильный вклад в дело укрепления дорожной сети Отечества: возили на телегах грунт – выравнивали профиль, крутили гайки на работах по восстановлению моста через нашу Карасульку. Это сейчас она тихая, мелкая, узкая, а тогда, Боже мой, какой на ней был ледоход, она сносила мосты один за одним, ломала ледорезы, разгромождать ее ледовые заторы приезжали из Ишима сапёры с многими ящиками взрывчатки.

В общем, романтики было много.

Вставало солнце в начале дороги,
Садилось в конце ее.

В кюветах, рядом с дорожной толочкой,
Скупой подорожник цвел.

А надо было дополнить картину –
И наше легло село.

Бензином, пылью, словами крутыми
С дороги на нас несло.

Мальчишки, мы, завистью

сердце изранив,

Смотрели машинам вслед.

Мечты о дальних неведомых странах
Не гасли у нас в селе.

Сейчас на этой моей дороге лежит асфальт, а сам Сибирский тракт прошел севернее села Безруково, переименованного в село Ершово, потому что здесь родился писатель П.П. Ершов, и севернее Ишима прошел тракт.

Дорожный мастер Иван Михайлович Васильев одним из первых в Тюменской области стал почетным дорожником страны.

В последнем году уходящего тысячелетия исполнилось 175 лет со дня восстания на Сенатской площади в Санкт-Петербурге. В событиях 14 декабря 1825 г., всколыхнувших всю Российскую империю, принимали участие многие революционно настроенные дворяне, цвет нации. В числе тех, кто стоял во главе восстания, были и представители дорожной службы того времени. Один из них – уроженец г. Тобольска, известный декабрист Гавриил Степанович Батеньков.

Жизнь и деятельность этого человека поражают своей сложностью, многообразием выполняемых им служебных обязанностей, а в ряде случаев противоречивостью и трагичностью судьбы. Родился Гавриил Степанович Батеньков в 1793 году в Тобольске, в то время главном городе обширной Тобольской губернии. В 1811 году Г. Батеньков покидает сибирскую столицу и уезжает в Санкт-Петербург. Там он поступает в дворянский полк при 2-м кадетском корпусе.

Во время войны с Наполеоном Г. Батеньков был досрочно произведен в подпоручики, за «чрезмерную храбрость» награжден орденом Владимира 4-й степени с бантом. В бою в местечке Монмираль в январе 1814 года был тяжело ранен, получив при этом десять штыковых ран, взят в плен, а затем освобожден. В декабре 1814 года Батеньков получает отпуск «для излечения ран» и возвращается в родной Тобольск. После излечения он продолжает военную службу, участвует в заграничном походе, но вскоре, после столкновения с начальством, подает прошение об увольнении от службы и едет в Сибирь.

Обладая большими математическими способностями, он сдает экзамены в Институте корпуса инженеров путей сообщения, получив при этом звание инженера 3-го класса, и отправляет в Тобольск для дальнейшей службы. С этого момента герой Отечественной войны 1812 года, будущий декабрист Г.С. Батеньков занимается строительством дорог и мостов.

В этой связи необходимо отметить, что в тот период состояние дорог в России, а точнее сказать их отсутствие, требовало нововведений в организации управления дорожным хозяйством. Строительством дорог занималось Главное управление путей сообщения, утвержденное еще в 1809 году. Для его кадровой подпитки одновременно были созданы Корпус инженеров путей сообщения и Институт Корпуса инженеров путей сообщения.

По закону 1809 года вся Российская империя в дорожном отношении была разделена на десять округов. Г.С. Батеньков в 1817 году руководит дорожно-строительными работами в Томске, а в 1818 году назначается управляющим десятым округом путей сообщения в Сибири. В этот период Г. Батеньков много работает над проектами экономического развития Сибири. Большую поддержку в этом направлении



он получил от известного сторонника буржуазных реформ М.М. Сперанского. Совместные поездки по Сибири Батенькова и Сперанского во многом помогли при подготовке проектов по развитию путей сообщения в Сибири.

После нескольких лет работы по строительству дорог в Сибири Г.С. Батеньков прибывает в 1821 году в Санкт-Петербург на службу в Сибирском комитете. И здесь он зарекомендовал себя как первоклассный специалист. После энергичной деятельности по строительству дорог Гавриил Степанович был откомандирован в Отдельный корпус военных поселений под руководством генерала Аракчеева. Через год после этого за «отличие по службе» был произведен в подполковники.

Как незаурядная личность и человек, имеющий прогрессивные взгляды, Г.С. Батеньков начинает встречаться с демократически настроенными дворянами, посещает их тайные собрания. В ноябре 1825 года он вступает в члены Северного общества декабристов.

Принимая непосредственное участие в разработке плана восстания 14 декабря, он высказывался за решительные действия и привлечение к восстанию широких народных масс.

После ареста 28 декабря 1825 года Г. Батеньков, не отвергая свою принадлежность к разгромленному обществу, подтвердил полное согласие с планами восстания, показав при этом пример мужества и стойкости.

Суд над декабристами приговорил Гавриила Степановича Батенькова к вечной ссылке на каторжные работы. Затем

вечная каторга отменена. Исследователи жизни и деятельности Г.С. Батенькова по-разному описывают этот момент в жизни декабриста-сибиряка. Ясно одно: проведя в одиночной камере Петропавловской крепости 20 лет, Гавриил Степанович был освобожден и выслан на поселение в Томск, куда он прибыл 11 марта 1846 года. Прожив в Томске 10 лет, Г. Батеньков по амнистии покидает Сибирь и приезжает в Калугу, где он скончался 29 октября 1863 года в возрасте 70 лет.

Таким был Г.С. Батеньков – поэт, философ, экономист, строитель дорог. Судьба его интересна и вместе с тем загадочна. Как пишет В. Софронов в сборнике «Тобольский хронограф» за 1994 год, «его богатая биография, полная героизма и драматизма, занимала и современников и потомков. Его жизнь и деятельность, «загадка» 20-летнего заключения в Алексеевском равелине Петропавловской крепости и многогранное творчество изучались и анализировались в трудах историков и литературоведов, юристов и философов, общественных деятелей, краеведов и архитекторов».

Другой исследователь жизни и деятельности декабриста-сибиряка, В.В. Высоцкий, справедливо отметил, что «будучи человеком широкого кругозора, глубоких знаний многих наук и дисциплин, хорошо разбираясь в экономических проблемах, он оставил значительное число оригинальных работ по вопросам народного хозяйства, строительства дорог, финансов, статистики, права, этнографии и др.».

Олег ИВАНОВ



МАССОВОСТЬ ПЛЮС ЗОЛОТО МИРА



О том, что тюменские дорожники дружны со спортом, можно рассказывать много. Но ограничиваться приходится лишь одной журнальной страницей. Потому будем говорить самое главное.

Пятнадцать лет назад в областном центре на улице Магнитогорской был открыт спортивный комплекс «Дорожник», построенный областным управлением автомобильных дорог по заказу профсоюза работников транспорта. С тех пор не увидишь его пустующим. Здесь культивируются бодибилдинг, каратэ, ушу, другие силовые виды и восточные единоборства. Только не думайте, что из-за такой специфики в «Дорожнике» закрыта дверь для представительниц прекрасного пола. Видите на снимке девушку-красавицу? Это, между прочим, чемпионка мира по бодибилдингу Наталья Прокурякова. Именно в стенах спорткомплекса она совершенствует спортивное мастерство, здесь же до недавнего времени проводила занятия с девочками.

Что же касается массовых видов спорта, то соревнования, а точнее спортивные праздники бывают здесь по нескольку раз в году. И участники их, и многочисленные зрители крайне довольны, даже если они сами или их любимая команда осталась без наград. Ведь дело, в конце концов, не в наградах. Мышцы получают зарядку, кровь адреналин – что еще надо?!

Вот состоялся, к примеру, традиционный турнир, на сей раз посвященный Дню дорожника, в Ишиме. Открывал его мэр города Виктор Александрович Рейн, в недавнем прошлом – директор ДСУ-2. А поздравил участников начальник Управления автомобильных дорог Тюменской области Алмаз Рашитович Закиев – это к слову об уровне представительности мероприятия.

Что происходило на спортивных площадках? Силами мерялись волейболисты, шахматисты, теннисисты, стрелки, футболисты (теннис был настольным, а футбол – мини). Безоговорочную победу в этот день праздновали хозяева

– спортсмены из ОАО «Дорпромстрой». Лучшими из лучших были названы волейболист Андрей Поступинский, футболисты Сергей Шустин и Олег Кожурин, шахматист Александр Майер. Специальные призы получили также самый молодой участник турнира Сергей Верейчук и самый опытный – Анатолий Кокурин.

А накануне Нового года с таким же спортивным накалом и так же весело прошли соревнования в спортивном комплексе Мостоотряда-36. И здесь ситуация повторилась. Лишь в гиревом спорте хозяева уступили первенство, а в остальных были в числе призеров и заслуженно заняли первое командное место...

Впрочем, повторимся, дело не в наградах. Просто очень хорошо, что человечество придумало спортивные праздники!



Россия – уникальная страна. Занимая одну восьмую земной суши, она расположена в 11 часовых поясах, а расстояние от ее западных границ до восточных составляет более 10 тысяч километров. В результате расстояния между предприятиями различных отраслей и ведомств, разбросанных по всей стране, составляют сотни и тысячи километров. Вот и вынуждены их руководители все больше внимания уделять развитию своих телекоммуникаций. Или искать партнеров, владеющих развитыми телекоммуникациями.

– Как известно, технические возможности волоконно-оптических линий связи, которые «Компания ТрансТелеКом» построила вдоль железных дорог России, практически безграничны, – говорит заместитель министра путей сообщения Александр Мишарин. – Поэтому свободные мощности цифровой сети связи протяженностью более 45 тысяч километров вполне можно использовать для коммерческих целей, что позволит ускорить период ее окупаемости и вернуть отрасли ранее вложенные инвестиции.

А раз так, то вполне объясним тот интерес, который проявляют к новым волоконно-оптическим линиям связи руководители многих предприятий и организаций России. Как никак, а практически все крупные и средние предприятия государства являются либо грузоотправителями, либо грузополучателями. И, соответственно, расположены рядом с железнодорожными путями, то есть там, где проходят цифровые линии связи.

Так почему бы не воспользоваться теми возможностями, которые они предоставляют? Например, создать так называемую виртуальную частную сеть – virtual private network (VPN), которая, по сути, является идеальным инструментом для построения любой корпоративной сети связи.

Что сегодня является залогом успеха любого предприятия? Правильно, надежная связь и оперативный доступ к коммерческой информации. Неслучайно такие киты российской металлургической промышленности, как Магнитогорский, Череповецкий, Новолипецкий, Челябинский металлургические комбинаты, активно пользуются каналами связи, предоставляемыми «Компанией ТрансТелеКом». Кому-то нужна связь с международными биржами на Западе, кому-то – с деловыми партнерами на Востоке.

– Как раз для создания защищенной виртуальной корпоративной сети и предназначены услуги VPN, – говорит руководитель компании Виктор Ратников. – И мы предлагаем ее сегодня своим партнерам. Эти услуги связи особенно удобны для больших корпораций, работающих на просторах России и имеющих удаленных пользователей.

Известно, что особенности ведения корпоративного бизнеса вынуждают предприятия довольно-таки часто объединять сети партнеров в одну глобальную extranet, по крайней мере на определенных промежутки времени. Это могут быть морские или речные порты, автохозяйства, аэропорты. Но при этом у них всегда возникают противоречия общедоступности сети и собственной безопасности

рые установили счетчики потребления теплоносителя, уже убедились, насколько выгодно оплата по факту.

То же самое относится и к VPN. Например, подключение к виртуальной частной сети может производиться на скоростях 2–12 Мбит/с, что позволяет без искажений передавать различные данные даже в «часы пик», но платить за услуги исключительно по факту, то есть по трафику. По

ИНФОРМАЦИЮ ВЕЗУТ ПО ТРАНСПОРТНЫМ МАГИСТРАЛЯМ

каждого партнера. И какие приходится преодолевать в этом случае технические проблемы, знают только сетевые администраторы.

Чтобы упростить им жизнь и руководителям предприятий предоставить надежные услуги связи, целесообразно воспользоваться VPN. Тем более что это позволяет уменьшить расходы на организацию удаленного доступа между отдельными предприятиями почти вдвое. А какой руководитель не мечтает сократить расходы своей компании?

К примеру, использование выделенных каналов связи для организации корпоративной сети всегда считалось слишком дорогим удовольствием, особенно если их длина измерялась несколькими тысячами километров. Учитывая разницу во времени между удаленными предприятиями, «часы пик» не превышали нескольких часов в сутки. А в остальное время незагруженные каналы связи попросту «грели воздух», катастрофически увеличивая долю телекоммуникационной составляющей в бизнесе.

Особенно наглядно это можно показать на примере оплаты теплоэнергии, когда счет выставляется, так сказать, по сечению трубы. Те руководители, кото-

данным некоторых экспертов, построение VPN для 1000 пользователей позволит сэкономить в год до 1 миллиона долларов США. Ведь VPN позволяет пользователям эффективно и с высоким качеством использовать одну линию связи для традиционной телефонии, предоставления видеоконференций, работы с приложениями EDI и ERP, электронной почты и с информационными http-серверами.

Сегодня цифровая сеть связи имеет точки доступа в 19 крупнейших городах России: Москве, Санкт-Петербурге, Архангельске, Пскове, Ярославле, Воронеже, Нижнем Новгороде, Самаре, Саратове, Ростове, Екатеринбурге, Перми, Челябинске, Новосибирске, Красноярске, Иркутске, Чите, Хабаровске и Владивостоке. Применение «последних миль» увеличит количество таких точек доступа до 950 (именно столько маршрутизаторов эксплуатирует «Компания ТрансТелеКом»), что позволит потребителям создавать виртуальные частные сети между удаленными предприятиями России на базе цифровой сети связи единого оператора. А отсюда единые тарифы и единые правила игры, что в условиях российской действительности, несомненно, удобно.

Игорь ДУБРОВИН



Специальный выпуск

Рязанскому областному управлению дорожного хозяйства в этом году исполнилось 10 лет. Дата не юбилейная, но знаковая, потому что первые десять лет пришлось на самое трудное перестроечное время для страны, а значит, и для дорожников.

Вот почему дорожники Рязани с особой ответственностью и критично проанализировали свой десятилетний путь, оценивая успехи и неудачи становления предприятия. О том, как развивалось дорожное хозяйство области, нам рассказал руководитель РОУДХ Герасим Герасимович МАТЮКИН. Но прежде чем познакомиться с этой беседой, немного статистики для представления о дорожном хозяйстве Рязанской области.

На балансе РОУДХ содержится свыше шести тысяч километров автомобильных дорог общего пользования. В основном это дороги с асфальтобетонным покрытием. Дороги соединяют 500 мостов, общая протяженность которых около 20 километров. По плотности дорог на количество жителей Рязанская область оказывается в числе регионов с наиболее развитой дорожной сетью.

В подразделениях отрасли трудятся шесть с половиной тысяч рабочих, техников, инженеров, и это опытные кадры, имеющие высокую квалификацию и достаточный опыт работы.

Техническая оснащенность подразделений также высока. На балансе предприятий 124 катка, 198 бульдозеров, 182 автогрейдер, 914 самосвалов, 234 экскаватора и погрузчика, 60 асфальтоукладчиков и другая техника и приспособления.



НЕ ТОЛЬКО ЧЕРНОЕ.

— Герасим Герасимович, десять лет вашему управлению, наверное, не праздник. Есть ли основания для торжества, и почему вообще нужно помнить и отмечать подобные даты? В последнее время стало модным выпячивать именно эту дату — 10 лет. Конечно, для частных предприятий, особенно однодневок, 10 лет — это уже свидетельство какой-то устойчивости. Поэтому некоторые банки, акционерные общества, страховые компании, достигнув 10-летнего возраста, уже радуются, что дожили, не развалились. А вам, государственному предприятию, зачем отмечать эту проходную веху времени?

— Во-первых, никакой помпезности и никаких торжеств мы не планировали и не проводили. Десятилетний рубеж лишь повод задуматься, да не о прошлом, а о том,

что впереди. Сравнить, что было, чего достигли и на что рассчитывать в будущем.

Во-вторых, всякий анализ и самоанализ полезен. Десять лет — достаточный срок, чтобы определить, куда мы пришли, правильно ли использовали возможности, чего достигли. Так что для нас, рязанских дорожников, эта дата никакой не праздник, но лишь повод для осмысления прошлого и определения перспектив.

— Так чего же достигли ваши дорожники за эти десять лет? Это интересно хотя бы потому, что перестроечное время принято считать развальным, потерянными для страны, временем разрушения, а не созидания. Неужели у вас все наоборот?

— Есть еще мастера мазать все одной, черной краской. Но жизнь развивается в преодолении трудностей. Да, было это де-

сятилетие трудным, необычайно трудным и для наших дорожников. Не стану развивать тему, откуда да почему эти трудности возникли. Отвечу только, что несмотря на все трудности, вопреки им рязанские дорожники за эти десять лет кое в чем сделали уверенные шаги вперед.

Первое и главное: решение разделить дорожную службу на заказчика и подрядчика, принятое десять лет назад, сыграло положительную роль, определило развитие дорожной отрасли. На другой, более высокий уровень, скорее всего из-за специализации и более четкого разграничения ответственности, поднялось планирование развития и совершенствования дорожной сети, грамотнее распределяются и используются силы и средства, ужесточился контроль за качеством работ, и повышена ответственность за соблюдение норм и правил технологии.



Рязанские дороги

К чему это привело? Наглядно это то, что в 1992 году в области было около четырех тысяч километров дорог с асфальтобетонным покрытием, а сейчас шесть с половиной тысяч. Если бы такие темпы строительства сохранить еще десять лет, мы вышли бы на другой уровень проблем.

– Вот это пресловутое «если бы». На Руси это ключевое выражение. А почему бы и не сохранить такие темпы? Когда отменяли дорожный фонд, правительство обещало компенсировать дорожникам возможную потерю средств. Насколько у вас это обещание выполняется, и как идет финансирование отрасли?

– Не мое дело критиковать правительство, но от фактов никуда не деться: нам в отрасли денег стало не хватать. Лучший год по показателям за эти десять лет – 2000-й, когда страна почувствовала движение и отчисления в дорожный фонд позволили нам значительно расширить работы по ремонту и строительству дорог. Но этот период быстро закончился, дорожный

оправдывает этой нехваткой свою бездеятельность, неумение использовать новые возможности рынка. А кому их хватает? Даже гигантские монополии типа РАО ЕЭС и те говорят, что им не хватает средств. Как определить, сколько нужно, чтобы хватало?

Понятно, что чем больше денег, тем лучше, а дороги не знают конца совершенствованию. Вот в пресловутой Америке от хайвеев, до которых нам еще далеко, перешли к строительству фри-веев. А что нужно Рязанской области для нормальной жизни и развития?

