

С Новым  
Годом!



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

Издается с 1927 года

# АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ

1/2004



ТРАНСПОРТНАЯ  
СТРАТЕГИЯ  
РОССИИ

с.2

КАЛУЖСКАЯ УСТРЕМЛЕННОСТЬ  
Интервью губернатора А. Артамонова

с.6

Дорожный бюджет

2004. № 1

с.8

*Благодарим всех уже использующих  
передовые GPS/ГЛОНАСС  
технологии от Джавыда!*



**JAVAD®**  
NAVIGATION SYSTEMS

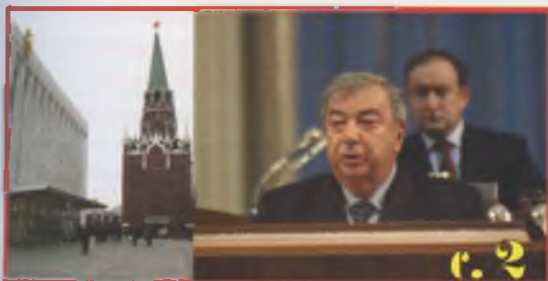
*Мы делаем Вашу работу более  
эффективной и производительной*



❄ [www.javad.com](http://www.javad.com)  
❄ [www.javadgps.ru](http://www.javadgps.ru)

119071, Москва, ул. Стасовой, д. 4, Донской Посад, офис А500,  
тэл. (095) 726-87-32, факс (095) 726-87-45, e-mail: sales@javad.ru

# В НОМЕРЕ:



## С МЕСТА СОБЫТИЯ

Приоритеты нового века..... 2-4  
Транспортная стратегия ..... 5



## ИЗ ПЕРВЫХ РУК

Калужская устремленность ..... 6-7

## ЭКОНОМИКА И ФИНАНСЫ

Дороги и налоги .....8-10  
Личный интерес..... 11-16



## ПРОБЛЕМЫ И РЕШЕНИЯ

Торги наши тяжкие ..... 18-19

## ДОРОГИ XXI ВЕКА

Сверхплановые километры .....20  
Уверенная поступь .....21



## ЛИЗИНГ

Надежно, выгодно, удобно ..... 22-23

## НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

Мировой дорожный конгресс .. 24-25

## РЕГИОНЫ

Костромское перепутье ..... 26-28

## ПОЛЕМИКА

Еще раз о "Златопласте" ..... 29

## СЕМИНАРЫ

Разметка: оптимальный  
вариант ..... 30-31



## ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ

Кто ездит, тот и платит ..... 32-33

## ДЕЛОВАЯ ХРОНИКА ..... 34

## РЕГИОНАЛЬНЫЙ ВЫПУСК

Дороги Калужской области ..... 35-62

## ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Усиление асфальтобетонов ..... 63

## КРУГ ЧТЕНИЯ

Судьба .....64  
Старый полустанок.....65-67



## СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

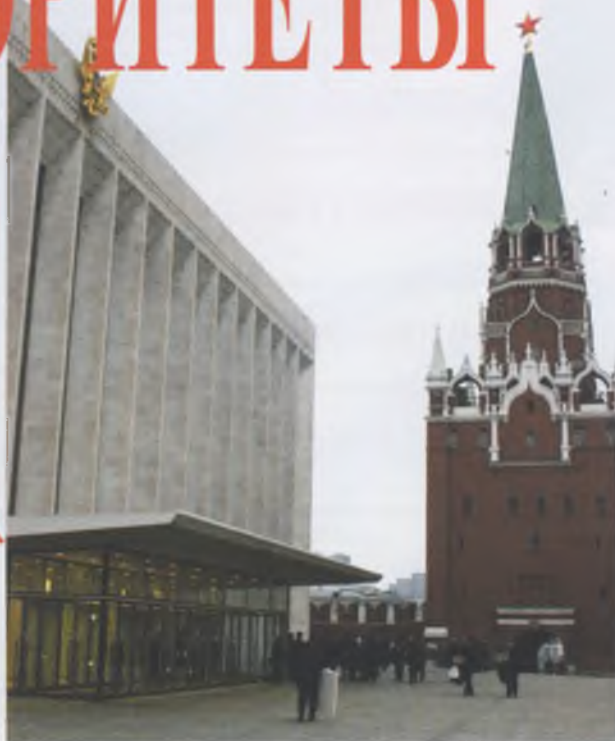
Последний министр путей  
сообщения дореволюционной  
России ..... 68-69

## ЮБИЛЕИ

Лидер региональной  
экономики.....70-71  
Вологодское притяжение .....72

На первой странице обложки  
фотоэтиюд Александра АЛЕКСАНДРОВА

# ПРИОРИТЕТЫ НОВОГО ВЕКА



## ОРГАНИЗАТОРАМ И УЧАСТНИКАМ ВСЕРОССИЙСКОЙ НАУЧНО- ПРАКТИЧЕСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ «ТРАНСПОРТНАЯ СТРАТЕГИЯ РОССИИ»

*Приветствую организаторов и участников  
Всероссийской научно-практической  
конференции.*

*Ваша встреча посвящена важному  
вопросу – обсуждению транспортной  
стратегии страны. Россия – с ее огромными  
территориями – нуждается в обширной,  
развитой, эффективно работающей  
транспортной сети, связывающей воедино  
все регионы.*

*И это – неременное условие  
цивилизованного развития государства,  
его экономического роста, безопасности  
и международного авторитета.*

*Убежден, что ваша конференция будет  
способствовать широкому общественному  
обсуждению стратегических вопросов  
развития транспортной сферы,  
выработке конструктивных  
рекомендаций и решений.*

*Желаю вам успехов, плодотворной работы  
и всего самого доброго.*

В. ПУТИН

3 декабря 2003 г.

*3 декабря в Государственном  
Кремлевском Дворце состоялась  
Всероссийская научно-практическая  
конференция «Транспортная  
стратегия России», определившая  
приоритеты развития  
транспортных отраслей до  
2025 года.*

*В ее работе приняли участие  
более шести тысяч специалистов  
и руководителей крупнейших  
предприятий дорожно-  
транспортного комплекса,  
главы федеральных округов,  
представители Правительства  
России, Федерального собрания,  
руководители ряда субъектов  
РФ, ведущих научных центров,  
профессиональных союзов  
и ассоциаций, бизнесмены,  
журналисты.*

*Вел заседание и выступил  
с основным докладом министр  
транспорта России Сергей Франк,  
с содокладом – министр путей  
связи РФ Вадим Морозов.*

## Москва, Кремль...

Задолго до начала конференции у Боровицких ворот Кремля царит привычное для такого рода мероприятий предпраздничное столпотворение. Среди прибывших на конференцию многие в форменной одежде железнодорожников, моряков, летчиков. Сибиряков и уральцев легко узнать по меховым шапкам: на российских северах кое-где уже за минус 20, южан, жителей средней полосы – по легким осенним нарядам: зима в Москве явно приподнялась. Ближе к началу конференции у Боровицких ворот привычная глазу москвича «транспортная пробка» у входа на территорию Кремля.