– Наши потребности определяются нормативами и логикой развития хозяйства области, потребностями людей. То, что сокращение финансирования отрасли неизбежно ведет к сокращению строительства дорог, плохо, но как-то можно пережить. Но что совсем нетерпимо, так это снижение затрат на ремонт дорог. У нас растет так называемый недоремонт, то есть кроме ямочного на дорогах, отслуживших положенный срок, ремонта не де-

– Выходит, что все упирается в деньги, которые дает Москва. Отсюда не грех списать все недоработки на центр, потому что он не учел потребности региона, не вошел в положение?

– Совсем не так. Конечно, основные средства выделяет центр. Но и мы здесь не просто просители. И на местах есть немало возможностей для инициативы и эффективного использования средств.

Мы работаем сейчас над совершенствованием структуры подразделений, сокращая излишние единицы инженерного и административного аппарата. Внедряем новые технологии, оборудование, способное сократить расходы. Например, применяя на содержании дорог раствор жидких хлоридов наряду, а иногда вместо песчано-соляной смеси зимой, мы экономим 1000 рублей на один километр. Использование катка ударного действия ДМ-7 только на строительстве обхода г. Михайлова уже сохранило 225 тысяч рублей. А усовершенствованный передний отвал, позволяющий очищать 2,8 м дороги при ско-

ЕСТЬ И СВЕТЛОЕ

фонд сокращается до нуля, а полноценной компенсации финансовых потерь пока мы не получаем.

Могу привести некоторые цифры. Если до 2000 года наши финансовые возможности росли за счет повышения собираемости налогов с областных предприятий, то после 2000 года они резко сократились. Рост налоговых поступлений позволил нам избавиться от порочной практики взаимозачетов и в результате резко поднять объемы строительства и ремонта дорог. Теперь это история.

Правда, нужно отметить, что из федерального бюджета нам поступают ощутимо большие средства, чем прежде, но их все равно не хватает.

– Вот это, «не хватает средств» вообще болезнь всех в России. Кое-кто

лается. Это не просто ошибка. Не нужно быть пророком, чтобы увидеть: при сегодняшних все возрастающих нагрузках на дороги без планового нормативного ремонта они придут в негодность через 5–7 лет. Реконструкция их потребует на порядок больше средств, чем на ремонт сегодня.

Другая проблема, вырастающая из снижения объемов финансирования отрасли, – старение парка дорожно-транспортных машин и оборудования предприятий. Сегодня у нас нет недостатка в технике, но она изношена на 60–70 процентов. Если ее не обновлять, причем импортной, надежной и производительной, то многие наши подрядчики вскоре останутся с лопатой. А обновлять не позволяют небольшие объемы работ, которые мы даем подрядчикам.

рости в 50 км в час, отбрасывая снег на 10 метров, – это тоже немалая экономия. Сюда же можно отнести применение шлаков липецкого металлургического комбината вместо дорогостоящей щебенки, развешивание собственного производства дорожных знаков, кооперацию с местными заводами по выпуску металлических барьерных ограждений – всего и не нужно перечислять. Важно, что мы научились считать деньги и перекрывать каналы их утечки. А это тоже один из итогов десятилетия. То, что все мы, от руководителей службы до мастера и механизатора, стали считать и стремимся рационально хозяйствовать, заботясь прежде всего о качестве, это и есть главный итог десятилетия. И гарантия, что с будущими проблемами мы справимся.





РЯЗАНСКИЕ ДОРОГИ

АКСИОМЫ



ГОРБУНОВА



Дорожники такой народ, который легко может изменить не только природу, но и ее законы. Например, давно принято за аксиому, что прямая, соединяющая две точки на плоскости, всегда короче любой кривой. А рязанские дорожники, спланировав обход города Михайлова, доказали, что обходной путь мимо города и короче, и надежней прямого через него.

Городок Михайлов древний и сонный, первое упоминание о нем приходится на 1546 год. Спокойно жил он долгие свои века, последний раз попав в историю, отразив нападение поляков в 1618 году. С тех пор никаких достопримечательных событий в городе не случалось.

Но в последние времена среди жителей безмятежного городка началось брожение. Наиболее активные из них засыпали жалобами далекие и близкие инстанции. Жители выражали недовольство все усиливающимся потоком транспорта, уютившего его кривые и узкие улочки. То курицу задавят, то кошку да к тому же совсем раздолбали городские дороги. На расследование жалоб прибывало сюда немало всяких чиновников, но ничего не менялось в жизни горожан.

На очередную жалобу знатного в городе ветерана приехало как-то высокое начальство. Попетляв по кривым переулочкам, оно разыскало жалобщика и строго спросило, зачем беспокоит, важных людей от дела отрывает.

Дед предложил начальству выйти из дома и остановился напротив на узком тротуарчике, указывая на заляпанные грязью оконца.

— Дык жизни не стало. Машины ездют, а грязь окна залепляет. Света белого не видать.

Начальство уже собралось уехать, обзавав деда лентяем, привыкшим к свинству, когда пробегающая мимо фура влетела колесом в колдобину, и светлый плащ инспектора вмиг приобрел цвет дедовских окон.

Это, как гласит легенда, и стало толчком к решению пустить транзитный транспорт в обход тихого города Михайлова. Так и появилась новая стройка в Рязанской области, дав дорожникам работу и надежду на заработок.

В Михайлове есть свое дорожное предприятие, ныне называемое ДДОГУП. Если перевести эту аббревиатуру на русский язык, то получится: «Дочернее дорожное областное государственное унитарное предприятие». Дорожники шутят: чем меньше денег на дороги дают, тем длиннее их обзывают. Впрочем, не обижаются, не одни они такие, вот и ГАИ удлиними.

Так вот, михайловские дорожники сами с таким объемом работы справиться не могли. Шутка ли — пять с половиной километров новой дороги пока второй категории, двухполосный мост через спокойную Проню, три путепровода, перенос высоковольтной ЛЭП, более полумиллиона тонн грунта нужно было отсыпать.

Тогда и поручил Андрей Дмитриевич Гретчин часть работы Рязанскому ДРСУ, конкретно Сергею Николаевичу Горбунову.

Почему Горбунову, объяснять никому не нужно было. Рязанское ДРСУ одно

из самых мощных в области. На его попечении 200 километров областных и 50 километров федеральных дорог. Есть на предприятии и хорошая производственная база. Свой асфальтобетонный завод, цех ЖБИ, дробильная установка, полный набор дорожно-строительной техники а главное — сколоченный, опытный и трудолюбивый коллектив, не раз доказавший, что ему всякая работа по плечу.

Конечно, все формальности в таком поручении были соблюдены, Горбунов и тендер выиграл, жить бы и радоваться выгодному заказу. Но Горбунов почему-то не спешил радоваться. Потому что для него аксиомой была необходимость прежде, чем браться за сложное дело, все рассчитать и взвесить. А главное — настроить людей на серьезный труд, озадачить их так, как был озадачен он сам. Руководитель, считал он, отвечает за принятие решения. Он его принял. Но исполнять решение будут другие люди, его сослуживцы и подчиненные. И они должны отвечать за исполнение принятого им решения. И он хотел понять, насколько готовы они к предстоящему делу.

— Да брать надо заказ, чего там сомневаться, — услышал он на совещании. — Сработаем, мы готовы.

Горбунов понимал настроения коллектива: этот подряд надолго избавил бы предприятие от заботы об объемах работ и зарплате. Возможно, принесет хоть какую-никакую прибыль, так необходимую для обновления техники. Но вот именно обсудить, определить эту степень готовности он и пригласил своих сослуживцев.

А послушать ему было кого. Были у него в подчинении и люди поопытнее, их мнением Сергей Николаевич дорожил. Например, его первый заместитель, главный инженер предприятия Юрий Петрович Шлеин. Тридцать лет он бессменно на рязанских дорогах, в ДРСУ уже и не представляют, как можно без него. Казалось, и в годах уже человек, а все как молодой инженер, в шесть часов уже на ногах, а в семь на дороге, с бригадами. Иные только на работу идут, а он уже всю обстановку знает, уже распорядился, обеспечил фронт работ. Человек по натуре несуетный и мягкий, он оказывался непреклонно жестким, даже грубым, когда сталкивался с разгильдяйством и халатностью в работе. Тут уж от него спуска не жди.

Удивительный Юрий Петрович человек. Все уже в дорожном деле познал, а вот пытливость, заложенная в нем природой, не дает покоя. И журналы он перевернет научные, рекламки новой техники не просто перелистает, а подумает, что полезного взять можно для себя. Это и по его настоянию в подразделении появился новый каток ударного действия ДУ-7, производительнее обычных намного. И уже, наблюдая за его работой, подвинул местных умельцев кое-что усовершенствовать, готовит предложения для производителей, что нужно усилить да изменить, чтобы каток был еще надежнее и производительнее.

И с его подачи стали применять на дорогах соляной рассол вместо, а где и в помощь песко-соляной смеси. Есть в Рязани скважина, из которой достают этот рассол, вот дорожники и придумали поливать им дороги в гололед. При небольших морозах он не хуже смеси работает, а стоит намного дешевле, да и работать с ним проще, приспособили местные умельцы для разлива обыкновенные поливалки. А сколько времени провел он, колдуя над улучшением качества асфальтобетонной смеси. Никуда не деться от того, что в последнее время стал битум намного менее качественным. Новые технологии, внедряемые на нефтеперерабатывающих заводах, привели к тому, что из нефти выжимают все полезное. А битум, как остаточный продукт, все беднее да беднее. Вот и приходится дорожникам колдовать, какие добавки да в какой пропорции применять, чтобы асфальт не рассыпался, был прочным и вязким, а значит, дорога будет служить дольше.



Знал Горбунов, что нагрузка у Шлеина выше некуда, а тут еще один и непростой участок работы открывался. Надо послушать специалиста, как он силы рассчитает.

И начальника планово-производственного отдела Геннадия Ивановича Овечкина хотел он послушать. Ему придется все организовать, спланировать, расставить по местам всю технику и людей, чтобы не оголить другие участки работ. Никто же не снимет с них выполнение обычных повседневных задач. Геннадий Иванович в том самом возрасте, когда и опыта не замечать, и желание показывать себя в работе еще не пропало. Двадцать лет в этом году, как он на производстве, и Горбунов привык к тому, что Овечкин как правая рука для него. Там, где надо оперативно вмешаться — туда и Овечкин.

Но и ему при новой работе мало не покажется. Обход Михайлова не под рукой, за полсотни с лишним километров от базы. Значит, нужно организовать работу вахтовым методом, а это жилье для рабочих, связь и транспорт, питание, да бесплатное, да сытное, чтобы не отвлекать людей на беготню по магазинам, которых близко то и не будет.

А что скажет Валентин Сергеевич Акимускин, ведущий инженер производства? Ведь это ему придется обеспечить геодезическое сопровождение, подготовить всю техническую документацию. Три десятка лет работает на дороге Акимускин, в кабинете его редко застанешь, хотя нема-

ло нужно перевернуть и бумажной работы. А вот тянет человека к живому делу, к людям. А тут надо будет, чтобы не упустить сроки, от всего отвлечься.

Да и главное надо было решить — кому доверить новую стройку, каких людей поставить, чтобы не было беспокойства по срокам и качеству работ.

Выбирать у Горбунова есть из кого. В ДРСУ случайные люди не задерживаются, специалисты подобрались безупречные. Ставь на новый участок хоть Владимира Ивановича Бабкина, хоть Виктора Владимировича Гербера. Они не только знают технологию работ, но и в людях разбираются, умеют мобилизовать подчиненных, не дают расслабиться. Вот подбираются в руководители такие характеры — сам, как кремень, слова «трудно» вообще не признает, чем трудней, тем упорней, таких же и вокруг себя формирует. Год-два пройдет, и, глядишь, уже не участок, а одна команда, где все роли расписаны, никого по-нукать не нужно.

В таких коллективах только и выкристаллизовываются настоящие мастера, для которых рабочий инструмент (а у дорожников это чаще всего техника тяжелая, громоздкая) становится послушным, как скрипка в руках виртуоза. Стороннему человеку, конечно, не услышать эту музыку труда, когда работает машинист автогрейдера Сергей Ильич Едрышев или машинист асфальтоукладчика Анатолий Михайлович Анохин. А Сергей Алексее-



вич Борисов сорок лет как на катке, его работу любой специалист иначе как песней и не назовет.

Короче, советовался Сергей Николаевич Горбунов не потому, что не видел картины в деталях, а потому, что хотел еще раз настроить своих заместителей на особенную слаженность и взаимозаменяемость. А они потребуются, поскольку никто и не снимает с них обязанностей по другим, повседневным задачам. Остаются 250 километров дорог на обслуживании, по весне придется попотеть на них, хотя бы восстанавливая поверхность после зимних испытаний. Содержание дорог – дело привычное и дорожниками любимое, это как уход за садом на своей даче: все время хочется чего-нибудь поправить, улучшить, и конца этому нет, и каждый раз любоваться хочется, приукрасив дорогу. Иной проезжий и не заметит, как красиво на повороте вьется свежая, только что выкрашенная разделительная полоса, как светятся ограничительные столбики и ровным покровом

зеленеют обочины. А дорожнику это близко, понятно. Только жаль, что в последние годы хорошо содержать дороги стало себе в убыток. Нормативы не учитывают особенностей ухода за дорогой в современных условиях, особенно зимой, когда часты стали неустойчивые погоды, требующие сверхнормативных посыпок соляной смесью. Получается, чем лучше содержишь дорогу, тем больше расходуешь материалов и горючего, тратишь моторесурсов, тратишь деньги в счет будущих летних работ. Значит, на содержание дорог нужно привлекать средства дополнительные, порой за счет прибыли со строительства и ремонта.

Горбунов, конечно, выкручивается. Не гнушается работой на стороне. Много лет уже у него прочные связи с Рязанским нефтеперерабатывающим заводом, где он подрабатывает на работы по благоустройству территории. А это значительные объемы асфальтирования тротуаров и площадок, складов, внутрихозяйственных дорог. И городу приходится помогать, порой и на безвозмездной основе: город, где живешь, тоже должен быть красивым и ухоженным. От этих работ нельзя отказаться, даже если получишь работу на строительстве михайловского обхода.

А еще головная боль для Сергея Николаевича – коммуналка. Два десятка жилых домов, две котельные на балансе предприятия отвлекают непомерно большие средства. Он бы и рад передать все в муниципалитет, да те без капитального ремонта жилье на свой баланс не берут, а для ремонта опять же денег нет. Вот и нужно все взвесить, все рассчитать, чтобы не упустить ничего из освоенного, а прибавить, выгадать для себя и своего предприятия.

Как он и ожидал, его специалисты уже подготовились к обстоятельному разговору, пришли с расчетами и прикидками, а то и готовыми решениями, как и что будут делать в первую очередь. Земельные работы нужно было завершить до конца мая, что-

бы в лето, самое активное время дорожных работ, не простаивать, не срывать график. Рассчитали, что на обходе придется уложить 15 тысяч тонн крупнозернистого асфальтобетона, 4 тысячи тонн щебня, 7 тысяч тонн мелкозернистого щебня. И это только на их участке, длиной в 1,28 километра, который предстояло сдать в этом году. А весь объект придется сдавать уже на следующий год. И не потому, что предприятие не в силах это сделать за сезон. Ограничивает финансирование, денег Рязанскому ДРСУ отпущено на этот год впритык на этот километр с третьей, а остальное строительство зависнет до следующего года.

Вот когда Горбунов почувствовал, что все службы готовы к новой работе, убедился, что никаких случайностей и внезапных вводных, нестыковок не будет, тогда и объявил о своем решении. И дождавшись оформления тендера, стал готовиться к битве на обходе Михайлова – подвозить расходные материалы, технику, обустраивать вахтовый участок. В марте уже приступил к земляным работам, показывая ударные темпы. На отсыпке самосвалы Горбунова подходили под загрузку, как поезда метро, минута в минуту.

Главный инженер Рязанского автодора Анатолий Николаевич Антипин, которому по должности поручено курировать стройку, каждую неделю проводит летучку – совещание с инженерами стройки, заслушивает отчеты о сделанном и выслушивает их просьбы, помогая, если нужно, своими возможностями. В основном это организационные дела – что-то согласовать с энергетиками, что-то с местными властями, подтолкнуть поставщиков материалов. А в производственный процесс он старается не вмешиваться, отмечая, как организованно и четко работают Горбунов и его заместители. То, что Горбунов выполнит все задачи, поставленные ему по вводу михайловского обхода на этот год, в срок и с высоким качеством, это уже и доказывать не надо. Это аксиома.





ЛЮДИ, А НЕ ДЕНЬГИ



Александра Ивановича Киселенко, Николая Григорьевича Ефремова из Спасской ДПМК, Владимира Сергеевича Шкурина — из Ухоловского ДСУ. Это настоящие хозяева, рачительные, терпеливые и расчетливые. У них, как и у большинства, наверное, техника десять лет не обновлялась, а вся на ходу, в работе, ухожена и сохранена.

А как удержат кадры, когда заказов нет, а значит, зарплаты тоже? Тут впору удариться в уныние, распродавать все по мелочам. А Валентин Павлович пошел другим путем: стал на последние крохи, на первую прибыльную копейку приобретать технику и оборудование, укреплять материальную базу. Теперь в каждом районе

Экономические потрясения, обрушившиеся на нашу страну в последние годы, так или иначе навредили всем производственникам. Одни отрасли хозяйства пострадали больше, другие — еще больше, некоторые предприятия исчезли совсем. Такая судьба — исчезнуть — грозила и областному объединению «Рязаньагропромдорстрой». Но теперь, к счастью многих его сотрудников, критические времена прошли. Предприятие, а ныне это ООО «Агродорстрой», отошло от черты, за которой разорение, банкротство, крах. Вероятно, в России немало найдется таких хозяйств, которые выстояли, сберегли кадры, материальную базу, сохранили годами накопленный опыт. И пример многих поучителен, а зачастую уникален. Но сколько бы различными и оригинальными ни были способы выживания предприятий, у всех у них есть одно общее — возрождение, восстановление начиналось, когда к руководству коллектива приходил человек честный и преданный делу. Тот самый, который личным примером — отношением к работе и людям собирал вокруг себя единомышленников и, не считаясь со временем, не обращая внимания на лишения и трудности, упорно двигался к цели.

Генеральный директор Агродорстроя Валентин Павлович Барсуков коренной рязанский, из крепкой крестьянской многодетной семьи. Отец, на долю которого выпало четыре войны, одиннадцать окопных лет, детей воспитывал в строгости и трудолюбии. Нелегкий крестьянский труд закалил и Валентина, с детства мечтавшего о хороших дорогах к деревням и селам. Отсюда и осмысленный выбор МАДИ, который окончил в далеком уже 1962 году.

За сорок лет в разных должностях строил он дороги почти во всех районах Рязанской области. Вахтовым методом, вдали от дома, месяцами не видя семьи. Но прорастали и закреплялись дороги от деревни к деревне, питая большаки, вливаясь в шоссе и автотрассы.

Казалось, мечта жизни осуществилась: любимое дело, высокая должность — с 1987 года Валентин Павлович уже генеральный директор Агродорстроя — но...

Иногда перестройку, ее последствия сравнивают с войной — столько разрухи, сумятицы, опустошения она принесла в самые отдаленные уголки страны. И это в то самое время, когда, казалось, сил было достаточно для любых новых подвигов и свершений.

Но врасплох она Барсукова не застала, хотя урон предприятию нанесла немалый.

Первое, что поставил себе в задачу опытный директор, — сохранить кадры. Те, проверенные делом и временем, с которыми работал много лет. Алексея Николаевича Каменкова, более 20 годов работающего, а теперь возглавляющего Ново-Деревенский ДСУ, руководителя Шиловской ДПМК (Дорожная передвижная механизированная колонна)

области у Агродорстроя свое подразделение — филиал, оснащенный всем необходимым для работы на дорогах.

Но основное ядро, база предприятия сосредоточена в Рязани. Здесь и три асфальтобетонных завода мощностью до 3,5 тысячи тонн смеси в смену. Здесь же и мощный транспортный цех, где сосредоточено более сотни единиц дорожной и автомобильной техники. Причем именно это подразделение, собравшее воедино основные технические средства объединения, во многом обеспечивает ритмичность и качество работы большинства подразделений — филиалов Агродорстроя.

Анатолий Михайлович Рычагов, директор УПТК, так называется его хозяйство, рассказывает, как постепенно покупали технику, как правило, списанную, старую и своими силами восстанавливали, капитально ремонтировали. Так появились битумовозы, экскаватор, асфальтоукладчики, катки — все, что было брошено нерадивыми хозяевами, не выдержавшими наката перестройки, здесь пошло в дело, приведено в рабочее состояние.

Но у Анатолия Михайловича, кроме транспортных забот, есть и еще одна важнейшая для Агродорстроя задача — на его плечах снабжение всех подразделений материалами для работы, техникой и горючим, то есть то, что на военном языке называется тыловым обеспечением.

Анатолий Михайлович Рычагов снабженец со стажем, три десятка лет назад хлебнул снабженческого лиха. Помнит еще времена, когда выбивал по разнарядкам выделенные материалы, сутками проводя время у кабинетов руководителей то в Белоруссии, то в Брянске, то на Украи-



не. Гостиниц для таких, как он, не строили, спать приходилось то в кабине машины, то в кочегарке, то на полу на проходной завода. Но вспоминает эти муки с улыбкой сейчас, когда, кажется, есть все и ничьих согласований не нужно, да нет денег.

Вот и приходится изворачиваться и маневрировать, искать выгоду там, где только можно. Например, вместо дорожного щебня покупать шлак липецкого металлургического комбината. Во-первых, по твердости он мало в чем уступает щеб-

ню, а по цене в четыре раза дешевле, да и возить его ближе. И маневрировать техникой, машинами, перебрасывая их из одного района в другой на те участки, где есть фронт работ. Отследить, в чем нуждаются дорожники в трех десятках подразделений, помогает ему незаменимый помощник – ведущий инженер-диспетчер Любовь Ивановна Полоз. Она настолько в курсе дел всех подразделений, что зачастую упреждает просьбы из глубинки, отправляя технику и материалы точно к сроку и в необходимых объемах.

Но и Анатолий Михайлович Рычагов, несмотря на огромные связи и опыт, порой оказывается бессильным, ожидая обещанных денег. И стало недоброй традицией каждый новый год встречать без ясной перспективы, без гарантированного финансирования и определенного фронта работ.

– Это же безобразие, когда первый квартал каждого года дорожные предприятия лихорадит из-за того, что в Москве не определились с бюджетом, – возмущался Валентин Павлович. – И вина тут не дорожников, это Минфин и Госдума никак не могут понять, что нельзя нарушать ритмичность финансирования.

Что и говорить, то, что понятно каждому, даже рядовому хозяйственнику районного масштаба, никак не усвоят высоколобые слуги народа. Не страдают, видимо, от несвоевременного финансирования. А приводит оно к тому, что дорожные работы начинаются в полном объеме не в мае, а месяц спустя. Это при нашем российском укороченном лете означает, что завершаются работы иногда в октябре-ноябре, на морозах. Отсюда и качество строительства и ремонта понятно какое. Но переживают все это здесь, на местах.

Наученный горьким опытом последних лет Валентин Павлович Барсуков теперь не ждет, когда поступят первые бюджетные деньги и пройдут торги. На свой страх и риск закупает и завозит материалы на те объекты, которые, по его расчету, достанутся ему в тендере. Собственно, только потому, что с весны заготовил все необходимое, еще не имея на руках документов на право строительства, он за одно лето сделал участок дороги на Самару. Потянул он, дожидаясь милостыни из Москвы, еще на год растянулись бы работы.

Умение рисковать и предвидеть – черта настоящего хозяина производства, без которой успеха не добьешься. Иной раз решение Валентина Павловича не сразу понятно даже ближайшему окружению. Ну представьте ситуацию: объемы работы падают, дорожный фонд съедается как шагреновая кожа, а Барсуков вдруг берет на содержание, финансирует и возрождает цементно-бетонный завод.

Александр Михайлович Полулященко, генеральный директор ООО «Цементстрой», которое и есть завод, вспоминает самый тяжелый 2000 год, когда завод стоял на пороге закрытия, и то, как он пришел к Барсукову за помощью.

И разглядел-таки Барсуков в умирающем предприятии спящие силы. Собрал со своих филиалов немалые деньги и погасил долги Цементстрой, выделил в кредит песок и щебень.

Прошел год, и предприятие воскресло. 160 человек трудятся здесь, делая сваи, балки, различные другие железобетонные конструкции для дорожников. Возродили здесь и производство наиболее сложной продукции – опоры контактной сети для железных дорог. Опоры из спецжелезобетона пользуются спросом, а это дает немалую финансовую поддержку предприятию.

– Да не предприятие я поддерживал, – усмехается Валентин Павлович, – людей. Видел, какой крепкий там коллектив, нельзя, чтобы разбежались. Они же такое нужное дело делают. Надо было спасать, а уж деньги – деньги потом посчитаем, на досуге.

Ну, тут Валентин Павлович слегка лукавит: копейку из рук он выпускать не любит, считать умеет и выгоды своей не упустит, это еще с детских лет воспитано – нелегким



трудом всю жизнь доставались ему деньги, потому и уважает их.

Но и то правда, что судьбы людей для Валентина Павловича денежной цены не имеют. В самое трудное для Агродорстрой время взял он на содержание колхоз со всеми фермами, пастбищами, полями. Такую нагрузку навесил – многие не одобряли. А у него через пару лет это перспективное хозяйство стало на ноги, теперь полностью на самоокупаемости. И все эти трудные годы, когда и зарплату порой дорожникам задерживали, было чем поддержать рабочих от пусть небогатого, но своего сельхозпредприятия.

Теперь этот прием подхватил и Олег Иванович Сапов в Кораблино.

А Барсуков уже присмотрел пруд в 18 га зеркалом. Ему говорят: ну зарыбишь ты его, так разворуют же местные жители. Он соглашается, разворуют. Но не все, останется и на их долю. А заживут люди хорошо, воровать перестанут.

Для людей же он построил семейное общежитие на 70 квартир, и каждый год ищет способы повысить заработки своим работникам.

В суете дел на первый взгляд непрофильных вырисовывается одна картина: без фанфар, без шума на Рязанщине вырастает мощный холдинг, объединяющий в себе подразделения, способные выполнять весь цикл дорожных работ. Нужно

проектирование – у Барсукова в Агродорстрое проектный институт, нужны стройматериалы – у него 4 карьера в собственности, нужен железобетон – есть теперь и Цемстрой. Прибавить сюда сеть АБЗ – кстати, только что смонтировал Владимир Васильевич Епишкин – главный инженер и начальник центральной лаборатории – новую, английскую установку вдвое мощнее Тельтомата, прибавить полный комплект дорожной строительной техники, и станет виден крупный и хорошо оснащенный дорожный холдинг. Теперь по своим возможностям он ни в чем не уступает и своему конкуренту Автодору. Хотя, если честно, капиталистической конкуренции у нас, на Руси, скоро не будет. Совесь у наших «капиталистов» не та. Вот и теперь: выиграл тендер Агродорстрой – фронт работы найдется и Автодору. И наоборот. Так что акул капитализма из наших дорожников не получится, по крайней мере в ближайшие годы. И это не только в силу традиций, но и как следствие глубокого понимания ситуации: сейчас время не раздоров, а объединения усилий, сохранения предприятий.



– Никуда мы не денемся от дорог, – уверенно говорит Валентин Павлович. – Я с дороги никуда не уйду, потому что года через 3–4 наше руководство поумнеет и на дороги деньги найдут. Иначе все встанет. А будут люди – деньги мы заработаем. У нас к этому все готово.

На снимках:

с.57 – Валентин Павлович Барсуков;

с.58 – укрепляется производственная база Агродорстроя;

с.59 – опытный снабженец Анатолий Рычагов





Рать Сильна воеводою

Понтонные переправы, деревянные мосты... Так и хочется сказать: а это же прошлый век, история!

Да нет, как ни далеко шагнуло дорожное строительство, а в российской глубинке, где негусто с населением и немало так называемых неперспективных, умирающих деревень, без надежной и легкой переправы не обойтись. Однако теперь уже не каждый дорожник знает, как построить и содержать деревянный мост или наплавную понтонную переправу. В Рязанской области, как и во многих других регионах, такие переправы есть. Более 50 деревянных мостов надежно служат людям на малых реках. А хранят навыки работы с такими дорожными объектами в Управлении дорожного строительства № 5, которым руководит **Николай Леонтьевич ГУМЕНЮК**.

Непривычно видеть дорожного строителя в форме армейского офицера. Но в УДС-5, имеющем свои подразделения почти во всех районах Рязанской области, дорожник с погонами — явление обычное, поскольку УДС-5 относится к Спецстрою России.

Об истории создания Спецстрою мы уже писали, в свое время военные дорожные строители сыграли свою незаменимую роль. Но пришли новые времена, встал вопрос о том, нужны ли такие формирования.

— Теперь уже нет сомнений, что нужны, — говорит Николай Леонтьевич. — Мы не только успешно конкурируем с гражданскими дорожными организациями, но и выполняем ряд специфических работ, которые обычные дорожники уже не могут делать.

Действительно, военные дорожники содержат две понтонные переправы через Оку в Спасском районе и одну в Шацком через Цну.

Однако славится УДС-5 совсем не этой экзотикой. Военные дорожники — мощная строительная организация, располагающая всем необходимым для выполнения самых сложных строительных и ремонтных работ на дорогах. В их распоряжении современная производственная база, включая АБЗ, карьеры, склады, мастерские, лаборатории, дорожная строительная техни-

ка и транспорт, высококвалифицированные инженерные кадры, в основном выпускники Балашихинского военного университета, готовящего командиров и инженеров-дорожников для выполнения строительных задач.

Но пусть ни у кого не создается впечатления, что военные дорожники в привилегированном положении по сравнению со всеми остальными тружениками дорог. Как раз наоборот! Им, зажатым военными правилами, уставами, жестким контролем по вертикали, гораздо сложнее, скажем, выиграть тот же тендер на строительство или содержание дороги. Нет той свободы маневра средствами, который могут позволить гражданские строители. И тем не менее УДС-5 — генеральный подрядчик на реконструкции дороги Москва — Самара, главной дорожной стройки в Рязанской области. Да почти равный объем работ выполняют подразделения полковника Гуменюка на дорогах областного подчинения.

Николай Леонтьевич не склонен приписывать такой расклад себе в заслуги. Говорит, что это все благодаря благосклонности к ним, военным дорожникам, главных заказчиков работ — Виктора Александровича Лазуткина и Герасима Герасимовича Матюкина.

Но эта благосклонность основана не на личных симпатиях, а на объективных показателях работы УДС-5. Все, за что берется эта организация, делается точно в срок и с самым высоким качеством. А вот тут-то и проявляется организаторский талант Николая Леонтьевича Гуменюка. Как всякий решительный офицер, он умеет прогнозировать ситуацию и рисковать во имя цели.

Еще только намечались торги по дороге Москва — Самара на рязанском отрезке, еще претенденты на победу в тендере размышляли, какие козыри показать, а Гуменюк уже всю развернул подготовительные работы: заготовил песок и гравий, подвозил и накапливал в соседстве с трассой материалы — битум, горючее, готовил технику и бригады. К началу работ тысяча тонн щебня уже дождалась строителей.

В победе он был уверен, поскольку хорошо знал возможности конкурентов, у которых было все то же, что и у него, кроме этой оперативности, немедленной готовности к делу и гарантированного качества работ.

— Вообще-то, никогда не думал, что мне придется заниматься торгами, — усмехается Николай Леонтьевич. — Все-таки нас готовили к другим задачам. Но пришлось перестраиваться, и получилось, хотя не сразу и не без потерь.

Это Николай Леонтьевич о тех, уже прошлых, временах, когда их отпустили на вольные хлеба — то есть прекратили всякое финансирование сверху, предоставили возможность выживать, как каждый сумеет. Гуменюк выжил, вывел предприятие из кризиса, удержал коллектив, завоевал авторитет у заказчиков. Говорит, что помогли армейские традиции и верность долгу, которые присущи его офицерам.

И то нелепо: гражданский дорожник получает за сходный труд больше, чем офицер, заработок которого лимитируется штатным расписанием. И не только. В некоторых подразделениях офицеры зарабатывают меньше, чем в среднем рабочие. А ведь офицеру не дано право выбирать должность, место службы, у него нет, как правило, корней, родных в тех местах, где приходится служить. И у командира — полковника Гуменюка дополнительные заботы: как обеспечить офицеров жильем, а их семьи всем необходимым для жизни зачастую в медвежьих углах области.

В том-то и талант военачальника, что умеет он расставить подчиненных и сплотить во имя одной цели.

Николай Леонтьевич человек крутой, резкий, однако понапрасну власть не гремит, умеет подчиненных уважать и слушать.

Потому и в унисон работает, не считаясь со временем и трудностями, его главный инженер, заместитель начальника УДС-5 полковник Юрий Петрович Ивлев. За двадцать восемь лет в строю военных дорожников Юрий Петрович мог бы по пальцам пересчитать свободные от службы выходные дни. Потому что если у гражданских дорожников выходные все-таки бывают, то у офицеров есть еще одна работа — солдаты срочной службы, которых не бросишь на выходной день без внимания и присмотра.

— Как-никак, а мы действующая боевая единица, — говорит Николай Леонтьевич. — В последнее время мы призываем в основном специалистов-дорожников, ребят из техникумов. Но выполняют они зачастую и черновую работу: роют траншеи под линии электропередачи и связи, вырубает лес под трассы — обычный нелегкий солдатский труд с дорожным уклоном.

А если учесть, что подбрасывают Гуменюку и тех, кому порой в линейных частях не стоит доверять оружие, то все, кто служил, могут понять, как нелегко обеспечить нормальную, без дедовщины и эксцессов, жизнь в казарме.

У Гуменюка тут все надежды на подполковника Игоря Михайловича Белобородова. Вот уж кто истинный отец солдату — строгий и заботливый командир подразделения, он гордится своими подчиненными и их уважением к офицерам. Не случайно солдаты, отслужив срочную, просят оставить их работать в хозрасчетных участках УДС.



Младший сержант Андрей Агулов, выпускник Ряжского дорожного техникума, говорил, что служба, хоть и непростая из-за постоянных авралов, все-таки полезна ему как дорожнику и многое дает в приобретении практики.

Солдаты-срочники обходятся предприятию дорожке, чем вольнонаемные, доставляют больше хлопот, но они незаменимы для всякой армейской организации. Сегодняшние споры об альтернативной службе здесь неактуальны: лопату пока еще ни одна вера не запрещает брать в руки.

А основные работы ведут вольнонаемные под руководством таких опытных офицеров-дорожников, как Иван Николаевич Старожилов, Александр Иванович Уханов — те самые начальники ХРУ (хозрасчетных участков), на которых и держится разветвленная структура управления.

— Сейчас мы в процессе переоснащения современной техникой, совершенствования штатной структуры, — говорит Николай Леонтьевич. — Хотелось бы, чтобы государство не ставило нас в один ряд с гражданскими дорожниками, а привлекало на объекты стратегического значения, где наши возможности будут применены наиболее полно. Все-таки за последние десять лет, а в августе мы отметили эту дату своего рождения, так и не прояснилось, в какую сторону мы движемся. Будем ли мы государственным предприятием или новая волна приватизации и реформ вытолкнет нас на рынок — пока неясно.

Как настоящий офицер, Николай Леонтьевич Гуменюк знает, что когда обстановка неясная, нужно быть готовым ко всяким неожиданностям. И его предприятие готовится всерьез, на равных с гражданскими дорожниками, работая на дорогах и сохраняя в себе стержень мобильной воинской организации.



ДОРОЖНИК - НА

Депутату Московской областной думы, почетному строителю России Ивану Даниловичу Жуку - 60!



Судьба дорожника – движение. А движение – это дорога. А дорога – сама жизнь, и она – неостановима... Так просто и понятно объясняет суть своего многолетнего дела Иван Данилович Жук. Даже перерыв на обед, замечают с улыбкой друзья, для него не что иное, как остановка по требованию. Да и вообще, иногда появляется необходимость остановиться, оглянуться... Набравшись смелости, я и решил воспользоваться этим, ибо заставить Ивана Даниловича в круговороте каждодневных дел высвобожденным – задача не из простых. Это может показаться невероятным. Но вот только один факт. Как депутат Московской областной думы, получивший, кстати, от избирателей мандат доверия во второй раз, Иван Данилович положил себе за правило: каждодневно, помимо законодательной и прочей текущей работы, исчерпывающе решать проблемы жителей Мытищ, где проживает, и других городов и сел Подмосковья.

Каков результат? Во-первых, звание почетного гражданина Мытищинского района уже о многом говорит. А во-вторых, приведу ответы реальных людей, получивших конкретную помощь от своего депутата. Анастасия Петровна Житарева: «Деньги мне вернули...». Галина Сергеевна Костомарова: «Поедет внук в санаторий!». Алексей Алексеевич Казаков: «Если Иван Данилович пообещал – обязательно выполнит».

Привел не выбирая три свидетельства из множества. И также без выбора скажу об одном подробнее, чтобы показать, насколько они непросты для разрешения. Анастасия Петровна Житарева держала свои сбережения в «Уникбанке». А он

обанкротился, и возвращать вклады не собирався, лишая женщину денег, отложенных, как она выразилась, на черный день. Обратилась в областную администрацию, поскольку было известно, что банк сотрудничал с ней, в администрацию президента. Получила ответы, но за письмами реальной помощи не последовало. И тогда Анастасия Петровна пришла на прием к Ивану Даниловичу. Через некоторое время ее пригласили в банк и выплатили часть вклада. Она опять к своему депутату и в конце концов получила все свои деньги.

Идя на встречу с Иваном Даниловичем Жуком, я уже имел некоторое представление о нем. Широкий душой, а потому доступен и откровенен. Образован, вследствие чего в своих суждениях опирается на знания и опыт, а это придает им вес и авторитет. Бескорыстен, что делает его неуязвимым в предпринимаемых делах. Скромен – не бахвалится достижениями. Его друг, тоже депутат, подчеркивает: испытывает неловкость, когда речь заходит о его наградах и почетных званиях, считая, что все они за уже сделанную работу, а надо думать о предстоящей.