Но вот в Кремлевском Дворце трубы сыграли «сбор», грянул марш, и по центральному проходу поплыли знамена России, Минтранса и МПС. Главное для транспортников событие в 2003 году объявляется открытым. Полномочный представитель Президента в Дальневосточном федеральном округе Константин Пуликовский зачитал приветствие Владимира Путина участникам конференции, а вице-премьер Правительства России, курирующий транспортный блок, Владимир Яковлев – Михаила Касьянова.

Зал встретил приветствия руководителей государства аплодисментами, хотя и



с легкой обидой. Неужели так заняты премьер и Президент (в тот день – надо же так спланировать!) – действительно проходило заседание Госсовета), что не смогли уделить столь важному событию, а по существу съезду многомиллионной армии транспортных малую толику своего времени? И не потому ли, подумалось многим, так безобразно загоняют чиновники из Минфина, Минэкономики, других министерств и ведомств на запасные пути литерный поезд с названием «Проблемы дорожно-транспортного комплекса»?

О них прямо говорили на конференции и вице-премьер Правительства России, и почти все выступавшие. Вот только то, что касается дорожного дела: 12 миллионов россиян до сих пор лишены доступа к федеральной сети дорог, а сами эти магистрали давно работают в системе перегрузки, катастрофически не хватает мостов. Но главное – недостает понимания и государственного подхода к решению накопившихся в транспортном комплексе проблем. И именно об этом шла речь на форуме российских транспортников.

### Каша из топора

Первым на конференции выступал вице-премьер **Владимир Яковлев**, бывший мэр Санкт-Петербурга, ныне курирующий в правительстве транспортный блок. Государство, сказал он, не имеет права снимать с себя ответственность за развитие важнейшего сектора экономики, каким и является транспорт. Но должно снять с себя хозяйственные функции, дать возможность развитию рыночных отношений. Применительно к дорожной сфере, по мнению вице-преьера, речь идет о необходимости скорейшего преодоления отставания в развитии опорной сети дорог, из-за чего сдерживается экономическое и социальное ускорение. Поэтому новая концепция развития автомобильных дорог (кстати, наш журнал ее полностью опубликовал в № 7–8/2003), являющаяся одной из составляющих транспортной стратегии, должна быть как можно быстрее реализова-

на, сделал вывод Владимир Яковлев. И добавил: в виде качественной долгосрочной программы.

Сидевшие неподалеку дорожники удивленно переглянулись, дескать, хороших программ у Росавтодора хватает, вот бы правительству с финансированием подсобить, с дорожным фондом. Ведь именно по этой причине – из-за нехватки средств – на сегодняшний день заморожены тысячи дорожных строек по всей стране. И только две из них ведутся ударными темпами: та, что была начата при нынешнем вице-премьере в Санкт-Петербурге, да многострадальная дорога Чита – Хабаровск. Хорошая долгосрочная программа – большое дело, делились впечатлениями дорожники, да только, как говорится, кашу из топора не сварить. Средства нужны.

С этим согласен и основной докладчик – министр транспорта. **Финансирование дорожного дела, сказал он, и финансирование социальных программ – это, по сути, однонаправленные векторы.** Приоритеты государственного бюджета в 2004 году – об этом заявил сам Президент – отданы социальным программам. Значит, и дорожному делу?

На самом деле в последние годы финансирование дорожной отрасли сокращается, а темпы автомобилизации наоборот стремительно растут. Поэтому необходимо ликвидировать эту диспропорцию, сказал Сергей Отгович, и для этого надо **по крайней мере удвоить финансирование дорожной отрасли и сделать его стабильным.** Вместе с тем средства, направленные в дорожный сектор, должны использоваться с максимальной эффективностью. Речь идет о значительном повышении качества дорожных проектов, принципиально новых технологиях, основанных на достижениях передовой науки, комплексном обустройстве дорог и придорожных полос.

Транспортной стратегией, подвел итог министр, предусмотрено, что весь этот комплекс вопросов будет проработан в Национальной программе модернизации и разви-



тия автомобильных дорог, которую предстоит обсудить в правительстве весной 2004 года.

### Стратегия и тактика

Из многих интересных докладов на конференции дорожники в кулуарах выделяли выступления президента Торгово-промышленной палаты **Евгения Примакова** и начальника управления транспорта и связи Москвы **Александра Беляева**. Может быть, потому, что они затрагивали спорные и непопулярные в Правительстве и Госдуме темы – восстановления дорожного фонда, платных дорог, коммерческого использования придорожной полосы.

Бывший глава российского Правительства, а ныне главный полпред российского бизнеса, интересы которого выражает Торгово-промышленная палата, назвал дорожную отрасль сегодня основной сферой внимания крупного капитала. Денег в бюджете всегда не хватает, сказал он, значит, необходимы такие законы и такие схемы, которые привлекут частные капиталы в дорожный сектор. Речь идет о платных дорогах, частном партнерстве с государством при строительстве магистралей и их эксплуатации. А особенно желанно для бизнеса коммерческое использование придорожной полосы, в чем, кстати, стараются преуспеть москвичи.

Правда, по их оценке, Москве сегодня не хватает как минимум 350 километров. Транспортная инфраструктура столицы уже давно стала тормозом развития производства и бизнеса. Как показывает опыт зарубежных стран, сказал Александр Беляев, темпы роста доли автотранспорта в общем балансе примерно соответствуют темпам роста ВВП. Исходя из задачи, поставленной Президентом России об удвоении ВВП, экономический рост всегда сопровождается ростом автомобилизации, что мы и наблюда-



## ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ СТРУКТУРНЫХ ПРЕОБРАЗОВАНИЙ В ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ

### *Развитие и реформирование дорожного хозяйства*

Стратегия реформирования дорожного хозяйства должна быть ориентирована:

- на достижение соответствия между спросом и предложением пропускной способности дорожной сети в условиях роста парка транспортных средств исходя из перспективного уровня автомобилизации страны – порядка 80 автомобилей на 100 домохозяйств (300 автомобилей на 1000 жителей);
- а также на обеспечение:
  - транспортной связанности территории Российской Федерации, как в национальных границах, так и в региональном разрезе, исходя из обеспечения доступа к сети по подъездам с твердым покрытием для практически всех населенных пунктов, в которых проживает подавляющая часть населения страны, стратегических интересов Российской Федерации;
  - бесперебойного движения на основной части дорожной сети вне зависимости от сезонности и погодных условий;
  - доведение транспортно-эксплуатационных качеств дорог до уровня международных стандартов;
  - повышение безопасности дорожного движения и сокращение числа дорожно-транспортных происшествий по причине дорожных условий.

**Институциональная основа проводимых реформ** – сохранение базовой части сети автомобильных дорог общего пользования в государственной (федеральной, субъектов РФ) или муниципальной собственности.

Одновременно должны быть созданы условия для строительства и эксплуатации автомобильных дорог и искусственных сооружений на коммерческих началах с привлечением средств международных финансовых организаций и частных инвесторов.

Должны произойти уточнения и изменения в существующей классификации дорог с соответствующим перераспределением ответственности за состояние и развитие автомобильных дорог между уровнями государственной власти, местного самоуправления, а также новыми собственниками, в том числе с учетом:

- проводимой административной реформы и реформы органов местного самоуправления;
- перспективной системы доходных полномочий бюджетов разных уровней и, соответственно, возможностей финансирования содержания и развития дорог и улично-дорожных сетей;
- реальных темпов и пропорций развития коммерческого сегмента дорожного хозяйства.

В соответствии с реформированием структуры собственности дорожной сети предстоит реформирование системы государственных предприятий дорожного хозяйства, имея в виду, что часть из них:

- сохранится в федеральной собственности, в собственности субъектов Российской Федерации, в собственности муниципальных образований;
- будет приватизирована;
- подлежит диверсификации или ликвидации.

**Экономическая основа проводимых реформ** заключается в переводе финансирования развития и содержания автомобильных дорог, включая муниципальные дороги и улично-дорожную сеть городов, на механизмы, в основу которых положен принцип "пользователь платит".

Переход является поэтапным.

На первом этапе должны быть осуществлены пересмотр бюджетных полномочий и установление источников финансирования дорожного хозяйства по уровням бюджетной системы. С учетом недостаточного объема сборов пользовательских налогов для финансирования наиболее крупных и значимых дорожных объектов на первом этапе потребуются привлечение дополнительных бюджетных источников.

При этом предполагается:

- расширение (уточнение) номенклатуры, а также диверсификация налогов и сборов с пользователей автомобильных дорог;
- постепенное увеличение налоговой нагрузки на пользователей автомобильных дорог, в том числе постепенное повышение акцизов на бензин автомобильный, дизельное топливо и моторные масла;
- введение платы за проезд по автомагистралям;
- конкретизация понятия "дорожный налог", предусмотренного в Налоговом кодексе РФ; определение базы его исчисления и ставок.

Предстоит также сформировать действенные механизмы:

- распределения указанных налогов по уровням бюджетной системы, имея в виду наделение каждого уровня финансирования дорожного хозяйства собственными доходными источниками;
- распределения финансовой помощи из федерального бюджета на государственную поддержку дорожного хозяйства субъектов Российской Федерации, а также из территориальных бюджетов – муниципальным образованиям, имея в виду учет территориальной неравномерности развития дорожной сети, автомобильного парка и объемов движения;
- планирования и софинансирования согласованных проектов развития базовой улично-дорожной сети городов;
- увязки долгосрочных и среднесрочных инвестиционных планов дорожного строительства с бюджетным процессом, ориентированным в настоящее время на годовые циклы;
- привлечения внебюджетных, в том числе заемных, средств для строительства и эксплуатации автомобильных дорог на коммерческой основе.

На втором этапе по мере роста доходов населения и предприятий предполагается дальнейшее повышение налоговой нагрузки на пользователей автомобильных дорог и переход на финансирование автомобильных дорог только за счет налогов и сборов с пользователей с расширением привлечения внебюджетных источников финансирования.

**Из «Транспортной стратегии Российской Федерации»**

даем, а значит, столице остро требуется качественно новая уличная дорожная сеть. Создать ее без восстановления дорожных фондов (как федерального, так и территориального), по мнению начальника управления столичного транспорта, задача непосильная. И вывод: темпы развития дорожной сети должны превышать темпы роста ВВП. В противном случае на задаче, поставленной Президентом, можно ставить крест.

Чтобы этого не допустить, сказал в своем заключительном слове на конференции Сергей Оттович, и нужен был такой серьезный профессиональный разговор. Каждое предложение, замечание, любые планы по обновлению транспортных отраслей могут быть реализованы только в тесном взаимодействии органов государственной власти, законодателей, представителей научной и транспортной общественности, бизнеса. И как было сказано Президентом нашей страны, центральным вопросом обновления транспортной политики является достижение принципиально нового качества услуг на транспорте, нового уровня их доступности и надежности.

Транспортная стратегия, которая была всесторонне обсуждена на научно-практической конференции в Кремле, как раз и призвана стать рычагом, поддерживающим экономический рост и повышающим уровень жизни россиян.

★ ★ ★

В перерыве заседания министр транспорта РФ **Сергей Франк** провел пресс-конференцию для журналистов, пишущих на темы транспорта, на которой было заявлено, что новая стратегия будет учтена в бюджете на ближайшие годы, а ее отдельные положения успешно реализуются уже сегодня. Он также сообщил, что на заседании Правительства 18 декабря будут рассматриваться соответствующие документы и предложения по развитию транспортной инфраструктуры. А основной упор в стратегии, сказал министр, делается на взаимовыгодном партнерстве частного бизнеса и государства. Доля последнего в транспортных проектах будет составлять примерно одну четвертую часть.

Отвечая на вопросы о повышении акцизов на бензин и о других источниках финансирования будущих транспортных программ, руководитель Минтранса заметил, что эти механизмы применяются во всех странах и считаются справедливыми. Вводиться они должны постепенно, с учетом платежеспособности населения и с обязательной увязкой с тарифной политикой государства.

Министр ответил и на другие вопросы журналистов, подчеркнув, что никаких революционных потрясений в обществе в связи с реализацией новой транспортной стратегии не будет.

**Владимир СТАРОСТИН  
Фото Валерия САФРОНОВА**

# ТРАНСПОРТНАЯ СТРАТЕГИЯ

После обсуждения проекта транспортной стратегии на Всероссийской научно-практической конференции в Кремле, в которой приняли участие представители всего транспортного сообщества страны, состоялось заседание коллегии Минтранса РФ по этому же вопросу. На коллегии был доработан документ, представленный на заседании Правительства РФ 18 декабря. О некоторых возможных корректировках и изменениях собравшимся доложили председательствующий на коллегии министр транспорта РФ Сергей Франк, вице-премьер Правительства РФ Владимир Яковлев и министр путей сообщения России Вадим Морозов. С докладом о современном состоянии транспортной системы, целях и задачах ее развития, ожидаемых результатах реализации транспортной стратегии выступил заместитель министра транспорта РФ Борис Новосельцев.