Вот каким знают юбиляра его сподвижники, с одной стороны, и все, кому приходилось с ним общаться – с другой. Любопытен в связи с этим ответ самого Ивана Даниловича на вопрос, какие из человеческих качеств кажутся ему наиболее важными: трудолюбие, настойчивость, отзывчивость и доброта. Я не удержался, заглянул в «звездную характеристику» родившихся, как Иван Данилович, под знаком Тельца: обладает целеустремленностью, большой жизненной энергией и порядочностью. Он по природе такой, вспомнилось бытующее в народе присловье, по роду. И сразу захотелось глянуть в родословную юбиляра.

– Иван Данилович, откуда вы родом?

Он глянул открыто и доверительно:

– Из Белоруссии. Из 1942 года. Из партизанского лагеря на болоте.

Его отец, Данила Иванович, стал бойцом одного из первых отрядов народных мстителей и, конечно, забрал с собой жену: как было оставить молодую женщину в оккупированном селе, запи-

санном потом в метрику Вани Жука: Левки Стародорожского района Минской области. Гибельные для врага топи оказались спасительными для партизанских семей. Здесь теплилась человеческая жизнь даже в самые отчаянные годы Отечественной войны. Природа – мать, и в основе ее корень жизни – род.

– Не она ли позвала вас из дома?

– Не она, – не без улыбки остановил мое воображение Иван Данилович. – Все проще. Жажда самостоятельности увела из дома. Но не абы куда, а в Москву, где жила моя тетка, сестра отца, чтобы на первых порах не оказаться совсем без пригляда: мне ведь еще не было восемнадцати. А для учебы в вузе нужен был рабочий стаж. Но где его добыть, если на работу нигде не принимали?

Тут самое время вернуться в село Левки. После освобождения Белоруссии семья партизана Жука вернулась в родную хату, хоть и разоренную, но пригодную для жизни. Отец вступил в регулярную армию и ушел добывать врага в его логове. Возвратился с двумя орденами Славы и с тяжелым ранением, сделавшим его на всю жизнь инвалидом. Замечательным был отцом! Все, что только наметила в сыне природа, он вместе с его матерью укоренил в нем. А еще – предоставил Ивану возможность закончить школу и вложил в его руки плотницкое и столярное мастерство. Тогда только позволил сыну (или помог?) ощутить в себе жажду самостоятельности. При проводах напутствовал:

– Помни, сынок, дорогу до Москвы сыщешь легко: сел в поезд и вышел на нужной станции. Но надо отыскать дорогу поважнее, жизненную дорогу. Их много, а нужна только одна. Не ошибись в выборе...

Иван Данилович всегда держал эти слова в памяти. Хотя сразу же понял, что та, одна нужная, это дорога созидания, по которой, как бы трудно ни было, шел Данила Иванович, – отцова дорога. И ни разу не соспустил с нее.

А дорожником – обладателем самой созидательной профессии – стал все-таки случайно. Жить было негде – тетиная семья из шести человек задышалась в

ВСЮ ЖИЗНЬ



повышенную стипендию, как отлично успевающий, но продолжал работать в СУ-801. Правда, истопником в ночное время. Потому как хотел хоть немного помогать отцу с матерью, на иждивении у которых были четыре его сестренки.

В 1966 году, после окончания института, работал мастером и прорабом на многих строительных объектах. География их – Иваново, Калуга, Кострома, Москва и Подмосковье. Особой вехой в становлении молодого специалиста стала работа начальником участка на строительстве четырехкилометрового отрезка Каширского шоссе – от МКАД до Борисовских прудов. Что помнится из того времени? Качественные материалы и строгое соблюдение технологии, которого он добивался от рабочих и руководивших ими мастеров. Иван Данилович долго потом за-

глядывал на этот участок шоссе, заворачивал при случае, работая уже на других предприятиях, и ни разу не огорчился. Двадцать пять лет его четырехкилометровка простояла в целости и сохранности. Даже бордюрный камень на полосе безопасности не шелушился, говорили мне. «Почему?» – спросил я Ивана Даниловича и услышал в ответ:

– К тому стремились, опробовали новую технологию: покрыли бордюрные камни в два слоя льняным маслом, разбавленным керосином.

Задумался, вспоминая, и неожиданно заговорил о технологии, увиденной им в Канаде. Там на гравийно-песчаную подушку укладывают десятисантиметровый асфальт, а на него бетон.

– Бетон без перекрытия стоит двадцать лет, асфальт – три года. К тому же он дороже изначально. А с годами?..

В голосе Ивана Даниловича слышится досада. В отечественной дорожной отрасли наработан немалый опыт использования бетона. К тому же есть техника: два бетонных завода американских фирм и современные бетоноукладчики, но... Как ни пытались дорожники убедить разработчиков реконструкции МКАД предусмотреть в проекте несколько участков, хотя бы в порядке эксперимента, с бетонным покрытием, увя. И это при том, что взлетно-посадочные полосы в международном аэропорту «Шереметьево», изготовленные СУ-801, исправно служат, не требуя ремонта, намного дольше молоденькой МКАД, уже подвергавшейся ямочному ремонту.

Однако вернемся к периоду работы Ивана Даниловича на каширском выходе из Москвы. Начинать он в СУ-801 Мосасфальтстрой начальником участка, а с 1982

года возглавил СУ-801 того же объединения. По его словам, за это время многому научился. Достаточно сказать, что СУ-30 было способно ставить рекорды – укладывать в год семь с половиной миллионов квадратных метров асфальтобетона! В однослойном покрытии. Этот немалый опыт пригодился в родном предприятии – СУ-801, когда в 1987 году он вернулся в коллектив уже в качестве руководителя.

Рассказать бы здесь, сколько автодорог в области проложено, реконструировано, какие участки государственных магистралей подняли до необходимого уровня, в каких аэропортах отличились... Только не хочется оставлять в стороне самые главные и трудные для предприятия годы перестройки, перехода к рыночной экономике. Вот где понадобились Ивану Даниловичу все его лучшие качества, знания, воля, уверенность в правоте дела. И это во многом благодаря ему СУ-801 удалось сохранить бетонные заводы, оборудование и квалифицированный коллектив.

И предприятие выжило, накопило энергию и прибыльно функционирует. Этот «технологизм» употребляю здесь специально, чтобы сочное, нашенское слово – «работа» побережь для характеристики занятых нужным делом людей.

Впрочем, Иван Данилович не работает в СУ-801: в 1997 году его избрали депутатом Московской областной думы. В 2001-м повторно. Пошел во власть осознанно, взвалив на себя нелегкий груз новых обязанностей. И тут же, чтобы вполне соответствовать месту, подкрепил себя новыми знаниями – с отличием окончил Академию государственной службы при Президенте Российской Федерации.

– А как же дороги? – спросит кто-то.

Все в порядке! Они естественным образом оказались в сфере деятельности депутата Жука. Один лишь пример его инициативы и конкретного участия в конкретном деле – работа над законами о бюджете территориального дорожного фонда Московской области. В нынешнем году, например, бюджет территориального дорожного фонда из-за новаций в налоговом законодательстве России несколько сократится. Это потребовало от депутатов серьезной работы для того, чтобы уберечь от финансовых потрясений дорожное хозяйство области.

Дорожник – это на всю жизнь. Так считает и Иван Данилович, депутат Московской областной Думы от партии, которой нет – дорожников. За его спиной сорок два года в дорожной отрасли, сотни трудных километров, а впереди – новые дороги и новые дела. Что ж,

В ДОБРЫЙ ПУТЬ, ЮБИЛЯР!

ЕВГЕНИЙ ЕРХОВ

тесноте, а главное – не на что, поскольку нигде не брали на работу. Отчаявшись, Иван решил уже махнуть куда-нибудь на север, как наткнулся на объявление: ДСР-1, что в Мытищах, принимает на работу и иногородних, владеющих строительными специальностями. И приписка внизу: предоставляется место для проживания с последующей пропиской. Это была удача. Правда, теперь думаешь: чья? Предприятия, приобретшего нужного специалиста и хорошего, который впоследствии возглавил его? Или белорусского парня, получившего возможность утвердиться в жизни и проявить себя в полном объеме? Впрочем, хуже никому не стало.

– Судьба свела, – с благодарным чувством говорит Иван Данилович.

«И правильно сделала!» – добавлю от себя. Есть повод подтвердить этот вывод фактами, хотя бы и сухим языком изложения.

Не имеющего никакого разряда, но умеющего квалифицированно плотничать новичка сразу определили по четвертому разряду. Работали на строительстве МКАД – на северо-восточном ее участке от Горьковского до Ленинградского шоссе. Автодорога Лукьяново – Пушкино, одиннадцать километров, тоже в активе ДСР-1, ставшего вскоре строительным управлением № 801. Вместе с укрупнением предприятия росли объемы выполняемых им работ. Наряду с автодорогами СУ-801 стало заниматься еще реконструкцией взлетно-посадочных полос крупнейших аэропортов – «Домодедово», «Шереметьево»...

Через год по рекомендации строительного управления Иван Жук поступил в МАДИ. Учился на очном, получал



СТАРЕЙШИНА

Человеку отведена короткая жизнь. Это в Библии заявлено, что жить человек должен 120 лет. Однако мало кто доживает и до половины отпущенного срока. И в современной России с ее непреодолимыми потрясениями и проблемами продолжительность жизни, увы, не растёт, а сокращается. К шестидесяти, сроку выхода на пенсию, многие наши люди уже истощают себя и уходят на тихое доживание где-нибудь на пресловутых шести сотках, выращивая клубнику или картошку.

Тем удивительнее судьба Александра Дмитриевича Власьева, старейшего дорожника России, который и в свои семьдесят пять не утратил энергии и активно работает вот уже 55 лет. Сейчас он – главный специалист ОАО «Автодорстрой», того самого предприятия, которое создал и возглавлял много лет.

Кто-нибудь подумает, что вот, мол, сделали должность под человека, который уже выработал свое и числится на работе чисто номинально. Но это заблуждение, которое Александр Дмитриевич опровергает каждым своим кипучим рабочим днем.

Да и о том задуматься можно: каждый ли из нас, отправляясь на работу и считая дни до своего выхода на пенсию, может рассчитывать, что коллектив не захочет освободиться от тебя, как только стукнут эти роковые 60? Наверное, нужно быть каким-то особенным человеком, сделать что-то необычное, чтобы заслужить такой почет. Наверняка тот, кто сказал, что годы выжимают из человека силы, ослабляют волю и желание быть в работе, никогда не горел, не кипел идеями, не тратил себя в общем производственном деле. Потому что жизнь таких людей, как Александр Дмитриевич Власьев, свидетельствует о другом: только не щадя себя в работе, не снижая энергии в ней, постоянно находясь на грани перегрузки, можно сохранить молодость и энергию, страсть и интерес к жизни и труду.

Потому и поучителен и интересен жизненный путь таких старейшин наших, людей труда, какой бы отрасли человеческой деятельности они ни посвятили себя. Конечно, о тех, кто прокладывал дороги в космос, мы знаем больше. А Александр Дмитриевич с двадцати лет прокладывал дороги земные, и если теперь соединить их в одну линию, она наверняка выведет в космос.

Первую свою дорогу Александр Дмитриевич Власьев строил за рубежом, в Киргизии. Правда, тогда это была большая родина – Советский Союз, и никто не предполагал, что пройдет время, и ты, проливший столько пота и нахлебавшийся столько пыли, возводя эту дорогу Фрунзе (читай: Бишкек) – Ош, не сможешь без виз и разрешений проехать по ней, вспоминая тех, кто рядом метр за метром укладывал в ее основание не только песок и щебень, но и силы, частички жизни. Ну да успокаивает Александра Дмитриевича только то, что вот, разрушаются государства, меняется власть, а его дорога стоит и будет стоять века, соединяя и объединяя людей и пространства.

Потом были дороги родного Подмосковья. Сейчас мы, остановившись где-нибудь в пробке на подъезде к столице, нет-нет да и помянем недоброе слово дорогу. Но спросите у Власьева, какие были дороги Подмосковья, когда он пришел их строить. Хорошо, что такие, как

он, мечтатели и фантазеры, добивались у власти понимания, что без дорог нет будущего. Иначе сегодня Москва задохнулась бы в транспортных проблемах.

С высоты своего опыта Александр Дмитриевич видит, что как бы ни хороши казались наши дороги – нужно и сейчас доказывать, что без дорог нет движения вперед, биться за дороги, как билось его поколение. Потому что завтра уже то, что хорошо сегодня, будет неприемлемо для новых условий.

Тридцать лет назад ему, уже опытному дорожнику, поручили создать дорожно-строительный трест для строительства и реконструкции дорог Подмосковья. Начинать приходилось с первого колышка в поле, на голом месте. Управление строительства № 2, которым ему поручили руководить, должно было преобразить дороги, ведущие к столице. Но сначала нужно было обзавестись базой, создать всю инфраструктуру, необходимую для дорожного дела: построить асфальтобетонные заводы, разработать карьеры, аккумулировать технику, подобрать и обучить работников, спла-

нирывать и утвердить планы строительства и реконструкции дорог.

С этого он и начал, вбив первый колышек на окраине города Пушкино. Сейчас здесь, на бывшем пустыре, расположилось мощное дорожно-строительное предприятие, окруженное поселком дорожников – наглядное свидетельство созидательной силы Александра Дмитриевича Власьева и его соратников. Шесть опорных подразделений на главных, основных направлениях строительства и реконструкции со своими складами, мастерскими, асфальтобетонными заводами, административными корпусами и комфортными бытовыми помещениями. Сотни единиц дорожно-строительной техники и транспортных средств, постоянно пополняемых и обновляемых, были всегда в центре внимания и заботы руководителя. А на карте Московской области, пожалуй, не найдешь дорог, к которым не приложили бы руки и головы его строители. Сухая цифра – три тысячи километров построенных, реконструированных и отремонтированных дорог Подмосковья – вот итог работы коллектива под руководством Власьева, и это говорит о нем больше, чем можно сказать словами. Вряд ли кто еще из дорожных руководителей России может сравниться с ним по этому показателю. Причем эти дороги прокладывались в особо сложных условиях – Подмосковье насыщено сложнейшими коммуникациями: нефте- и продуктопроводами, линиями высоковольтных электропередач, множеством переходов через железнодорожные пути. Но все трудности преодолел его коллектив, прокладывая и совершенствуя порученные ему дороги. Так преобразилась федеральная дорога

Москва – Челябинск, 120 километров которой построили дорожники Власьева, и Москва – Архангельск – 150 километров, и Москва – Воронеж – еще более ста километров. И поныне эти самые современные дороги надежно служат людям.

Строя дороги, Александр Дмитриевич не забывал обустраивать жизнь своих работников. Он понимал: чтобы закрепить кадры, добиться добросовестного труда, нужно создать рабочим и инженерам хорошие условия для жизни. И преодолевая все препоны и сложности, строил дома для сотрудников – три десятка многоквартирных домов, почти по дому возводил он ежегодно. А это означало, что каждый год до ста семей дорожников справляли новоселье. Но и не только бесплатно жилье. На балансе у Власьева появились три современных детских сада, шесть столовых, пансионат для дорожников на Черном море и детский лагерь в Подмосковье.

Вспоминая пройденный путь, Александр Дмитриевич считает, что самое трудное время пришлось даже не на тяжелые послевоенные годы, когда все начиналось с нуля, когда не было техники, кроме лопаты и ручного катка, когда в дорожники шли неквалифицированные люди. Труднее всего было ему, руководителю уже сработанного, сплоченного и оснащенного знаниями и опытом коллектива, в период перестройки. Собственно, он был уже заслуженным человеком, его вклад в дорожное дело был весом и зрим, мог бы и потесниться, махнуть рукой на безобразия, которые глушили дорожную отрасль, как и все остальное в стране. К тому же и возраст подошел пенсионный, можно было, как говорится, почивать на лаврах. Но не

таков характер Александра Дмитриевича Власьева. Не мог он оставить людей, которых вел столько лет, в трудную для них всех минуту. И не оставил, взяв на себя ответственность за переход на новые, непонятные для многих условия развития своего дела. Не всякий руководитель смог разобраться в сложностях новой эпохи, много было наделано ошибок и принято непоправимых решений. Но Александр Дмитриевич уверенно пробирался к цели – сохранить предприятие, перестроить его структуру и не только удержать коллектив, но и обеспечить ему соответствующий объем работы. В то время, когда начались центробежные устремления дорожных организаций и многие руководители подразделений считали, что каждый должен выживать самостоятельно, Александр Дмитриевич решительно отстаивал идею структурной целостности предприятия, практикой хозяйствования доказывая, что будущее – в единстве, в сложении сил и возможностей. И отстоял свою позицию, сохранил предприятие работоспособным и цельным. Только тогда он передал бразды правления своей смене, разделяющей его взгляды на стратегию управления предприятия, воспринявшей от него главное качество – трудолюбие, настойчивость в деле, преданность профессии.

Свое семидесятипятилетие и пятидесятипятилетие трудовой деятельности Александр Дмитриевич Власьев встречает в кругу друзей – сослуживцев, высоко ценящих его опыт и знания, которые и сейчас помогают коллективу в решении новых, объемных и, как всегда, сложных задач. Его любят как человека, жизнь которого достойна примера и подражания.





ХУДОЖНИКИ ДАЛЬНИХ ДОРОГ

Теперь уже кажущийся очень далеким 1992 год освободил дорогу предпринимательству и дал возможность осуществить самые смелые мысли и мечты. Одной из них было желание дорожников навести порядок с разметкой на дорогах края. До того ею занимались разрозненные предприятия или не занимался никто. Линии выполнялись вручную или с помощью стареньких машин, на которых то и дело менялись операторы и водители.

Начали с кредита, которого хватило на приобретение двух отечественных разметочных машин и участка под производственную площадку, выкупленного у развалившегося совхоза. Сумма кредита пугала огромным размером, и сами первопроходцы не верили, что смогут когда-нибудь рассчитаться с банком. Но шло время. Совершенствовалась технология. Методом проб и ошибок коллектив приобретал необходимые знания и опыт – ведь специфике разметки тогда учиться было негде. Появлялась прибыль, которой хватило и на возврат кредита, и на приобретение новой техники, и на развитие базы.

Оглядываясь назад, самым сложным в своей работе директор Юрий Кияшко и управляющий Александр Тимошенко не сговариваясь называли не производственные сложности, а обилие разнообразных бумаг, актов, согласований, отчетов. Даже теперь, когда практически весь бумагопо-

В солнечном весеннем мареве Краснодарский край из иллюминатора самолета выглядел ровной гигантской площадкой, расчерченной квадратами и прямоугольниками возделанных полей.

Такое впечатление, что свободную землю кубанцы оставили лишь для прокладки дорог, разбежавшихся по всему краю. Эти дороги – одни из лучших в России, и такому имиджу в немалой степени способствует деятельность маленького предприятия, база которого почти затерялась в степях под станцией Полтавской. Десять лет отмечает в этом году ООО «Виадук», которое украшает кубанские дороги разметкой и делает их безопасными для движения.

ток идет через компьютеры, на подписание всевозможных материалов уходит масса полезного времени, сил и энергии.

Не меньше хлопот доставляют и многочисленные проверки по всем направлениям. А ведь могло бы быть проще: есть в крае отдел цен, который устанавливает цену работы, проводятся торги. Разве этого недостаточно? Зачем проверять, по какой цене куплен бензин, краска, машина? Пусть бы эти тонкости оставались в ведении предприятия. Работать могли бы намного быстрее, проще и эффективнее.