## ЭКОНОМИЧЕСКИЙ РОСТ И КАЧЕСТВО ЖИЗНИ

В документах, представленных на коллегию, указывается, что за первые два года реализации Программы «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)» достигнуты определенные результаты в укреплении транспортной системы России. Введены в эксплуатацию новые производственные мощности, проведена модернизация и реконструкция действующих объектов транспортной инфраструктуры, рабочий парк пополнен новыми транспортными средствами. Вместе с тем возникли объективные предпосылки корректировки Программы как важнейшего инструмента проведения национальной транспортной политики и координации комплексного развития транспортной системы страны.

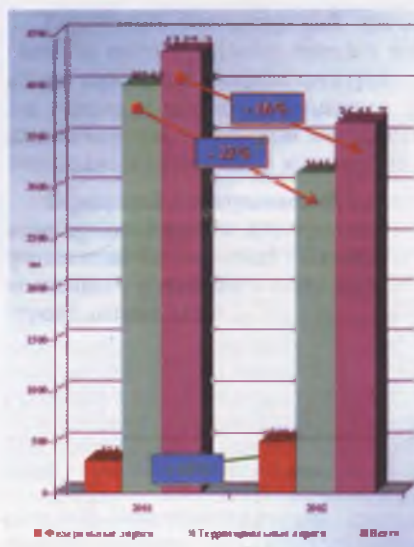
В связи с выдвиганием на первое место приоритетов повышения экономического роста и качества жизни людей при выработке национальной транспортной политики и стратегии на среднесрочную и на более отдаленную перспективу, как отмечалось на коллегии, возникла необходимость переноса данных приоритетов в Программу. А поставленная перед страной задача удвоения к 2010 году внутреннего валового продукта (ВВП) требует пересмотра темпов развития транспортного сектора экономики.

Анализ хода реализации Программы показал, что финансирование мероприятий Программы из федерального бюджета в 2002 г. составило 96 процентов от утвержденных значений, в 2003 г. (оценка) – 94 процента. Общий объем недофинансирования составил 10,6 млрд рублей в ценах 2004 года. Финансирование Программы из бюджетов субъектов Российской Федерации в 2002 г. составило 73 процен-

та от предусмотренного уровня, в 2003 г. – 66 процентов. Финансирование из внебюджетных источников в 2002 г. составило лишь 49 процентов, в 2003 г. – 50 процентов от предусмотренного уровня. Подпрограмма «Автомобильные дороги» из всех источников профинансирована за эти годы лишь на 49 процентов.

Среди причин, обуславливающих необходимость корректировки (актуализации) подпрограммы «Автомобильные дороги» специалисты особо выделяют следующие. Первое – изменения в прогнозных параметрах социально-экономического развития Российской Федерации в целях решения задачи по удвоению внутреннего валового продукта к 2010 году. Второе – принятие Закона об основных принципах местного самоуправления, определяющего изменение отношений к собственности транспортной инфраструктуры. Третье – изменения в налоговом законодательстве, которые привели к снижению доходов субъектов Российской Федерации (территориальных дорожных фондов), а также к изменению распределения доходов среди них (в целом уровень финансирования дорог сократился от 2,5 процента от ВВП в 1999–2000 годах до 1,5 процента в 2003 году).

Динамика ввода в действие автомобильных дорог в 2001–2002 годах



## ИСХОДА ИЗ РЕАЛЬНОСТИ

В качестве основных источников формирования средств для финансирования автомобильных дорог предусматриваются: дорожный налог, транспортный налог, акциз на горюче-смазочные материалы; плата за пользование автомагистралями исходя из грузоподъемности транспортного средства и времени пользования дорогой (евровиньет); доля земельного налога.

В своем выступлении на коллегии первый заместитель министра транспорта РФ – руководитель Росавтодора Игорь Слюняев сделал упор на определении стратегии как искусства правильного позиционирования в потоке событий. Мировые институты, прежде всего банковские структуры, сказал он, не рассматривают российскую транспортную инфраструктуру как привлекательный объект. И это при том, что наш транзитный потенциал может составлять до 10 процентов мирового грузооборота. Но, по мнению руководителя дорожников, еще не определены перспективные направления перемещения грузов и пассажиров, нет прогноза развития, слабо увязаны амбициозные планы по увеличению протяженности федеральных дорог с реальным положением. Ведь сегодня 80 процентов бюджетных средств согласно ФЦП «Модернизация транспортной системы России» направляется всего на два объекта – КАД Санкт-Петербурга и дорогу Чита – Хабаровск.

\*\*\*

Коллегия приняла к сведению доклад, ценные замечания и предложения, высказанные в ходе обсуждения, поручила соответствующим структурам внести в документ необходимые корректировки и представить проект транспортной стратегии страны в Правительство Российской Федерации.



# КАЛУЖСКАЯ УСТРЕМЛЕННОСТЬ

**Анатолий Дмитриевич АРТАМОНОВ** родился в 1952 году в с. Красное Хвастовичского района. В 1974 году окончил Московский институт инженеров сельскохозяйственного производства имени В.П. Горячкина, инженер-механик. Работал главным инженером совхоза «Шаховский», директором совхоза «Грузовский», начальником районного управления сельского хозяйства, первым секретарем Мосальского РК КПСС. С 1991 года – в Обнинском управлении строительства. Он стоял у истоков совместного российско-венгерского предприятия «Рос Сан-Тим», занимающегося внедрением новейших строительных технологий на российском рынке. В 1996 году избирается вице-губернатором, а в 2000-м – губернатором Калужской области. Эти годы по интенсивности труда равны иным десятилетиям. В качестве главных приоритетов своей деятельности А.Д. Артамонов считает газификацию села, привлечение инвестиций в перерабатывающую промышленность, развитие малого бизнеса, строительство социально значимых объектов и дорог.

Имеет государственные награды и знаки отличия различных министерств и общественных организаций. В частности, Русский биографический институт и Русская Православная Церковь по итогам 2001 года признали его «Лучшим губернатором». В 2002 году он отмечен дипломом Российской академии бизнеса и предпринимательства. Имеет знак «Петра Великого» и диплом «Лучший менеджер». В 2003 году ему присвоено звание «Созидатель года», кроме всего прочего и за достижения в развитии транспорта. Присуждены также дипломы «Гран-при» и почетный приз «Золотая триумфальная арка». Награжден орденами русской православной церкви. Почетный строитель России. Действительный член Петровской академии наук и искусств.

– Анатолий Дмитриевич, 5 июля 2004 года исполняется 60 лет со дня образования Калужской области. Как вы оцениваете этот исторический период?

– Шел 1944 год. Война победоносно завершилась, и руководство страны постепенно сосредоточивало свое внимание на восстановлении разрушенного народного хозяйства. С целью усиления административного аппарата на местах образовывались несколько новых областей за счет разукрупнения старых, в том числе и Калужская область. А вообще-то, наш регион как самостоятельный хозяйственный и политический субъект в составе России существует с переры-



вом в 15 лет с 1777 года. Тогда указом Екатерины II было создано Калужское наместничество, что приравнивалось к губернии. В 1796 году новое административное деление подтверждено указом Павла I, в нем наш регион значится уже как «чистая» губерния. Она была упразднена в 1929 году. А в 1944-м восстановлена как область.

### Визитная карточка области

Калужская область расположена к юго-западу от Москвы (от Калуги до столицы всего 190 км), площадь – 29,9 тыс. кв. км.

Протяженность с севера на юг и с запада на восток примерно одинаковая – 220 км. Население – 1095 тыс. человек, в том числе городское – 809 тыс., сельское – 286 тыс. Городов – 19, поселков – 13, сельских населенных пунктов – 3278.

В области действуют свыше 2000 предприятий различных форм собственности. Калужская область обладает довольно развитой транспортной системой, способной обеспечить не только добственные нужды, но и потребности сопредельных территорий. На долю автотранспорта приходится до 75 процентов перевозок грузов и пассажиров.

За 60-летнюю историю было всякое, как говорят, и взлеты, и падения. Но в целом это был период созидания, подъема экономики и жизненного уровня людей. Особенно показательны в этом отношении последние годы. За девять месяцев 2003 года (интервью состоялось в ноябре. – Прим. ред.) произведено промышленной продукции на сумму 33,6 млрд рублей. По сравнению с тем же периодом 2002 года индекс промышленного про-

изводства составил 109,4 процента.

Среди пяти соседних регионов Калужская область занимает первое место по темпам роста валового регионального продукта, в Центральном федеральном округе – четвертое место и двадцатое место в Российской Федерации. По прогнозам, наши общие экономические показатели в 2004 году улучшатся на 5,5–5,8 процента. Номинальная величина ВРП составит 58 млрд рублей. Это и будет нашим подарком к знаменательной дате.

– Анатолий Дмитриевич, разъясните, пожалуйста, такую ситуацию. Недавно состоялось заседание Госсовета РФ под председательством Президента России Владимира Владимировича Путина. Вы на нем присутствовали, а потом и выступили по горячим следам на расширенном заседании Правительства. Известно также, что вы готовились выступить по транспортным проблемам, а выступили по дорожным. И говорили не о Калужской области, а о всей России. Почему?

– Причина одна: финансирование дорожной отрасли сокращается, и эта тенденция связана в первую очередь с изменениями налогового законодательства в части формирования территориальных дорожных фондов. Проблема не нова, она является притчей по языкам для губернаторов уже третий год. Вот они и попросили меня актуализировать общие идеи, чтобы каждому не говорить об одном и том же.

– А нельзя ли поподробнее раскрыть ваше выступление?

– Пик финансирования дорожного хозяйства страны был в 2000 году. Тогда его объем составил в сопоставимых ценах 2003 года 321,7 млрд рублей. Потом он все время падает, вклю-



чая, по прогнозу, и 2004 год. Согласно подпрограмме «Автомобильные дороги» Федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России, 2002–2010 годы» финансирование дорог за счет федерального бюджета в 2004 году должно составить 115,8 млрд рублей, в том числе на федеральную сеть 68,8 млрд рублей и на субвенции и субсидии для дорог субъектов Российской Федерации 47,0 млрд рублей. Эти объемы считаются минимальными исходя из задач функционирования дорожной отрасли. Однако в федеральном бюджете на 2004 год на финансирование дорожного хозяйства предусмотрено 79,1 млрд рублей (или 68 процентов от утвержденной программы), в том числе на федеральную сеть 40,1 млрд рублей (58 процентов) и на государственную поддержку дорожного хозяйства регионов 39,0 млрд рублей (83 процента). Ясно, что это приведет к невыполнению как текущих работ по содержанию и ремонту 47 тыс. км автодорог федеральной сети, так и поручений Президента Российской Федерации по своевременному вводу в эксплуатацию автомобильной дороги «Амур» (Чита – Хабаровск) и первой очереди кольцевой автомобильной дороги вокруг Санкт-Петербурга.

Что касается финансирования дорожного хозяйства субъектов Федерации за счет собственных средств, то здесь дело обстоит еще хуже. За период 2000–2004 гг. они фактически снижаются с 236,1 млрд рублей до 93,7 млрд, или в 2,5 раза. При этом ежегодное увеличение сумм субвенций и субсидий на финансирование дорожного хозяйства регионов в качестве компенсаций потерь их бюджетов в связи со снижением ставки и в конечном итоге отмены налога на пользователей дорог кардинально проблему финансирования территориальной дорожной сети не решают. Если в 2000 году с учетом субвенций и субсидий на финансирование дорожного хозяйства субъектов Федерации было направлено 253,9 млрд рублей, то, по прогнозу, в 2004 году ожидаемые расходы составят 129,1 млрд рублей, или в 2 раза ниже уровня 2000 года. Уменьшение объемов финансирования дорожного хозяйства субъектов Федерации за счет собственных источников усугубляется не только изменением налогового законодательства, но и несовершенством действующего с 2003 года порядка исчисления и уплаты акцизов на нефтепродукты, но обеспечивающего их распределения между регионами пропорционально объемам потребления горюче-смазочных материалов. По итогам первого полугодия 2003 года (других данных у меня тогда не было) почти 80 процентов поступлений от акцизов на нефтепродукты сконцентрированы в областях, которые привязаны к нефтяной трубе. Несмотря на неоднократные поручения Правительства РФ, постановления Совета Федерации, министерствами финансов и по налогам и сборам до настоящего времени эта проблема не решена. В результате в 2003 году в значительной части регионов не обеспечивается в полном объеме финансирование работ по содержанию и ремонту территориальных дорог за счет собственных источников и практически свернуты все строительные работы.