Сегодня услугами «Виадука» пользуются 35 из 43 районов края. А краской, которую положили на дороги края за прошедшие 10 лет, с лихвой можно опоясать земной шар по экватору сплошной десятисантиметровой разметочной линией. По подсчетам специалистов, ее хватило бы на

50 тысяч км. Еще на 6 тысяч километров протянулась бы линия из термопластика. Ее можно было бы продлить краской, нанесенной в ходе ручных работ на пешеходные переходы и с помощью холодного пластика.

Долгий строительный сезон на юге России позволяет загружать мощности предприятия почти круглогодично. С весны 51 человек (семь бригад) разъезжаются на восстановление разметки. В середине июня они возвращаются на базу, переоборудуют машины под разметку термопластиком и выезжают на сдаточные дорожные объекты. Осенью еще одно переоборудование и снова обновление разметки на всех дорогах. Были годы, когда работали даже в декабре. Но обычно четыре месяца приходится на тщательную



Разметка выполнена

специалистами «Виадука»

Вологодская областная универсальная научная библиотека

www.booksite.ru



Александр Тимошенко

подготовку техники к предстоящему сезону и отдых.

В состав типичной бригады по разметке входят семь человек. Оснащение бригады – трактор МТЗ с устройством для подметания полосы под разметку и выдувания пыли, разметочная машина, автомобиль для выставления знаков и конусов, автомобиль прикрытия и вагончик для жилья, телевизор, кондиционером, спальным помещением и кухни. Работы проводятся без прекращения движения по дорогам.

Не посвященному в таинства разметки процесс ее нанесения может показаться примитивным. Но это только на первый взгляд. Здесь все имеет значение. Качество дорожной одежды, температура воздуха, качество краски и стеклошариков, способ ее нанесения, мастерство и профессиональное чутье оператора, и, конечно, нужно немного удачи. Как говорят руководители «Виадука», они умеют управлять всем, кроме погоды. И дождь, внезапно пролившийся на свежесделанную разметку, запросто может уничтожить дневные труды бригады. А тогда предстоит восстановление за свой счет. Бывали и такие случаи. Не было практически только претензий заказчиков.

Уверенные в своих возможностях специалисты «Виадука» дают гарантийный срок на выполняемые работы. В некоторых местах разметка термопластиком держится по пять и более лет. Это даже создает определенные проблемы с переходом на новый ГОСТ. Если краску легко удаётся убрать с помощью демаркационной машины, которая тоже есть в хозяйстве «Виадука», то справиться с термопластиком можно, только вырубив его вместе с нанесенной поверхностной обработкой. Из-за этого для полного перехода на новый ГОСТ потребуется около 10 лет.

За прошедшие годы «Виадук» обзавелся солидной инфраструктурой. Под руководством опытного прораба Васи-

лия Ивановича Безручко, незаменимого при любом строительстве, были сооружены управленческие здания, боксы, реконструировано здание рембазы. Появилась и своя лаборатория, способная проверить качество материалов и качество выполненной работы. После долгих исследований и испытаний различных видов красок, в «Виадуке» остановились на одной – «Спектрлайне», выпуск которой организовали здесь же, при предприятии.

– Красками мы работали всякими: и турецкими, и греческими, и немецкими, – рассказал директор предприятия Юрий Анатольевич Кияшко. – При перебоях пользовались и нашими, в частности ростовской краской. Все они по качеству приблизительно одинаковы. Так зачем брать за границей втридорога, если в России насчитывается порядка 35 предприятий, выпускающих хорошую, доступную по цене разметочную краску? Также и с разметочными машинами. Считаю, что в современных условиях надо поощрять российского производителя и приобретать нашу технику. Водителю на дороге неважно, какой машиной нанесена разметка, главное – качество. А мы его обеспечиваем...

Из семи разметочных машин в «Виадуке» только две импортные. Правда, с остальными пришлось поработать, заменив отечественные форсунки немецкими. Одну из машин отправляли в саратовский Росдортех для переоборудования на безвоздушный способ нанесения краски. И здесь пришлось дорабатывать, с позиций практиков указывать теоретикам из Росдортеха на определенные недостатки их схемы. Но в результате дружного сотрудничества получилась машина, позволяющая выполнять работы не хуже любой импортной.

Вообще, умельцев, способных изготовить агрегаты под потребности предприятия в «Виадуке» хватает. Сами, например, изобрели устройство для распределения стеклошариков, установили камеры слежения за полосой разметки и мониторы для водителей, придумали собственные приспособления для лучшей очистки окрашиваемой поверхности от пыли и грязи, изготовили ручную разметочную машину для нанесения разметки на пешеходных переходах. Люди думают о том, как заработать, как улучшить свой труд, и потому рацпредложения здесь не редкость. Но и предприятие не забывает о людях. На первом месте у администрации охрана труда и техника безопасности. А уж потом идет качество.

Забываясь о будущем, «Виадук» стремится находить толковых молодых специалистов. Один из них, только начинающий работать мастером Алексей Кибальников, даже диплом защищает по разметке дорог.

Словом, идут дела своим чередом на предприятии. О его успешной работе знают далеко за пределами Краснодарского края,



приглашают выполнять разметку и в Адыгею, и в Ростовскую, и в Московскую области. Годовые объемы выполняемых работ давно уже переваливают за 100 миллионов рублей. И хочется пожелать юному десятилетнему юбиляру всегда быть бодрым, крепким, расти и развиваться до бесконечности.

Николай ПРОКАЗОВ



БЕЛЫЙ ДЫМ... ЧЕРНЫЕ СЛУХИ

О Красноармейском ДРСУ, расположенном в Краснодарском крае, не раз упоминалось на страницах нашего журнала. То в связи с освоением выпуска модифицированного битума, то по поводу внедрения технологии холодного ресайклирования, то с постройкой установки по приготовлению минерального порошка. Но чтобы понять, что это за организация, надо побывать в ней.

Новая база Красноармейского ДРСУ, разместившаяся на приобретенной им два года назад территории, с дороги заметна по необычно белому дыму, поднимающемуся из-за лесопосадки. Это результат качественной очистки всех выбросов в атмосферу.

Еще более удивительное по нынешним временам зрелище разворачивается непосредственно на территории. Справа, на железнодорожном тупике, разгружаются «вертушки», весело гудит шаровая мельница установки по приготовлению минерального порошка. Слева – заправочная станция с полным набором ГСМ. Вдали, за грудками заготовленного инертного материала, крутятся механизмы асфальтобетонного завода номер два, вырабатывают необходимые фракции инертных материалов собственные дробильно-сортировочные узлы, а прямо отгружается продукция первого АБЗ. Обращает на себя внимание аккуратная раскраска всех механизмов, и уж совсем непривычно видеть битумохранилище, выкрашенное белой краской...

По итогам прошлого года ассоциация строителей Кубани признала Красноармейское ДРСУ лучшим дорожным предприятием года. И есть за что. Только дорог в прошлом году оно ввело в строй 135,7 км, асфальтобетонной смеси выпустило более 90,6 тысячи тонн, а грузооборот составил 8 миллионов 380 тысяч тонно-километров. Но едва ли не первыми словами генерального директора АО «Красноармейское ДРСУ» Игоря Григорьевича Сердюка была просьба не выпячивать достоинства предприятия. Слишком много проблем в дорожной отрасли. И они как катящийся снежный ком могут поглотить и этот, и многие другие коллективы России.

– Самая большая беда – отсутствие четких реальных перспектив, – считает И.Сердюк. – Ликвидация дорожного сбора может вызвать большие потрясения, которые наверняка отразятся на численности коллектива, уменьшатся объемы работ. Но все остается на уровне слухов. Никто с определенной долей уверенности не может сказать, что нас ждет в действительности. Оттого и непонятно, в каком направлении двинется отрасль, под какие объемы надо развивать производство? Что лучше – купить новый механизм, который, возможно, будет простаивать, или придержать деньги для худших времен на тот же фонд заработной платы?..

Отсутствие четкого планирования, вызванное сокращением финансирования дорожной отрасли в целом и снижением объемов работ, ведет к негативным результатам. Так, например, загрузка асфальтобетонных заводов Красноармейского ДРСУ составляет лишь 65 процентов. Такое оборудование даже при простоях изнашивается как морально, так и физически. Ржавеет металл, резиновые шланги и прокладки трескаются.

Все механизмы должны работать на 100 процентов, тогда будет отдача от каждого вложенного рубля. Для Красноармейского ДРСУ это особенно актуально, ведь оно – одно из немногих акционерных обществ, работающих на дорогах края. Обычно ремонт и содержанием здесь занимаются госпредприятия.

Но такой статус не мешает предприятию качественно обслуживать сеть дорог протяженностью 321 км в Красноармейском районе и 101 км в городе Новороссийске, где создан филиал ДРСУ. А строительством и ремонтом акционерное общество занимается по всему Краснодарскому краю, предпочитая иметь дело с территориальными дорогами. Опыт работы «на стороне» показал, что там нередки задержки с финансированием. Что такое оплатить налоговые отчисления, не имея расчета за выполненные работы, – понятно каждому. Да и вообще в современных условиях ничего не может быть хуже необязательных партнеров, будь то заказчики или субподрядчики.

– Необходимость иметь четко отлаженную, независимую ни от кого технологию производства работ заставила Красноармейское ДРСУ жить по программе самодостаточности, – рассказал И.Г. Сердюк. – Попытки планомерно работать со сторонними организациями неизбежно ведут к срывам. Специализированные предприятия – это хорошо, но в современных условиях четкая производственная цепочка выстраивается только в том случае, если все сосредоточено в одних руках. Чтобы обеспечить бесперебойность работы, ДРСУ оснастилось передвижными дизель-электростанциями, наладило выпуск минпорошка, приобрело всю необходимую дорожную и автомобильную технику, которой у нас 150 единиц. Почти весь груз перевозится собственными силами. Предприятие само ведет планово-предупредительные ремонты мостов на закрепленной территории. Задача в том, чтобы все деньги, которые дает заказчик, осваивать собственными силами...

Кроме того, программа самодостаточности позволила обеспечить жесткую производственную и технологическую дисциплину. Десять лет назад трудно было поверить, что битумовоз сможет доставить битум в назначенное время с точностью до нескольких минут. Или что оператор АБЗ будет всеми силами добиваться, чтобы набор материалов в бункеры поступал в точности такой, какой положен по технологическим схемам. Сегодня все это стало обычным делом. Весь коллектив в 398 человек работающих прилагает большие усилия, чтобы предприятие жило и развивалось...



Игорь Сердюк

К сожалению, не все вопросы можно решить в пределах отдельно взятого предприятия. Немало проблем доставляет низкая пропускная способность железной дороги. «Вертушки» часто простаивают на станции, а это ведет к увеличению стоимости доставки грузов.

Не в состоянии отдельное предприятие решить и вопросы отсутствия связи дорожной отрасли с наукой. Отраслевые ученые не получают заказы, их потенциал не востребован. Дорожная мысль не движется. Необходимо целевое финансирование либо через цену заказчика тех или иных работ, либо бюджет напрямую должен финансировать базовые вузы и НИИ. Стоит отметить, что Красноармейское ДРСУ активно сотрудничает с отдельными учеными, обеспечивая научное сопровождение своим разработкам.

Большой вопрос – приобретение и обслуживание высокопроизводительной техники. Она, как правило, дорогостоящая да и особых затрат требует в эксплуатации и обслуживании, а плановые накопления при этом остаются прежними, в размере 95 процентов от фонда оплаты труда. Их явно недостаточно для поддержания техники в рабочем состоянии.

Особо эта проблема коснулась дорожников Красноармейского ДРСУ в ходе работы с ресайклером, с помощью которого в крае уже построено около 300 км дорог. Если ремонтировать ресайклер по зарубежным нормам и меркам, то затраты на ремонт сделают применение этой прогрессивной технологии невыгодным для предприятия, ведь расходы на ремонт не предусмотрены в тендерной документации. Уже не раз кубанцам приходилось применять смекалку. Изготовители техники поразились, когда узнавали, что в Красноармейском ДРСУ на свой страх и риск, без специального оборудования с помощью погрузчика снимали и ремонтировали рабочие органы сложной машины, в сотни раз сокращая затраты на ремонт...

Пытаются на этом предприятии показать пример решения еще одной важной проблемы дорожной отрасли – организации службы охраны дорог. Она здесь действует уже третий год. Есть и определенные достижения. Прежде всего происходит сдвиг в сознании людей. Если раньше дороги считались неохранными, ничьими, то сейчас по ним периодически курсирует машина с надписью «Служба охраны дорог». Суровые люди в камуфляже ищут и находят виновных в порче дорожного имущества. То есть у дорог есть хозяин, а хозяйское добро трогать опасно.

Составленные акты и взятые у виновников объяснения поступают в ГИБДД, там составляется протокол, на основании которого предъявляется иск на возмещение ущерба. И если штрафы на отдельных людей могут составлять от 150 до 1000 рублей, то предприятию придется хуже. Сейчас в разработке находится документация, по которой, возможно, одно из сельхозпредприятий возместит ущерб в размере 150 тысяч рублей за разбитую тракторами на двух километрах обочину и повреждение асфальтобетонного покрытия.

К важнейшим вопросам, которые надо решать в масштабе страны, Игорь Сердюк относит и трудоустройство молодых



В работе ресайклер

кадров. Не секрет, что найти работу выпускникам учебных заведений непросто. Часто на них смотрят как на обузу, мол, качество знаний не то. Но ведь дело в самих людях.

В Красноармейском ДРСУ возраст линейных мастеров не превышает 30 лет. Это главная опора руководителя. Им есть куда стремиться, они работают с полной самоотдачей, желая чего-то достичь, сделать карьеру. И здесь их поддерживают. В колдоговоре определено, что администрация выделяет ссуды на обучение детей работников в училищах, колледжах, институтах. А молодым специалистам выдают ссуды на приобретение жилья.

Внимание к людям с лихвой окупается их отношением к родному предприятию, к администрации. Среди лучших Игорь Сердюк не задумываясь назвал заместителя по экономике Ирину Литвинову, начальника строительного участка Сергея Лызаря, главного инженера Александра Андреева. Отлично работают оператор АБЗ Василий Болгов, моторист, заслуженный дорожник Кубани Григорий Шкуропат, машинист мотокатка Сергей Сардаров.

Отдел кадров дополнил этот перечень сложившимися в коллективе трудовыми династиями. Это бухгалтер Ольга Беляева с сыновьями Дмитрием и Сергеем, механик по выпуску техники Павел Каун и его сыновья – Алексей, Виталий, Станислав. По стопам Михаила Магалы, работающего водителем, пошли два его сына – Юрий и Михаил...

– С нашим коллективом горы свернуть можно, – говорит Игорь Сердюк. – Но груз неопределенности давит на всех, подрезает полет производственной мысли. Достаточно проехать по нашим населенным пунктам, чтобы увидеть, что работы на дорогах непочатый край. Но отсутствие достаточных средств постепенно может оставить и наш, и другие коллективы без работы, а страну без дорог. И очень странно, что этого не понимают идеологи экономических и налоговых преобразований.

Николай ПРОКАЗОВ
Фото автора

Краснодарский край



Александр Кужилин

СВЕТОВОЗВРАЩАЮЩИЕ СТЕКЛО

Как мы уже сообщали, в городе Гусь-Хрустальном Владимирской области состоялись производственное совещание по технологии производства и применения световозвращающих стеклошариков для дорожной разметки и презентация уникального отечественного предприятия по их производству – завода «Дорстекло».

МЕСТО ВСТРЕЧИ ИЗМЕНИТЬ НЕЛЬЗЯ

От Москвы до Гусь-Хрустального путь неблизкий – несколько часов езды. По этой причине на совещание прибыли в основном те, без кого сегодня просто нельзя представить себе серьезный разговор на эту тему. Среди них заместитель руководителя департамента Росавтодора Борис Баваров, декан дорожно-строительного факультета МАДИ Николай Быстров, и.о. президента ассоциации РАДОР Владимир Аникин, представители дирекций федеральных дорог Подмосковья, предприятий по производству материалов для разметки и ряда подрядных организаций. А местом проведения семинара был избран пока единственный в своем роде отечественный завод по производству высококачественных световозвращающих стеклошариков.

Совещание началось с экскурсии по заводу, которая, говоря без преувеличения, произвела на гостей сильное впечатление. На окраине небольшого провинциального городка, истари известного как столица русского хрусталя, а ныне пребывающего в состоянии хронического безденежья и застоя, на месте заброшенной стройки за считанные месяцы, как в сказке, выросло современное высокотехнологичное предприятие.

Здесь все организовано четко, на высоком европейском уровне: от складирования сырья – а это отходы производства оконного стекла (кстати, на западных предприятиях в качестве сырья для стеклошариков используют вторичный стеклорес, который, по данным авторитетных исследований, обеспечивает меньшее световозвращение) – до отправки готовой продукции потребителям. На территории чистота и порядок, рабочие и служащие одеты в красивую униформу, но особое впечатление на гостей произвела заводская служба контроля качества, непрерывно и практически на каждом этапе производства осуществляющая мониторинг процесса, при котором вероятность выпуска некачественной продукции за заводские ворота сведена к нулю.

К качеству мы еще вернемся, а пока отметим, что оснащению лаборатории «Дорстекло» сегодня могут только позавидовать предприятия по производству материалов для дорожной разметки и даже крупные дорожные структуры. В считанные минуты ком-



пьютеры лаборатории способны выдать полную информацию по очередной партии продукции и ее соответствию высоким европейским требованиям, по которым работает предприятие.

СВЕТАЯЩАЯСЯ ДОРОГА

На страницах профессионального издания, наверное, нет необходимости еще раз агитировать читателей журнала за применение стеклошариков в дорожной разметке. Напомним лишь, что в соответствии с новым ГОСТ Р 51256-99 «Разметка дорожная» она должна быть обязательно выполнена с применением световозвращающих материалов. Что же касается многих из нас, водителей, мы на собственном опыте и давно убедились, что в темное время суток «светящаяся дорога», как путеводная нить, прибавляет водителю уверенности и хранит от аварий. Дело только за тем, чтобы разметки с использованием стеклошариков на российских дорогах было побольше.

Но тут, как говорится, есть проблемы. И первая среди них – высокая цена зарубежных световозвращающих материалов. Собственно, так и должно было быть, поскольку до недавнего времени в родном отечестве высококачественные стеклошарики не изготавливались. Их везли из-за границы (а это немалые транспортные издержки), платили за них соответствующие таможенные пошлины и продавали, естественно, по высокой цене. Западные компании на этом бизнесе неплохо зарабатывали, а российские дороги да еще в условиях недостаточного финансирования как бы все время проигрывали.

Именно поэтому и родилась идея построить в России современный завод по производству световозвращающих стеклошариков на средства частных инвесторов, используя в качестве сырья отходы стекольного производства. Идею поддержали в штабе отрасли, в дорожных структурах, в проектных институтах

и научных центрах, а также ряд серьезных инвесторов. Главная задача – завод должен быть европейского уровня. При этом попутно решались другие задачи – снижение цены на стеклошарики, создание новых рабочих мест, поддержка бюджетов и производства в малых российских городах. Новый завод в Гусь-Хрустальном сполна удовлетворяет всем этим условиям.