Однако в федеральном бюджете на 2004 год ситуация с финансированием территориальных дорог за счет собственных средств не только не находит решения, но еще более ухудшается в связи с завершением в 2003 году поступлений по заключительным расчетам и

погашению задолженности по налогу на пользователей автомобильных дорог. Кроме того, размеры субвенций и субсидий определены в объеме 39,0 млрд рублей, или на уровне 2003 года без учета прогнозируемой инфляции.

**– Да, безрадостная картина. Будем надеяться, что на федеральном уровне найдут какие-то решения, и коллапс дорожной отрасли из-за недофинансирования не произойдет. Однако перейдем к конкретным вопросам, касающимся дорог Калужской области. Вы вспомнили сегодня историю с екатерининских времен. Готовясь к интервью, я прочитал одну старую книгу, относящуюся к середине позапрошлого века. В ней перечислены органы управления Калужской губернии. Среди прочих названа губернская строительная и дорожная комиссия. Но если в других учреждениях были свои руководители, то председателем комиссии был начальник губернии. Этим самым подчеркива-**

#### Областные достопримечательности

Из наиболее чтимых достопримечательностей Калужской области известны: ансамбль Пафнутьево-Боровского монастыря (XV–XVI вв.), Оптина пустынь (XIV–XV вв.), где бывали и жили Гоголь, Тургенев, Толстой, Достоевский, братья Киреевские, другие классики, Музей-усадьба «Полотняный завод», бывшее имение Гончаровых, куда наезжали Пушкин, Гоголь, Пирогов, Луначарский. В области родились, жили и работали маршал Жуков, Циолковский, Чижевский, Дашкова, Баженов, Радищев и другие знаменитости.

К их родовым гнездам, усадьбам и музеям проложен асфальт.

**лось большое значение, которое придавалось тогда дорогам в губернии. В книге есть такие слова: «Дороги строит губернатор». А как сейчас?**

– Наверное, так же, как и тогда. Год назад у нас был департамент строительства и средств сообщения. В связи с возрастными задачами дороги из его ведения были изъяты и создан специальный Департамент дорожного хозяйства. Что касается моих обязанностей, то дороги в них занимают важное место. Я лично курирую основные дорожные проекты.

**– Это видно хотя бы по вашему отношению к сельским трассам. Особое внимание к ним связано с тем, что вы из сельской местности?**

– Если хорошая дорога на Москву существует уже 150 лет, то калужская глубинка еще 5–7 лет назад буквально задыхалась от бездорожья. Хороших дорог не было даже вокруг районных центров. Сейчас картина меняется. Ежегодно мы приводим в нормативное состояние 30–40 км сельских и внутрихозяйственных трасс, соединяющих населенные пункты, и переводим их в сеть дорог общего пользования. В этом году на эти цели выделялось 60 млн рублей, из них 25 млн за счет субвенций Росавтодора.

**– Ваша программа «Школьный автобус» – это ведь тоже сельские дороги. Кстати, как родилась эта идея?**

– Сейчас в некоторых деревнях стало мало школьников. К тому же мы ликвидировали школьные интернаты: ребенок должен жить и воспитываться в семье. Школы оставили только в крупных населенных пунктах. Для перевозок школьников закупили 105 автобусов, в прошлом году открыли 85 школьных маршрутов, общая протяженность которых на сегодняшний день составляет 1437 км. Все их привели в порядок: уложили 35 км асфальта, отремонтировали 35 км щебеночного покрытия, 111 км отпрофилированы, установили 63 автопавильона. Установлен строгий контроль за содержанием этих маршрутов.

**– Какой вам видится перспектива родного калужского края?**

– Если коротко, то я смотрю на экономическое и социальное развитие региона вполне оптимистично. Для благополучной жизни и динамичного роста всех сфер экономики у нас все есть. Встает на ноги промышленность. У нас есть предприятия, разрабатывающие самые современные наукоемкие, в том числе космические – мы ведь родина Циолковского! – технологии. Развивается энергетическое и транспортное машиностроение, радиоэлектроника и приборостроение. Успешно реализуются наши планы и в развитии агропромышленного комплекса. На необъятный московский рынок калужане всегда поставляли молоко, мясо, картофель, овощи. Пищевая промышленность – одна из основных специализаций области.

В юбилейному году начинает реализовываться программа стабилизации экономики до 2007 года. В результате должны быть осуществлены 199 некоммерческих и 40 основных коммерческих проектов. Объемы промышленного производства за четыре года увеличатся на 60 процентов, а доходы бюджета, полученные на каждого жителя области, вырастут в 1,4 раза. Экономический рост примет более устойчивый характер, а с ним мы связываем решение целого ряда насущных проблем: качественно-го питания, добротного жилья, хорошего образования, современного здравоохранения, социальной защиты и безопасного проживания граждан. Это, наконец, более высокая продолжительность жизни.

С выполнением дорожной программы до 2010 года, которая принята в области, будет создана оптимальная дорожная сеть. И, в частности, хорошие дороги сделают приятными путешествия для многочисленных российских и зарубежных туристов к историческим памятникам и святым местам. Ведь у нас находится, по сути, Мекка православия с XVI века – знаменитая Оптина пустынь. Новую жизнь получила возрожденная Тихонова пустынь. Не иссякает поток туристов в другие исторические места. Развитие туризма – наша насущная задача. А то, что мы выполним дорожную программу, я не сомневаюсь. Для ее реализации мы ищем и находим резервы, несмотря на дефициты и нехватки. Жить без дорог невозможно, значит, внимание к ним неизбежно вернется и на федеральном уровне.

**– Ну а юбилей области?**

– Это очередная веха на пути созидания.

**Беседу вел Вадим АСТАШИН**

Материалы о калужских дорожниках  
читайте на странице 35–62.

**Валерий  
МОСАЛОВ,  
заместитель  
генерального  
директора  
Российской  
ассоциации  
территориальных  
органов  
управления  
автомобильными  
дорогами  
«РАДОР»**



# ДОРОГИ НАЛОГИ

## НА МЕЛИ

С 1 января 2003 года, как известно, были упразднены налог на пользователей автомобильных дорог и налог с владельцев транспортных средств. Указанные налоги являлись основными источниками образования средств территориальных дорожных фондов и обеспечивали финансирование региональной дорожной сети в объеме почти 153 млрд руб. (в ценах 2003 года).

В связи с отменой этих налогов в бюджете на 2003 год целевыми источниками финансирования дорожного хозяйства субъектов Российской Федерации были определены: транспортный налог; акцизы на нефтепродукты в размере 50 процентов доходов; земельный налог в размере 100 процентов доходов, подлежащих зачислению в бюджеты субъектов Российской Федерации; поступления от погашения задолженности, образовавшейся на 1 января 2003 года по налогу на пользователей автомобильных дорог, штрафам и пеням за несвоевременную уплату указанного налога, а также по заключительным расчетам по налогу на пользователей автомобильных дорог за 2002 год.

Учитывая, что поступления от этих налогов не обеспечивали в полном объеме компенсацию выпадающих доходов от упраздненных налогов Федеральным законом "О федеральном бюджете на 2003 год", региональным бюджетам были дополнительно направлены 1,5 процентных пункта ставки налога на прибыль организаций и 10 процентов доходов от уплаты акцизов на нефтепродукты.

## О ФИНАНСИРОВАНИИ РАБОТ ПО СОДЕРЖАНИЮ, РЕМОНТУ И СТРОИТЕЛЬСТВУ АВТОДОРОГ В 2003–2004 ГОДАХ И ЗАДАЧАХ НА 2005-Й И ПОСЛЕДУЮЩИЕ ГОДЫ

Однако указанным доходам как источникам финансирования дорожного хозяйства законодательно целевой характер придан не был. Основным аргументом для отказа от целевого характера этих доходов Минфин России считает многочисленные факты нецелевого использования средств дорожных фондов.

Предварительные итоги исполнения бюджетов субъектов Российской Федерации в 2003 году по отчету за январь – ноябрь позволяют сделать следующие выводы.

### ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ

Расчетный объем поступления средств транспортного налога на 2003 год в целом по Российской Федерации был запланирован в объеме 21,7 млрд руб. Фактические поступления, по оценке Ассоциации "РАДОР", составят около 15 млрд руб. Снижение ожидаемых фактических поступлений против запланированных сумм вызвано следующими причинами.

Значительное число регионов не приняло мер для увеличения ставок налога, установленных Федеральным законом (закон позволяет увеличивать их до пятикратного размера). Так, если законодательные собрания Белгородской, Новосибирской областей, Ханты-Мансийского АО сочли возможным

принять максимальные ставки налога, то в Брянской, Калужской, Липецкой, Смоленской, Вологодской, Амурской, Сахалинской областях, республиках Коми, Хакасия, Кабардино-Балкарской Республике, Ямало-Ненецком, Корякском и Чукотском автономных округах ставки транспортного налога не превысили федеральных ставок.

Ряд регионов, в частности Москва, Свердловская область, фактически предоставили плательщикам транспортного налога "налоговые каникулы", перенесли сроки уплаты налога за 2003 год на 2004-й год.

Для налоговых органов транспортный налог в 2003 году стал новым налогом, в связи с чем потребовалось время для "отладки" системы администрирования налога, организации взаимодействия с органами ГИБДД, ранее отвечавшими за сбор этого налога.

Отсутствие четких нормативных документов по определению налоговой базы при пересчете объема двигателя автотранспортного средства в мощность в лошадиных силах.

### АКЦИЗЫ НА НЕФТЕПРОДУКТЫ В РАЗМЕРЕ 50 ПРОЦЕНТОВ ДОХОДОВ

Расчетный объем поступлений целевых средств акцизов на

нефтепродукты для финансирования дорожного хозяйства на 2003 год запланирован в объеме 38,4 млрд руб. (с учетом введения с 1 января 2003 года нового порядка их уплаты).

Фактические поступления прогнозируются в объеме 42 млрд руб., то есть в целом установленные задания по акцизам на нефтепродукты выполняются.

Между тем отчетные данные свидетельствуют об исключительной неравномерности поступления акцизов по территории страны, когда в одних субъектах Российской Федерации имеет место избыточное поступление, а в других - недопоступление в значительных объемах по сравнению с ожидавшимися суммами. Анализ поступления акцизов на нефтепродукты в разрезе субъектов Российской Федерации позволяет сделать вывод, что преимущественно суммы этого налога поступают в доходы тех регионов, где расположены основные нефтеперерабатывающие предприятия, либо зарегистрированы региональные филиалы крупных нефтяных компаний, занимающихся сбытом нефтепродуктов. В результате в 2003 году более 70 процентов поступлений акцизов аккумулируются в 15–20 регионах России и лишь 30 процентов - в остальных.

Так, в бюджет Республи-

**Объем финансирования  
региональной дорожной сети  
в 2003 году составит около  
95 процентов  
к уровню 2002 года.**

ки Башкортостан в 2003 году поступит около 4,8 млрд руб. средств от акцизов на нефтепродукты (исходя из 50 процентов доходов, предназначенных для финансирования дорожного хозяйства), при том что в 2002 году общий объем расходов на дорожное хозяйство в республике составил 3,2 млрд руб.; в Республике Мордовия – 2,1 млрд руб. (общий объем расходов в 2002 году – 1,7 млрд руб.); в Омской области – 2,2 млрд руб. (в 2002 году расходы составили 0,8 млрд руб.). В то же время, в бюджеты Смоленской области поступит не более 11 млн руб., Тверской – 50 млн руб., Мурманской – 5 млн руб., Новгородской – 22 млн руб., Камчатской – 32 тыс. руб.

Безусловно, что новый порядок уплаты акцизов на нефтепродукты не решил изначальную задачу обеспечения поступления акцизов по территории Российской Федерации в соответствии с объемами ГСМ конечного потребления. Кроме того, его применение во многих случаях привело к укреплению монопольного положения вертикально-интегрированных нефтяных компаний и ускорению концентрации на рынке реализации нефтепродуктов. По существу, этот порядок дал возможность нефтяным компаниям перераспределять налоговую нагрузку между связанными с ними организациями, расположенными в различных субъектах Российской Федерации и тем самым предоставил экономический рычаг воздействия на региональные власти.

Для исправления ситуации в июне 2003 года при рассмотрении в Государственной Думе изменений в Налоговый

кодекс Российской Федерации депутатами были внесены поправки, предусматривающие обязательность получения свидетельства о регистрации лица, осуществляющего операции с нефтепродуктами (наличие свидетельства предусматривает обязательность начисления акцизов), всеми лицами, осуществляющими операции с нефтепродуктами. Эта норма позволила бы способствовать более равномерному поступлению акцизов на нефтепродукты по территории страны. Однако в связи с заявлениями МЧС России о значительном удорожании в этом случае администрирования акцизов Государственной Думой поправки были отклонены.

Вместе с тем, постоянная работа дорожников с депутатским корпусом, Министерством финансов Российской Федерации, разъяснение ситуации, складывающейся с уплатой акцизов, позволили добиться дополнительного выделения в 2003 году субвенций и субсидий из федерального бюджета на финансирование дорожного хозяйства субъектов Российской Федерации. В соответствии с Федеральным законом от 11 ноября 2003 года 150-ФЗ "О внесении изменений и дополнений в Федеральный закон "О федеральном бюджете на 2003 год" на вышеуказанные цели выделено дополнительно почти 2 млрд руб., что позволило несколько улучшить финансовую ситуацию в 20 регионах России, испытывающих наиболее острый недостаток средств на содержание и ремонт региональной дорожной сети.