СТЕКЛОШАРИКИ ПО ИМЕНИ ЛЮКС

Кто конкретно придумал имя российским стеклошарикам, история умалчивает. Доподлинно известно лишь, что свое название они вполне оправдывают. Про световозвращающие стеклошарики марки Люкс 100–600, представленные на российском рынке с осени прошлого года, российские дорожники говорят: «Люкс он и есть люкс!».

А разговор на совещании сразу же пошел, что называется, с места в карьер. С какой краской и термопластиком лучше использовать продукцию завода? Можно ли заказать стеклошарики других фракций? Как продлить срок службы дорожной разметки?



ШАРИКИ ИЗ ГУСЬ-ХРУСТАЛЬНОГО

В его работе участвовали ведущие российские специалисты в области разметки и безопасности дорожного движения, руководители дорожных структур, бизнесмены, журналисты. Вел совещание руководитель департамента эксплуатации и сохранности федеральных дорог Росавтодора Игорь УРМАНОВ.

Как повысить адгезию стеклошариков к краске и термопластику? Производители в основном задавали вопросы, специалисты – старались на них ответить. В общем-то обычная картина,

известные проблемы с финансированием дорожного хозяйства...

Подобные высказывания руководитель совещания решительно пресекал. Новое качество дорожной разметки сохранит тысячи жизней россиян, и экономить на этом дорожникам никто не позволит. И в этом смысле презент от фирмы, которая вот уже несколько лет активно участвует в организации научно-практических семинаров по проблемам дорожной разметки, к месту и с намеком: покупайте отечественное!

Не пожалеете: во-первых, фирма

производит качественную краску и термопластик на своих заводах в Подмосковье и Краснодарском крае, во-вторых, самостоятельно и небезуспешно ведет серьезную работу по их улучшению, в-третьих, у нее хорошие контакты с заказчиками, подрядчиками и, наконец, высокая деловая репутация.

Владимир СТАРОСТИН, наш корр.

На снимках Александра АЛЕКСАНДРОВА:

в президиуме совещания (слева направо) – Игорь Урманов, председатель совета директоров "Дорстекло" Марио Лемме, Борис Баваров, зам. директора дирекции "Центравтомагистраль" Владимир Травкин;

компьютерная система контроля качества в действии;

участок фасовки готовой продукции;

участники совещания

Гусь-Хрустальный



может быть, за исключением того, что в выступлениях его участников после всего увиденного на заводе заметно прибавилось оптимизма. Все понимали, что **здесь и сейчас как бы открывается новая глава в истории российской дорожной разметки. И название этой главы – путь к повышению качества.**

Подтверждение этих слов – новая технология производства стеклошариков на заводе «Дорстекло» в Гусь-Хрустальном. Дело в том, что в процессе производства они приобретают специальное покрытие, значительно повышающее адгезию стекла к краске и термопластику. Подробно о происходящих при этом химических процессах говорили технологи. Здесь же отметим лишь тот факт, что далеко не все зарубежные стеклошарики проходят подобную поверхностную обработку. В результате они очень быстро выбиваются из краски или термопластика. И как тут не согласиться с резюме по этому поводу руководителя семинара: покупайте отечественные материалы!

ОБРАЩАЙТЕСЬ В «МЕГОТЕКС»

На прощанье всем участникам совещания был вручен презент – небольшой образец стеклошариков российского производства. Дорожники разглядывали его с любопытством и честно признавались, что на местах, в регионах до стеклошариков у многих руки еще так и не дошли. А тут еще

РЕШЕНИЕ ПРОИЗВОДСТВЕННОГО СОВЕЩАНИЯ

На проведенном производственном совещании отмечена важность создания первого в России специализированного предприятия по производству стеклошариков для дорожной разметки. Расширение круга производителей стеклошариков должно способствовать повышению их качества, снижению цены, обеспечению требуемых показателей световозвращения дорожной разметки, что является одним из важных элементов безопасности дорожного движения.

Поддержаны меры по созданию на заводе системы контроля качества продукции, функционирующей на всех этапах и направленной на получение стеклошариков со стабильными и высокими свойствами. Создание компьютерной системы контроля размеров и сферичности стеклошариков позволяет резко увеличить объемы и повысить достоверность проводимых испытаний.

Была отмечена необходимость совместной работы Росавтодора, органов управления дорожным хозяйством, производственных и научных организаций по решению проблем повышения качества дорожной разметки.

Исходя из этого, участники совещания считают необходимым просить Росавтодор:

1. Ускорить разработку нормативного документа, регламентирующего требования к стеклошарикам для горизонтальной дорожной разметки;

2. С целью установления эффективности применения стеклошариков российского производства в условиях эксплуатации автомобильных дорог рекомендовать при проведении работ по нанесению горизонтальной дорожной разметки применение световозвращающих стеклошариков, в том числе российских производителей. Организовать наблюдение за световозвращением в период эксплуатации.

Органам управления дорожным хозяйством:

1. Организовать входной контроль качества стеклошариков, применяемых для обеспечения световозвращения дорожной разметки;

2. Увеличить объем инструментального контроля качества дорожной разметки при приемке работ и в процессе эксплуатации;

3. Разработать дополнительные меры по учету качества материалов, включая светотехнические, в ходе торгов на устройство дорожной разметки;

4. Рекомендовать при выполнении работ по устройству горизонтальной дорожной разметки применение сертифицированных световозвращающих стеклошариков российского производства.

Рекомендовать ведомственным средствам массовой информации более полно освещать вопросы безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования.



В РАЗВЕДКУ С ГЕОРАДАРОМ

СТАТЬЯ ПЯТАЯ ГРУНТОВО-ГИДРОГЕОЛОГИЧЕСКИЕ ИЗЫСКАНИЯ ТРАСС АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ГЕОРАДАРОВ

Грунтово-гидрогеологические условия определяют строительную стоимость дорожного сооружения и во многом влияют на работоспособность и затраты в процессе эксплуатации автомобильной дороги.

1.

Так, в зависимости от положения уровня поверхностных или грунтовых вод назначается высота насыпи, а трудозатраты на выполнение работ определяются мощностью слабого грунта, залегающего под телом будущей насыпи. При этом, как показала практика, частые ремонты выполняются на участках автомобильных дорог, проложенных по пылеватым подстилающим и слабым грунтам при высоком уровне поверхностных или грунтовых вод.

При существующей технологии проектно-изыскательских работ избежать положения трассы по неблагоприятным грунтово-гидрогеологическим условиям очень часто не удается, поскольку по-прежнему вариант трассы выбирается по топографической карте, материалам аэрофотосъемки или в лучшем случае по цифровой модели рельефа. При этом, безусловно, удастся вписать трассу в окружающий ландшафт, обойти заметные участки, неблагоприятные по грунтово-гидрогеологическим условиям, например, глубокие болота. В то же время сориентироваться при проложении трассы в типе подстилающих грунтов или положении уровня грунтовых вод практически невозможно. Это можно лишь осуществить по косвенным признакам, например, растительности или заболоченности.

И вот такая трасса выносится в натуру. При ее выносе и рекогносцировке инженером-геологом могут быть скорректированы только направления трассы на маленьких локальных территориях, так как принципиально изменить положение трассы в полевых условиях уже очень сложно, и, как правило, это не делается. Поэтому трасса выбирается далеко не оптимальная и заранее обуславливает несколько завышенные последующие затра-



ты на содержание и эксплуатацию будущей дороги.

О целесообразности и эффективности сравнения вариантов в широкой полосе варьирования трассы говорит международный опыт.

В ранее выполненных работах автора дано аналитическое обоснование границ полосы варьирования. По обобщенному коэффициенту целесообразности положения трассы обосновывается выбор транспортного коридора в полосе шириной, равной половине длины трассы. При выборе транспортного коридора используются такие количественные показатели, как стоимость земель, коэффициент развития трассы, продольные уклоны, грунтово-гидрогеологические и гидрологические условия местности, ситуационные препятствия и т.д.

Для аналитического обоснования границ полосы варьирования и выбора транспортного коридора необходимо знать

пространственное положение кровли и подошвы подстилающих грунтов, а также положение расчетного уровня грунтовых и поверхностных вод. Решение этой задачи найдено путем создания интегрированной пространственной модели рельефа, геологии и гидрогеологии местности.

Однако для выполнения работ по вышеуказанной методике необходима исходная информация: знание отметок рельефа, ситуации, типа грунтов, подошвы геологических слоев, положения уровня поверхностных и грунтовых вод в широкой полосе варьирования трассы. Самое сложное определить грунтово-гидрогеологические условия. Традиционными методами это будет малопродуктивно и трудоемко, поэтому ни одна проектная организация за это просто не возьмется.

Для решения данной задачи была разработана технология грунтово-гидрогеологических изысканий. Одним из основ этого способа стало применение геора-



дарных технологий при определении грунтово-гидрогеологических условий местности. В патенте предложен высокопроизводительный, экологически чистый геофизический метод, позволяющий получить непрерывные грунтово-гидрогеологические разрезы.

Однако проектным организациям трудно быстро перестроиться, и грунтово-гидрогеологические изыскания по трас-

лись возможностью выполнения работ георадарами непосредственно в лесу. Тем более что буровую сюда направить оказалось невозможным (из-за отсутствия подъездных путей), а бурение ручным буром, как показала практика, очень часто не приносит успехов из-за включений в моренные грунты больших валунов.

Согласно заданию ГУПС Мурманской области необходимо было получить грунтово-гидрогеологический разрез в продольном направлении по оси трассы и в поперечном направлении на трудных по грунтово-гидрогеологическим условиям участках на ширину полосы отвода.

Работы выполнялись сотрудниками кафедры автомобильных дорог Архангельского государственного технического университета в июле 2001 г. грунтовым радаром с антенным блоком АБ-400, разработанным НИИ приборостроения и ООО «Логис». Радарограммы в продольном направлении записывались в среднем через 200 м, а в поперечном направлении фиксировались протяженностью около 50 м. Некоторые небольшие по длине участки по оси трассы были обойдены стороной из-за большой косогорности местности в поперечном направлении, наличия поверхностных вод, а также из-за присутствия больших камней с неровной поверхностью.

Суммарная длина таких участков не превысила 3% от общей протяженности трассы. Осуществлялась привязка полученных радарограмм к прорытым шурфам и ранее пробуренным скважинам. При обработке радарограмм на кафедре автомобильных дорог АГТУ по программе «Геоскан» (разработчик программы НИИ приборостроения и ООО «Логис») осуществлялась послойная корректировка диэлектрической проницаемости с привязкой к известным разрезам, что позволяло избежать ошибок в определении глубин при интерпретации.

Анализ полученных радарограмм показал следующее.

1. Определены непрерывные глубины заложения кровли и подошвы геологических слоев, и выявлено положение уровня грунтовых вод.

2. Толщина «мертвой зоны» (зоны, где преобладают параллельные поверхности земли сигналы и на глубине которой трудно говорить о геологическом строении) зависит от плотности контакта с поверхностью земли и изменяется от 20 до 45 см.

3. Глубина зондирования составила 5,8–6,2 м с разрешающей способностью 15 см.

4. При исследовании радарограмм в продольном направлении обнаружены глубокие участки болот, не выявленные при традиционных изысканиях, так как в ряде случаев зондировочные скважины были выполнены не в самых глубоких местах.

5. При анализе радарограмм в поперечном направлении предложено проектировщикам на ряде участков сместить ось трассы. Причиной послужили зафиксированные участки на болотах с большой косогорностью минерального дна, а также определение на некотором расстоянии от оси мест благоприятного проложения трассы по лучшим грунтово-гидрогеологическим условиям.

6. Рассмотрение радарограмм в поперечном направлении, которые совпали в начале трассы с существующей автомобильной дорогой, показало, что основание земляного полотна из суглинистого грунта под действием автомобильной нагрузки стало иметь очертание корыта, в котором скапливаются грунтовые воды. Как правило, на таких участках зафиксированы трещины на поверхности покрытия дорожной одежды.

7. Были определены параметры кривой скольжения (использовался антенный блок АБ-150), по которым можно оценить устойчивость оползневого участка.

3.

На основе выполненных работ и выявленных недостатков разработчиками прибора (ООО «Логис») была усовершенствована конструкция измерительного колеса, ресурс которого был значительно увеличен. Составлена программа, позволяющая учитывать отметки рельефа местности и трансформировать геологический разрез по высотной привязке.

К сожалению, изыскания были проведены согласно заданию практически по традиционной технологии, отличающейся только применением сканирования грунтово-гидрогеологических условий георадарами. Но даже такая технология помогла устранить допущенные ошибки в проложении трассы. Этих ошибок могло бы быть гораздо меньше. Для этого грунтово-гидрогеологические изыскания должны быть выполнены в широкой полосе варьирования трассы. Выбор оптимального проложения трассы должен осуществляться по интегрированной пространственной модели рельефа, геологии и гидрогеологии местности с аналитическим обоснованием эффективных транспортных коридоров для последующего многовариантного проектирования.

Следует отметить, что стоимость изыскательских работ по предлагаемой технологии увеличивается незначительно, в то время как сокращение транспортно-эксплуатационных расходов будет на несколько порядков больше. Предварительные расчеты показали, что трасса, проложенная по лучшим грунтово-гидрогеологическим условиям, будет эффективнее даже при ее удлинении на 13,5% по сравнению с кратчайшим направлением. При этом в расчетах не учтена экономия на сокращении затрат на ремонт автомобильной дороги в процессе эксплуатации.



Участок будущей дороги

се проводятся с традиционным бурением, при этом грунтово-гидрогеологические разрезы на обычных участках определяются в скважинах через 300 м, а на трудных – несколько чаще.

2.

Одной из первых организаций, которая отошла от традиционной технологии, стало государственное унитарное проектно-сметное предприятие Мурманской области, которое применило георадарные технологии на участке спрямления автомобильной дороги Кола – Верхнетуломский – КПП «Лотта» общей протяженностью 9 км.

Условия Мурманской области являются одними из идеальных для применения георадаров, так как характеризуются залегающими в подстилающих слоях крупноблочными и гравелистыми грунтами. Проектировщики ГУ ПСП заинтересова-

КАКОЙ ОТПУСК У ИНЖЕНЕРА?

Инженер дорожной организации И.С. СЕМЕНОВ из Тверской области спрашивает: «Правда ли, что теперь дополнительный отпуск за ненормированный рабочий день может предоставляться неограниченно, по усмотрению директора, и могу ли я получить этот отпуск продолжительностью в два месяца для выполнения работ на садовом участке?»

Отвечает заслуженный экономист Российской Федерации, специалист в области труда и трудового права со стажем 48 лет **Юрий БУДАНОВ:**

— Ежегодный дополнительный оплачиваемый отпуск за ненормированный рабочий день предоставляется в соответствии со ст.119 Трудового кодекса РФ (далее — ТК) и прибавляется к основному оплачиваемому отпуску продолжительностью 28 календарных дней (ст.115 ТК). Продолжительность этого дополнительного отпуска не может быть менее трех календарных дней. Отпуск большей продолжительности, как правило, определяется коллективным договором. Если организация не успела осуществить эту процедуру при заключении коллективного договора (например, в 2002 г.), то может установить этот отпуск правилами внутреннего трудового распорядка организации.

В указанных документах (коллективном договоре, правилах внутреннего трудового распорядка) устанавливаются:

перечень должностей руководителей, специалистов и других служащих с ненормированным рабочим днем. Кстати, этот перечень также может устанавливаться соглашением (ст.101 ТК);

продолжительность дополнительного отпуска по каждой конкретной должности, включенной в указанный перечень с ненормированным рабочим днем, с учетом фактической и планируемой загрузки работника.

Что такое ненормированный рабочий день? Это особый режим работы, согласно которому отдельные работники могут по распоряжению работодателя (руководителя организации) при необходимости эпизодически привлекаться к выполнению своих функций за пределами нормальной продолжительности рабочего времени (ст.101 ТК).

Отсюда вытекают два условия, ограничивающие работу в особом режиме.

Первое: к работе с ненормированным рабочим днем допускаются не все работники, а только те, необходимость в которых вызывается производственными условиями.

Второе: работники, включенные в перечень с ненормированным рабочим днем, должны привлекаться к работе сверх смены нормальной продолжительности эпизодически (то есть в отдельных случаях), когда это диктуется производственной целесообразностью, а не каждый день, как это иногда случается на практике.

Теперь возникает вопрос: кому предоставлять дополнительный отпуск минимальной продолжительности три дня, кому большей продолжительности и сколько конкретно дней?

Законодательством таких норм не установлено. Но исходя из практики продолжительность дополнительного отпуска за ненормированный рабочий день устанавливается в зависимости от количества переработанного времени. Например, инженер технического отдела за год проработал суммарно после смены 40 часов, что будет равняться 5 календарным дням отпуска (40:8, где 8 — продолжительность смены в часах). Руководители, разумеется, перерабатывают больше времени. Например, начальник отдела переработал за год 120 часов, что составит 15 календарных дней отпуска (120:8).

Заработать же дополнительный отпуск за ненормированный рабочий день большей продолжительности, тем более в два месяца,

как И.С. Семенов пишет в своем письме, практически не представляется возможным, так как переработка в этом случае вместо эпизодической работы превращается в постоянную сверхурочную работу, что противоречит ст. 101 ТК. Если работник имеет переработку, скажем, 200 часов и он захочет вместо отпуска получить деньги, то ему оплатят как сверхурочную работу в пределах только 120 часов (ст.99 ТК). Следовательно, и дополнительный отпуск должен ограничиваться этими часами переработки (в дневном исчислении). Поэтому много перерабатывать закон не позволяет (ст. 101 ТК) и экономически невыгодно.

В то же время поставленный читателем И.С. Семеновым вопрос имеет более глубокое значение. И основа для его постановки все же имеется. Дело в том, что термин «эпизодически» каждый может понимать по-своему, в свою пользу. Тем более что в ст.119 ТК не указана конкретная максимальная норма продолжительности отпуска за ненормированный рабочий день, то есть отведена на усмотрение организации (ст.119 ТК), что само по себе вызывает удивление, ведь оплата отпуска гарантирована государством. А в ст. 120 ТК к тому же сказано, что продолжительность ежегодного основного и дополнительных оплачиваемых отпусков максимальными пределами не ограничивается.

Что из этого следует? Работодатель устанавливает отпуск какой захочет продолжительности, а государство должно гарантировать его оплату. Нонсенс! Словом, образовалась лазейка в пользу лиц с нечистой совестью. Ею вполне могут воспользоваться отдельные коммерческие организации в погоне за переработкой (честными и нечестными путями) и большим отпуском, и большой прибавкой к зарплате.

Неопределенность указанных трактовок дает лазейку набрать для отдельных работников предельное число часов переработки (ст. 98 ТК установлено для совместителей 16 часов в неделю, или 768 часов в год, что может соответствовать трем месяцам отпуска). Тем более им подыграло налоговое законодательство, предусмотрев в ст. 255 главы 25 Налогового кодекса РФ включение в расходы на оплату труда зарплату на время отпуска, предусмотренного законодательством Российской Федерации, и денежную компенсацию за неиспользованный отпуск при увольнении работника.

Ясно, что расходы на оплату таких непомерно длинных искусственных отпусков являются составной частью договорной цены. Следовательно, это приведет к необоснованному удорожанию услуг (работ), что отразится в первую очередь на семейном бюджете низко- и среднеоплачиваемых категорий работников (которых преобладающее большинство), пенсионеров, инвалидов.

Поэтому понятно беспокойство и сомнения инженера И.С. Семенова из Тверской области. И я несколько не удивлюсь, если кто-то завтра уже будет гулять в отпуске по 2-4 месяца за счет средств налогоплательщиков и малоимущих.

Законодателям Российской Федерации и в первую очередь Минтруда РФ и Минфину РФ следовало бы весьма внимательно еще раз изучить отмеченное выше слабое звено в Трудовом кодексе РФ.

О НАГРАЖДЕНИИ ЗНАЧКОМ «ПОЧЕТНЫЙ ДОРОЖНИК РОССИИ»

Директор ЗАО ПМК-3 В.Н. ЛЕПИНОВ спрашивает: «1. Имеют ли право работники закрытого акционерного общества на присвоение звания «Почетный дорожник»? 2. Кто награждает работников закрытого акционерного общества?»

На вопросы отвечает заслуженный экономист Российской Федерации **Юрий БУДАНОВ:**

— Порядок награждения нагрудным значком «Почетный дорожник России» установлен Положением об этой награде, утвержденным приказом Минтранса России от 04.02.2002 NO II-ДХ-к «О совершенствовании порядка награждения ведомственным значком и другими формами поощрения Государственной службы дорожного хозяйства».

В указанном положении предусматривается, что нагрудным значком награждаются работники предприятий, организаций и учреждений (далее — организаций) дорожного хозяйства Российской Федерации, отличившиеся высоким профессиональным мастерством, многолетним безупречным трудом и личными заслугами, а также лица, активно содействующие развитию дорожной отрасли.

Награда имеет две степени (I-высшая, II) и присваивается за образцовую работу, результатом которой явились технические, экономические и социальные достижения в дорожном хозяйстве; успехи в строительстве, ремонте и содержании автомобильных дорог и искусственных сооружений, обеспечение безопасного и бесперебойного движения транспорта по ним; повышение уровня технической оснащенности и развития производственных баз; создание и освоение новых, экологически чистых типов дорожных машин, механизмов и оборудования; достижение высоких показателей в использовании дорожной техники, образцовое ее содержание и безаварийную работу на ней; ведение эффективной научной, изобретательской и рационализаторской работы в дорожном хозяйстве; разработку и внедрение прогрессивных проектов и технологий строительства, ремонта

и содержания объектов дорожного хозяйства; эффективную работу по совершенствованию экономической, финансовой и правовой деятельности в дорожной отрасли; разработку и внедрение современных методов организации производства в дорожном хозяйстве; заслуги в области воспитания, подготовки и переподготовки кадров для дорожного хозяйства; отвагу и самоотверженность, проявленные при ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций и стихийных бедствий.

Основанием для представления к награждению значком является ходатайство руководителя и трудового коллектива организации, согласованное с территориальным органом управления субъекта Российской Федерации.

При этом награждаются работники:

значком I степени – при условии наличия стажа работы в системе дорожного хозяйства не менее 20 лет, из них не менее 5 лет постоянно в одной из организаций дорожного хозяйства и ранее награждавшиеся значком «Почетный дорожник России» II степени или Почетной грамотой дорожного хозяйства;

значком II степени – при условии стажа работы в системе дорожного хозяйства не менее 15 лет, из них не менее 5 лет постоянно в одной из организаций дорожного хозяйства.

К ходатайству организации прилагаются следующие документы:

оформленный наградной лист установленной формы; справка-объективка на представленного к награждению.

Решения о награждении принимаются:

значком II степени – заместителем министра транспорта Российской Федерации, курирующим дорожное хозяйство;

значками I и II степеней – первым заместителем министра транспорта Российской Федерации, руководителем Государственной службы дорожного хозяйства.

В обоих случаях решения оформляются приказами.

Награжденному вместе со значком выдаются удостоверение установленного образца и единовременная денежная премия за счет средств организации.

В ПЕРВЫЙ АПРЕЛЬСКИЙ СУББОТНИЙ ДЕНЕК

В Московском автомобильно-дорожном институте (Государственном техническом университете) на протяжении нескольких десятилетий существует традиция ежегодно проводить встречу своих выпускников в первую субботу апреля. Это настоящий праздник весны, души, праздник полученной профессии.

Старейший вуз страны – МАДИ был образован 13 декабря 1930 года и прошел долгий и славный путь. В настоящее время этот базовый в стране вуз автомобильно-дорожного образования имеет статус государственного технического университета. В нем одновременно ведется подготовка специалистов в дневной, вечерней и заочной формах обучения.

Университет готовит бакалавров, магистров, имеет аспирантуру и докторантуру, проводит повышение квалификации преподавателей и специалистов, переподготовку кадров для автотранспортного и дорожного комплексов. Выпускники МАДИ-ГТУ известны во многих странах России и мира. Их знания востребованы. Именно поэтому наш вуз один из самых престижных технических университетов России.

Очередная встреча бывших студентов началась 6 апреля ранним субботним утром и продолжалась до позднего вечера. Но официальное открытие праздника состоялось в 12 часов дня в актовом зале с выступления ректора университета доктора технических наук, профессора Вячеслава Михайловича Приходько. Выпускник факультета «Автомобильный транспорт» МАДИ В.М. Приходько проводил в должности ректора эту встречу впервые.

Ректор поздравил всех с праздником, рассказал о деятельности МАДИ-ГТУ в современных условиях, видах и формах подготовки, сотрудничестве с другими вузами и странами мира, научных достижениях, некоторых задачах на ближайшую перспективу. Далее присутствовавшие в зале выпускники задали ректору вопросы. Они проявляли интерес к возможности получить второе образование, повысить квалификацию, уточнили некоторые направления работы института. Учитывая, что достаточ-

Виктор ВАСИЛЬЕВ,
кандидат технических наук,
профессор кафедры
эксплуатации
автомобильного
транспорта и автосервиса



Ректор МАДИ Вячеслав Приходько

но часто дети бывших студентов идут по стопам родителей, задавались вопросы об условиях их поступления и обучения в вузе.

После встречи с ректором началось общение однокашников в стенах университета и на площади перед ним. Многие пошли побродить по родным и знакомым коридорам и аудиториям. На кафедрах были организованы встречи с профессорско-преподавательским составом. На них шел активный обмен мнениями. Выпускники различных лет знакомились, устанавливали связи для профессиональной деятельности.

Конечно, молодых людей на празднике выпускников МАДИ было значительно больше. Они собирались своими учебными группами. Более взрослое поколение встречается курсом или годом окончания вуза. Иногда на кафедры и в деканаты заходят люди преклонного возраста. Но дух студенчества, память о проведенном вместе времени в эту первую субботу апреля магически притягивает их в стены МАДИ. Я был очевидцем, когда 4 года назад к декану факультета «Автомобильный транспорт» пришли поговорить и вспомнить студенческие годы выпускники и две выпускницы из курса пятидесятилетней давности.

Праздник длился практически до вечера, многие подъезжали после работы, некоторым о нем напомнили московские радиостанции, неизвестно откуда получившие информацию. В следующую первую субботу апреля МАДИ снова ждет своих выпускников.

Фото
Шухратджона ЁРОВА



ПРОФИЛИРОВАННАЯ РАЗМЕТКА

Во время дождя уровень световозвращения обычных стеклошариков близок к уровню световозвращения самого дорожного покрытия из-за того, что стеклошарики покрыты слоем воды, которая поглощает свет. Решить эту проблему позволили специально разработанные для использования в дождливую и ночную погоду крупные стеклошарики Мегалюкс® (производитель «СВАРКО Вестглас») диаметром до 1,5 мм, которые благодаря своему размеру выступают из мокрого покрытия и обеспечивают стойкое и равномерное световозвращение.

ПРОФИЛИРОВАННАЯ РАЗМЕТКА ЭКОНОМИЧНА И ЭФФЕКТИВНА

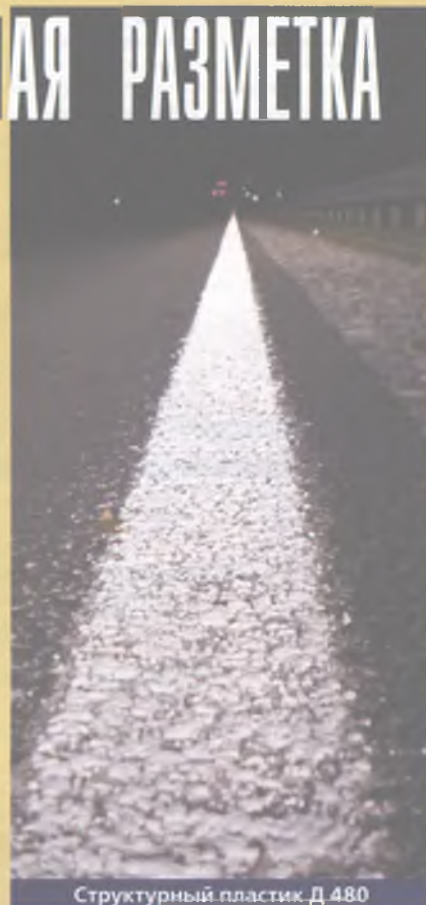
Как правило, разметка представляет собой непрерывную, сплошную систему. В поисках более эффективных способов повышения безопасности дорожного движения была разработана абсолютно инновационная концепция профилированной (структурной) разметки.

Структурность разметки предполагает покрытие материалом не всей размечаемой площади, а лишь 50–60%. Решающим моментом здесь является то, что водитель воспринимает частичную (структурную) разметочную полосу как целую. Причина такого восприятия – угол зрения, под которым ему видна разметка.

Итак, первое достоинство такого вида разметки, как профилированная, – экономия материала. Второй важный плюс – эффект дренажа благодаря неоднородным профилям. Открытая структура разметки позволяет воде стекать по ее краям, не скапливаясь и не изолируя стеклошарики от лучей света. Отсюда следует третий плюс – беспрепятственное световозвращение стеклошариков, обеспечивающее четкую видимость разметки дождливыми ночами.

Немецкая компания «Лимбургер Лакфабрик ГмбХ» (входит в состав СВАРКО Холдинг АГ) производит двухкомпонентные холодные пластики (например, Лимбопласт Д480), которые используются в качестве материала для профилированной разметки.

Этот материал отличается высокой прочностью и устойчив к снегоуборочной технике.



Структурный пластик Д 480

Постоянные разработки в области структурной разметки открывают новые возможности для использования термопластика. Специальная формула термопластика, предусматривающая содержание в материале до 50% предварительно замешанных стеклошариков (например, Сваркотерм НР65 или RR3), обеспечивает нанесение готовой профилированной разметки с использованием обычной разметочной техники. «Лимбургер Лакфабрик ГмбХ» производит также термопластик Аглотерм 61, наносимый специальным экструдером для получения пятновидной текстуры разметки.

Профилированная разметка используется все чаще не только из-за ее превосходных световозвращательных качеств, но и благодаря создаваемой ею дополнительной безопасности на дорогах. При наезде транспортного средства на структурную разметку толщиной профиля от 4 мм возникают шум и вибрация, которые служат дополнительным предупреждением об опасности. Профилированные краевые линии являются экономичным средством предотвращения ДТП из-за выезда за обочину дороги. По статистике, благодаря профилированным краевым линиям аварийность на автострадах снизилась.

Николай ВАСИЛЕНКО

ВЫСТАВОЧНЫЙ СЕЗОН ОТКРЫТ

В Москве состоялась выставка дорожной техники, организованная фирмами «ИМПЕКС КОНСАЛТИНГ», «ЛТЦ» и «РЕНТЕК».

Многочисленные посетители с интересом ознакомились с представленной дорожно-строительной техникой и оборудованием ведущих европейских производителей: «БО-МАГ», «АБГ», «ЭРМОН», «БРАЙНИНГ», «РИНЧЕВАЛЬ», «МАРИНИ», «ВЕБЕР» и многих других. В уютной, благожелательной атмосфере выставки дорожники не только осматривали выставленные образцы, но и общались со специалистами, знакомились с дополнительными возможностями получения техники. Все желающие посетили действующие в Москве асфальтобетонный завод «ЭРМОН» и бетонный завод «ВИГГЕРТ».

Выставочные образцы дорожно-строительной техники можно было не только посмотреть, попробовать в работе, но и приобрести или взять их в аренду. Эти условия понравились дорожникам. Многие из них заключили контракты на поставку и теперь начинают строительный сезон 2002 года с новой техникой.

КАКИЕ КАТКИ ПРЕДПОЧИТАЮТ ОПЕРАТОРЫ?

Конечно же, катки с эргономичной водительской кабиной. В этом сезоне Дунпарас выводит восемь новых моделей асфальтовых катков от 10 до 20 тонн с кабинами, оборудованными улучшенными условиями для оператора.

Каждая модель этой линии, кроме эргономичной кабины, отличается и возможностью использовать ее для уплотнения не только слоев стандартной толщины, но и тонких слоев, наиболее распространенных в современных конструкциях дорожных одежд.

В катках Дунпарас применяется уникальная технология высокочастотной вибрации вальцов при малой амплитуде. При этом достигается оптимальное уплотнение материалов дорожной одежды при минимальном количестве проходов катка.

«ЧТОБЫ ЛЮДЯМ УВЕЧЬЯ НЕ БЫЛО»

Татьяна БИРЮКОВА,
историк-москвовед

Уличное движение в больших городах, в том числе в Москве, как раньше, так и сейчас представляет большую опасность не только по части возможной закупорки уличного проезда, но и в смысле опасности для жизни и здоровья прохожих и проезжающих на транспорте (первых, прохожих, прежде называли пассантами, а вторых – пассажирами). Еще издавна на улицах происходила разного рода регулировка движения транспорта и людей-пассантов.

До XIV века в Москве не знали применения дуги в запряжке. Вожжи были введены в употребление только в конце XVII века. Возки или санитизалягались сообразно знатности владельца: одной, парой, двумя и тремя парами лошадей, причем кучеры сидели верхом на лошадях. Заграничное влияние в XV–XVII веках ввело в Москве в употребление колымаги – безрессорные кареты со слюдяными оконцами...

Историки отметили, что указом царя Алексея Михайловича 26 апреля 1670 года в столице было запрещено «въезжать в Кремль на лошадях стольникам, стряпчим, московским дворянам и всяких чинов людям». Этот запрет был вызван главным образом многотолпачеством всегда толпившихся в Кремле обывателей и только отчасти мотивами царской церемонии.

Царским указом 4 сентября 1676 года было повелено снести шалаши и прочие торговые строения на Красной площади, находившиеся не в рядах, а на перекрестках улиц, запреще-но было впредь их здесь ставить, «дабы от тех торговцев проезду утеснения не было».

В указе 3 января 1683 года запрещалась езда по улицам «на вожжах и с кнутами». В нем писалось: «Многие стали ездить в санях на вожжах с бичами большими, чего никогда не повелось, и, едучи по улицам и по переулкам, небрежением людей побиваете, и впредь вам с сего времени в санях и на вожжах не ездить, а ездить с возницами по прежнему обычаю, чтобы от того никаким людям увечья не было».

До самых реформ Петра I мужчины ездили по Москве верхом на лошадях, и только старики и женщины пользовались зимой санями, а летом – возками. Езда верхом определялась и как принадлежность высших классов к военному сословию.

В XVIII веке правительство также заботится о регулировании уличного движения. Указом Елизаветы Петровны 19 марта 1742 года в Москве запрещалось ездить по улицам на резвых лошадях, чтобы «людям утеснения и убийства не чинили». Если же кто нарушал указ, то полиция их ловила, отнимала резвых лошадей и отсылала животных на царскую конюшню.

25 января 1744 года по московским улицам была вовсе запрещена скорая езда и... произношение бранных слов, так как «Его Императорскому Величеству известно учинилось, что в Москве на лошадях ездят весьма скоро, отчего попадающихся навстречу людей не точию бьют верховые плетями, но и лошадьми топчут безо всякого рассуждения и сожаления и скверно бранятся». Наказанием установлен был штраф.

В конце XIX и в начале XX веков торгово-промышленная жизнь города стала более заметной и весомой, появился общественный транспорт в виде линеек, конок, трамваев, увеличилось число извозчиков (легковых и ломовых). В связи с увеличением численности городского населения по улицам целый день шли толпы пешеходов. При старой ширине улиц (той же, что была еще с XVII и XVIII веков) дороги практически не могли справиться с людским потоком и вместить всех участников дорожного движения.

Московская городская дума за время своего существования (1862–1918 гг.) выработала ряд «обязательных постановлений» о пешем, конном и трамвайном движении по городу. Постановления проводились в жизнь угрозами штрафов и полицейскими взысканиями.

Многие улицы Москвы были объявлены непроезжими для ломовых извозчиков. По некоторым другим улицам и легковым-то разрешалось ездить только в одном направлении. Однако эти меры мало помогали движению. Количество несчастных случаев на улицах росло из года в год (а статистика также отмечала значительное их увеличение, особенно в 1914 году, когда произошла замена опытных водителей трамваев на новичков в связи с мобилизацией).

Московский генерал-губернатор 9 июля 1885 года издал обязательное постановление «О движении извозчиков по улицам». В нем говорилось о том, что все извозчики, кучеры линеек, конок и собственных экипажей обязаны исполнять распоряжение полиции относительно направления движения, уменьшения скорости езды, а также немедленно останавливаться по первому требованию полиции. За нарушение полагался штраф до 500 рублей и арест до 3 месяцев.

В развитие этого обязательного постановления Городская дума издала 1 июля 1886 года еще и свое постановление, которым по улицам города запрещалась езда тройкой или четверкой в ряд, а также и в негодных экипажах. Не разрешалась стоянка на улицах в неуказанных на то местах. Требовалось держаться обязательной правой стороны, ездить умеренной рысью «не впергонку».

Перед самой войной 1914 года в обязательных постановлениях Городской думы были добавлены к прежним правилам: 1) О порядке перевоза по городу продуктов убоя и мелкого живого скота; 2) О езде по городу на велосипедах; 3) О порядке пользования городскими железными дорогами (трамваями) и другие.

Уже в советское время для безопасности при уличном движении в разных местах дорог были устроены простые и световые дорожные сигналы.

С 1924 года по западноевропейскому примеру на перекрестках работали милиционеры, которые стали регулировать уличное движение жезлом. В связи с этими мероприятиями число несчастных случаев на городских дорогах стало уменьшаться.

В XX веке начали создаваться более удобные условия для транспортного движения: расширялись улицы, перестраивались перекрестки, отводились «особые городские линии» для пешеходов, велосипедистов, экипажей, автомобилей, устанавливались в опасных местах световые и другие сигналы, а также пункты регулирования-постовых, обращалось внимание на наземные переходы через улицы, строились подземные линии передвижения людей и транспорта.

По меньшей мере несправедливо было бы полагать, что «дворянские гнезда» дореволюционной России были исключительно приятными праздного отдохновения их владельцев. Среди помещиков встречались люди предприимчивые, обладавшие завидными знаниями и крепкой деловой хваткой. Именно на таких помещиков рассчитывал один из первых президентов Вольного экономического общества, умнейший государственный деятель России адмирал Н.С. Мордвинов. В своих проектах переустройства российской экономики на капиталистический лад он видел крупные помещичьи хозяйства на манер передовых английских ферм, структурой управления чем-то похожие на нынешние фермы американские и отчасти на передовые совхозы советского периода.

в 2000 г. «Мелиоративная энциклопедия», которая считает Аракчеева одним из основоположников российской мелиорации.

Всесильный военный министр, представший, по словам одного из своих современников, превратить Россию в казарму с фельдфебелями у дверей, в собственном имении использовал принципы экономические. В родном его «Грузино» крестьяне трудились на бригадном подряде, с тарифной сдельной оплатой труда. Работали они не в убыток барину, да и сами зарабатывали неплохо и жили исправно. На Руси говорят: «Скажи, кто твой друг, я скажу тебе, кто ты».

Так вот, у Аракчеева одним из любимейших друзей и учеников был Петр Андреевич Клейнмихель. Благодаря ему он хорошо продвигался по своей службе и многое успел сделать полезного

1810 – 1857 годам. Россия в начале столетия испытывала большие финансовые трудности. По замыслу устроителей военных поселений, мужчины призывного возраста должны были и в армии служить и сами содержать свои воинские подразделения на манер казачьих войск. Кстати, подобное имело место в истории страны и прежде.

При Аракчееве поселения расширялись и планировались в соответствии с указом от 22 мая 1816 г. для сокращения государственных издержек и ради самого благосостояния солдат на отводимых им землях.

На практике должно было все выглядеть вполне рационально. Поселения строились по единому плану, дома ставились на высоких фундаментах, пятистенные, тесом крытые, под номерами, в три окна по фасаду. Улицы освеще-

Рем БОБРОВ

СТРОИТЕЛЬ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ – МОСКВА

**ПЕТР АНДРЕЕВИЧ
КЛЕЙНМИХЕЛЬ
(1793–1869)**



Кстати, одним из первых применил идеи Мордвинова на практике не кто иной, как заклятый его недоброжелатель и соперник небезызвестный «Сила Андреевич» – граф Алексей Андреевич Аракчеев. Да, тот самый граф и генерал, который «без лести предан»! В жизни ничего не бывает однозначно хорошо или плохо. А.А. Аракчееву были свойственны многие человеческие пороки, о которых немало прописано в литературе, однако генерал был умен. «При великом уме своем хотя и имел великую злость и коварство», но обладал вместе с тем отличной деловой хваткой, предприимчивостью и знанием дела. Иначе за что бы ценили его два императора: Павел I и Александр I.

Аракчеев обладал хорошей хозяйственной сметливостью и он доказал ее на примере собственного имения «Грузино». Аракчеев сделал его весьма прибыльным по тем временам хозяйством, ориентированным не на устаревшие, ничем не оправдывавшие себя, кроме лениности ума помещиков, барщину и оброк, а на доход от продажи готовой продукции, главным образом сена, фуражного зерна и товарной древесины. Земли на Новгородчине сырые. Аракчеев одним из первых в России ввел в своем имении осушение. Подтверждает это и вышедшая

для страны. Есть, правда, одно выражение немецкого поэта и мыслителя Гете. Он говорил: «Те, у кого мы учимся, правильно называются нашими учителями, но не всякий, кто учит нас, заслуживает это имя». Клейнмихель при великом уме своем, наверное, не имел столько злости и коварства, как его учитель. Ему свойственна была, наряду с непреодолимой твердостью, и чисто немецкая сентиментальность и даже доброжелательность в общении. Тем не менее к поставленной цели он шел, не жалея людей и даже друзей.

Петр Андреевич Клейнмихель (1793–1869) воспитывался во втором Санкт-Петербургском кадетском корпусе, директором которого был его отец – генерал-лейтенант Андрей Андреевич Клейнмихель. Мать П.А. Клейнмихеля – Софья Францевна (в девичестве Ришар).

К тому времени, когда младшему Клейнмихелю настала пора надевать офицерские эполеты, в стране начинают создаваться по предложению Аракчеева военные поселения.

Для тех, кто имеет смутное представление об этих учреждениях, напомним, что целью их создания было разгрузить государственный бюджет от непомерных военных расходов. Время существования военных поселений относится к

ны фонарями. Между постриженными деревьями возводился штаб поселения – немалое здание с мезонином, широким крыльцом, укрытым поддерживаемой колоннами крышей. По обе стороны от него здания поменьше, но столь же добротные: лазарет, офицерские дома, непременно церковь и церковно-приходская школа, библиотека, офицерское собрание, запасной хлебный и вспомогательный магазины. На некотором удалении, чтобы запах не портил воздух в поселении, размещались подсобные помещения: кузницы, всякого рода мастерские, общие конюшни, сараи, склады.

Военные поселения делились на поселенные роты, в каждой из которых по штату полагалось 2 офицера, 4 унтер-офицера и 120 рядовых. В инвалидных командах поселенцев состояли нестроевые солдаты, которые несли вспомогательную и охранную службу.

Каждому военному поселенцу давался пахотный надел в 6 десятин и 2 десятины сенокоса. Дом строился за счет казны. Полагалась поселенцу верхняя и нижняя одежда, каждой семье прикуплены были 1–2 лошади и корова. В случае необходимости каждая поселенческая семья обязывалась пускать к себе двух постояльцев. За право пользования всем этим

имуществом поселянин должен был 2-4 дня в неделю трудиться в своем хозяйстве, а остальное время заниматься военной подготовкой. Военные поселенцы – ремесленники (кузнецы, шорники и т. д.) жили либо на постое у хлебопашцев, либо в особых домах-казармах квартирного типа.

Служба военных поселенцев заканчивалась после 25 лет выслуги. Тому, кто желал остаться в поселении, еще 5 лет платили, как сверхсрочнику, двойное жалование, а затем его отправляли на пенсию. Сыновей военных поселенцев в возрасте 10 лет отправляли на 8 лет в специальные учебные заведения, по окончании которых они (кантонисты) становились мастерами, а проработав по специальности 12 лет, имели право сдать экзаменов на первый офицерский или статский 14-го класса чин.

ров, оружейников и т.д. В определенной мере расчет этот оправдался. Из кантонистов вышло немало дельных специалистов, породивших вместе с поповскими, чиновничьими, купеческими детьми и обедневшими дворянами российскую интеллигенцию.

П.А. Клейнмихель довелось быть у истоков военных поселений, будучи адъютантом Аракчеева при его штабе. На службе при военных поселениях он не только изучил военное дело, но и познакомился со всеми направлениями хозяйственной деятельности, присутствовавшей в их хозяйствах, что в немалой мере пригодилось ему в последующие годы службы.

Как военный, П.А. Клейнмихель совершенствовался в комиссии по составлению устава пехотной службы, в которую его направили в 1826 г. в чине

лезная дорога Санкт-Петербург – Москва. Дорога эта была самая совершенная из уже построенных в мире. Она хотя по протяженности не дотягивала до тысячи верст (в Америке уже подходили к 15-тысячной версте, а в маленькой Англии перевалили за 11 тысяч), но уже была двухпутной, с 34 станциями, самым лучшим путевым обустройством. Составы по ней могли двигаться с невиданной до того скоростью – 60 верст в час. Путь до Москвы занимал 22 часа. Фельдъегерь из столицы на сменных лошадях прежде круглосуточно скакал до Москвы из Санкт-Петербурга трое суток.

Строил Клейнмихель дорогу быстро, но дорого – людей не жалел. Чем это оборачивалось для простого народа, видно из стихотворения Н.А. Некрасова «Железная дорога»:

«Визъявление полной признательности к долговременной и полезной службе дежурного генерала Главной Императорской канцелярии, генерала-адъютанта Клейнмихеля и неусыпным трудам его по управлению двумя департаментами Военного Министерства и по исполнению особо важных поручений доверием Нашим на него возложенных. Всемилоштивейше возводим его, с нисходящим его потомством, в графское Российской Империи достоинство, на которое 1 марта 1840 года пожалована ему грамота. Николай».

(Из Императорского указа Николая I от 26 марта 1839)



Организация военных поселений предполагала создание в стране еще одного сословия – военного. Дети военных поселенцев поступали в распоряжение Военного министерства.

При создании военных поселений реализовывалась также идея, которую в свое время вынашивала еще Екатерина II в своем «Наказе» комиссии по составлению сборника законов Российской Империи. В этом документе шла речь о «среднем роде» людей, которые бы «упражнялись в ремеслах, в торговле, в художествах и науках». Создание воспитательных домов для незаконнорожденных детей также ставило целью вырастить детей «третьего чина» для среднего сословия.

Начало XIX столетия все больше обостряло проблему создания класса людей, не гнушающихся нелегкого умственного труда и искусного ремесла. В частности, в военных поселениях воспитывались государственные люди с сознанием и чувством превосходства общественно-народного блага над личным благосостоянием. Возбуждать и поддерживать такое нравственное сознание в молодых людях должны были особые военные школы, призванные готовить, по сути, младший и средний командный состав и специалистов армии, а возможно, и статской службы, то есть фельдше-

генерал-адъютанта. Доверие и симпатии Николая I он заслужил, работая на этом поприще, полное.

Аракчеев не случайно благоволил к Клейнмихелю. Наверное, был он и бюрократом, и где-то царедворцем, но и офицером слыл деятельным, знающим и требовательным. Когда в 1838 г. в Зимнем дворце случился пожар, то его восстановление поручили ему. Клейнмихель с этим нелегким заданием справился быстро и добротнo, за что награжден был специально изготовленной в его честь медалью с надписью: «Усердие все превозмогает». В следующем, 1839 г. указом от 26 марта П.А. Клейнмихеля возводят в графское достоинство.

1842 г. для него был дважды удачливым. Его назначают управляющим Военным министерством и главноуправляющим Главного управления путей сообщения и публичных зданий. Успел он построить многое, прежде всего Николаевский мост через Неву и Новый Эрмитаж. Напомним, что строительством Главному управлению путей сообщения в те годы заниматься приходилось много, поскольку строительные комитеты, ведавшие строительством в стране, находились в ведении ведомства путей сообщения.

Главной же стройкой П.А. Клейнмихеля оказалась Николаевская же-

Прямо дороженька: насыпи узкие, Столбики, рельсы, мосты.

А по бокам-то все косточки русские... Сколько их! Ванечка, знаешь ли ты?..

Карьера П.А. Клейнмихеля закончилась практически со смертью Николая I и восшествием на престол Александра II. Клейнмихель первым был уволен с должности члена Государственного совета, в котором он, правда, почти и не принимал участия. Основания для того имелись. Злоупотреблений за 13 лет службы в должности главноуправляющего за ним скопилось немало. В отставку П.А. Клейнмихель вышел в чине генерал-адъютанта, генерала от инфантерии и сенатора.

Прожил П.А. Клейнмихель не простую жизнь. За труды свои удостоен кавалерским званием всех российских орденов. Умер он в 1869 году и похоронен под церковью святого Сергия в Сергиевой Пустыне. Четырьмя годами раньше скончалась его жена Клеопатра Петровна – статс-дама Ее Императорского Величества. Сыновья Петра Андреевича: Петр, Михаил, Владимир и Александр – служили, но в генерал-майоры произведен только Владимир Петрович. Михаил Петрович умер штабс-капитаном гвардии на 25-м году жизни. Все они, кроме Владимира, покоятся в родовом склепе рядом с Петром Андреевичем.

ПОЗДРАВЛЯЕМ, КОЛЛЕГИ! «ДОРОГА МЫ»

Так называется ежемесячный западно-сибирский региональный журнал для дорожников и автомобилистов. В нем есть все! Журналисты берут интервью у руководителей области и дорожной отрасли, пишут репортажи с основных строек, помещают на страницах своего издания проблемные статьи и новые законодательные документы. Журнал богато иллюстрирован, в нем есть место и для литературных произведений, юмора, полезных советов...

В мае выходит юбилейный, пятидесятый номер журнала, с чем мы и поздравляем наших коллег.



Виктор КОНЯХИН

МЫСЛЬ В ДОРОГЕ

Кому нечего терять, тому нечего делать на наших дорогах.

Если уж спать за рулем, так с красивой попутчицей.

Почему «ходячие анекдоты» не платят дорожного налога?!

Прежде чем проехать на зеленый, получи справку, что ты не дальтоник. «Хозяин города» стоит на каждом перекрестке. Поэтому есть возможность выбрать подешевле.

На платных дорогах бродячих псов не бывает.

Найдешь свой автомобиль там, где его разбил.

Если переход подземный, значит космический!

Если ты за рулем, жизнь не успеет пройти мимо.

Вышли мы все из автомобиля. Одни – из автобуса, другие – из малолитражки.

Когда компьютер научится водить машину, он уведет ее от человека.

Не каждая ошибка – авария, иногда это новая дорога.

Автомобиль не любит тех, кто меняет бензин на пиво.

Если у автомобиля появились повадки вашей жены, пора заводить новый автомобиль.

Если ты застрял в пробке – это судьба. А если застрял в лифте – это многоэтажный дом.

Автоинспекция проводит очередной конкурс: «Кому больше заплатят».

Когда авто в угоне, оно работает без бензина.

Вседорожник. Он всех посылает дальше.



ПАМЯТИ ФРОНТОВИКА

На 85-м году ушел из жизни председатель совета ветеранов дорожных войск генерал-майор технических войск в отставке Владимир Дмитриевич СМЕРНОВ.

Владимир Дмитриевич прошел большой жизненный путь, связав его с советскими Вооруженными Силами. В 1937 году поступил в Военно-транспортную академию РККА, которую окончил в 1941 году. Всю Великую Отечественную войну находился в действующей армии в дорожных войсках. Командовал подразделениями и мостостроительными частями.

С июня 1945 г. по 1969 г. работал в центральном аппарате Министерства обороны. В мае 1969 г. назначен начальником АХОЗУ штаба объединенных вооруженных сил государств Варшавского договора. В мае 1970 г. назначен заместителем начальника Военной академии им. М.В. Фрунзе по материально-техническому обеспечению. Уволен в запас в 1975 г.

На всех должностях, которые занимал Владимир Дмитриевич, он пользовался заслуженным авторитетом и уважением. Награжден шестью орденами и двенадцатью медалями. С 1989 г. по 2002 г. бессменно руководил советом ветеранов дорожных войск.

Память о нем навсегда сохранится в наших сердцах.

Совет ветеранов,
группа друзей и товарищей

ГЕОТЕКСТИЛЬНЫЕ ПОЛОТНА



ПРОИЗВОДИТЕЛЬ
ТЕКСТИЛЬНЫХ МАТЕРИАЛОВ
ИЗ ПОЛИПРОПИЛЕНА

СИБУР-ГЕОТЕКСТИЛЬ

Сертификат СИЗДОРОЖИ

Жизнь дороги

Для писем: 620403, г. Сыктывкар-2, а/я 110. Тел/факс: (3462) 38 00 26, 38 01 43.

teltomat

Асфальтосмесительные установки



Günter Papenburg AG

GP Günter Papenburg AG - BT teltomat Ruhlsdorfer Straße 100, D - 14513 Teltow



Реконструкция, модернизация и подготовка к запуску асфальтосмесительной установки «teltomat 240G/W» в Москве



GP Günter Papenburg AG BT teltomat
Ruhlsdorfer Straße 100, D-14513, Teltow
Tel.: +49 3328/456 0
Fax: +49 3328/456 251
E-mail: teltomat@t-online.de

Московское бюро teltomat
117313, Москва, Ленинский пр., 95а
Тел.: (095) 936 4137
Факс: (095) 936 4172;
E-mail: teltomat@mail.ru

<http://www.gp-papenburg.de/teltomat>



ВЫСОКОКАЧЕСТВЕННЫЙ ТЕРМОПЛАСТИК ДЛЯ РОССИЙСКИХ ДОРОГ

Термопластик фирмы Nor-Skilt (Норвегия)
со склада в Москве

Nor-skilt

TRAFFIC SAFETY



Официальный дистрибьютор - Borum Industri A/S

Офис в Москве, 103055, ул. Лесная д.45а, Тел: (095) 978-7502, факс: (095) 978-8872



ФИНАНСИРОВАНИЕ РАЗВИТИЯ НОВЫХ НАПРАВЛЕНИЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ДОРОЖНИКОВ ДЛЯ ДИВЕРСИФИКАЦИИ БИЗНЕСА



ВЫСОЧАЙШИЙ УРОВЕНЬ БАНКОВСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ.

**113093, Москва, ул. Дубининская, д. 86, тел.:(095) 959-(6000-6009).
факс: (095) 959-6010, www.rdb.ru, e-mail: mail@rdb.ru**

ДИНАМИЧНЫЙ ДУНАРАС В ТЯЖЕЛОЙ ВЕСОВОЙ КАТЕГОРИИ

Самый полный и универсальный ряд асфальтовых катков на рынке

Чемпион - тяжеловес - это больше, чем просто вес, который, впрочем, совершенно очевидно, вывел новые тяжелые катки Дунарас на лидерские позиции.



Восемь новинок дополнили наш ряд тяжелых асфальтовых катков! Каждый из них играет свою важную роль в категории тяжеловесов от 10 до 20 тонн, а все вместе они делают нас единственным поставщиком исчерпывающего спектра асфальтовых катков.

Все новые катки обладают поистине чемпионскими достоинствами, далеко выходящими за пределы понятий "вес и размер" - от воплощенной в их конструкции уникальной технологии **высокочастотной вибрации** до удобно устроенного, **по всем правилам эргономики**, рабочего места оператора, и других **технических решений**, которые уже стали нашей торговой маркой.

Познакомьтесь поближе с катками-чемпионами в тяжелой весовой категории - загляните в офис ближайшего представительства Дунарас или посетите наш веб-сайт www.dynapac.com/dynamic

Дунарас представляет собой производственную линию Metso Minerals



DYNAPAC
The full line supplier

Метсо Минералз СНГ
Санкт-Петербург 192289, пр. 9-го Января, д.15а, тел. +812 172 46 33 факс +812 172 73 89
Москва 109052, ул. Нижегородская, д.33, тел. +095 742 78 95, факс +095 742 78 96
Екатеринбург 620026, ул. Луначарского, д.185, оф.202, тел.+3432 24 47 94, факс +3432 24 48 10

Metso Dynapac AB.
Telephone 46 455 30 60 00.
www.dynapac.com

БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ ОТ КОМПАНИИ

Меготекс

РАЗМЕТКА ДОЛЖНА БЫТЬ...



**Разметочные краски:
СПЕКТРАЛАН**

РАЗМЕТКА ДОЛЖНА БЫТЬ ВИДНА...



**Термопластик
МЕГОПЛАСТ**

**РАЗМЕТКА ДОЛЖНА БЫТЬ ВИДНА
НОЧЬЮ И ВО ВРЕМЯ ДОЖДЯ...**



**Стеклошарики
ЛЮКС
УЛЬТРАЛЮКС**

Сделаем дороги красивыми и безопасными!

Телефон: (095) 105-10-21 • факс: (095) 105-10-22

e-mail: info@megotex.com • www.megotex.com