Кроме того, в Федеральном законе "О федеральном бюд-

жете на 2004 год" были учтены предложения Минтранса России и Ассоциации "РАДОР" об изменении с 1 января 2004 года механизма распределения акцизов на нефтепродукты и увязки размеров акцизов, поступающих в бюджет региона, с объемами транспортной работы региональной дорожной сети.

## **ЗЕМЕЛЬНЫЙ НАЛОГ**

Целевые поступления в территориальные дорожные фонды от земельного налога, зачисляемые в доходы региональных бюджетов, на 2003 год были запланированы в объеме 25 млрд руб., ожидаемые размеры поступлений составили 18 млрд руб.

Невыполнение плановых заданий в первую очередь вызвано резким повышением ставок налога. За последние 2 года размеры этих ставок выросли в 3,6 раза, соответственно снизился уровень собираемости налога. Кроме того, поступления от данного налога крайне неравномерны в течение года, так как в соответствии с Законом Российской Федерации "О плате за землю" сроки его уплаты определены не позднее 15 сентября и 15 ноября текущего года равными долями.

Лишь незначительное число субъектов Российской Федерации воспользовались предоставленным законом правом устанавливать другие сроки уплаты налога и приблизить их к началу года (например, уплачивать ежеквартально).

**ПОСТУПЛЕНИЯ  
ОТ ПОГАШЕНИЯ  
ЗАДОЛЖЕННОСТИ,  
ОБРАЗОВАВШЕЙСЯ  
НА 1 января 2003  
года по налогу на  
пользователей  
автомобильных дорог,  
штрафам и пеням  
за несвоевременную  
уплату указанного  
налога, а также  
по заключительным  
расчетам по налогу  
на пользователей  
автомобильных дорог  
за 2002 год.**

Плановые объемы поступления средств за счет этого

источника на 2003 год определены в объеме 30,5 млрд руб., ожидаемые поступления составляют 46 млрд руб.

Необходимо отметить, что данный налог в январе-апреле 2003 года являлся практически единственным источником поступления средств, так как механизмы уплаты транспортного налога и акцизов на нефтепродукты в этот период только отлаживались, а земельный налог, как уже было сказано, подлежал уплате во втором полугодии. За первые четыре месяца было получено 34,8 млрд руб., или более 75 процентов годового ожидаемого объема поступлений. Во многом именно это позволило не допустить провала работ по содержанию и ремонту региональной дорожной сети зимой и весной 2003 года.

Начиная с мая ежемесячные поступления от налога на пользователей автомобильных дорог снизились сначала до 2 млрд руб., затем до 1 млрд руб. и в ноябре составили лишь 0,6 млрд руб.

## **ПРОЧИЕ ИСТОЧНИКИ ФИНАНСИРОВАНИЯ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА**

Как указывалось, в Федеральном законе "О федеральном бюджете на 2003 год" бюджетам субъектов Российской Федерации были переданы дополнительно 1,5 процентных пункта ставки налога на прибыль организаций и 10 процентов доходов от уплаты акцизов на нефтепродукты. Однако из-за отсутствия законодательно закрепленного целевого статуса этих средств на финансирование дорожного хозяйства дополнительно прибыль была направлена лишь тремя регионами: Москвой, Ханты-Мансийским и Ямало-Ненецким автономным округом; акцизы в размере 10 процентов - шестью регионами: Москвой, Псковской и Ульяновской областями, республиками Башкортостан и Алтай, Усть-Ордынским (Бурятским) АО.

Суммарно за счет дополнительных источников на финансирование дорожного хо-

зайства регионов в 2003 году предполагается направить около 15 млрд руб.

Всего объем собственных средств регионов на финансирование дорожного хозяйства в 2003 году прогнозируется в пределах 136 млрд руб. или 88,9 процента к уровню предыдущего года.

С учетом увеличения объемов субвенций и субсидий в 2003 году по сравнению с 2002 годом (41 млрд руб. и 33,6 млрд руб., соответственно, в ценах 2003 года) объемы финансирования региональной дорожной сети в текущем году составят около 95 процентов к уровню прошлого года.

### **ФИНАНСИРОВАНИЕ ДОРОЖНОЙ СЕТИ РЕГИОНОВ В 2004 ГОДУ**

В соответствии с Федеральным законом "О федеральном бюджете на 2004 год" действующие в текущем году источники финансирования региональной дорожной сети сохранены.

Доходы от транспортного налога на 2004 года запланированы в объеме 47,5 млрд руб. или в 3 раза больше ожидаемых поступлений в текущем году. По мнению экспертов, плановое задание завышено, так как, по имеющейся информации лишь незначительное число субъектов Российской Федерации приняло решение об увеличении ставок налога на 2004 год. Обоснование Минфина России о наличии значительного неиспользованного потенциала наращивания поступлений от этого налога достаточно трудно оспорить, поскольку расчеты показывают, что при применении максимальных ставок налога, разрешенных федеральным законом, отмены льгот и 100-процентной собираемости объемы поступлений по налогу должны составить более 100 млрд руб.

Безусловно, что увеличить за 1 год доходы от транспортного налога в 3 раза без резкого увеличения регионами ставок налога невозможно (а резкого увеличения ставок в регионах не произошло), однако можно рассчитывать на их рост примерно до 25 млрд руб. за счет

улучшения администрирования налога и взаимодействия налоговых инспекций с органами ГИБДД.

За счет средств акцизов на нефтепродукты в 2004 году предполагается зачислить в дорожные фонды 52,6 млрд руб. (50 процентов доходов). Указанные объемы поступлений вполне реальны, так как ставки акцизов на нефтепродукты на 2004 год увеличены в среднем на 11 процентов.

При этом изменение механизма распределения акцизов позволит обеспечить их более равномерное распределение по территории России.

Схема распределения акцизов на нефтепродукты предусматривает: 40 процентов по-прежнему будут зачисляться в федеральный бюджет, 10 процентов - в бюджеты субъектов Российской Федерации по месту уплаты акцизов, а 50 процентов (целевые средства для зачисления в территориальные дорожные фонды) предусматривается централизовать на специальном счете, определенном ГУФК Минфина России, с последующим перечислением 1 раз в 10 дней в бюджеты субъектов Российской Федерации. При этом суммы, подлежащие перечислению в бюджет каждого региона, определяются на основании нормативов, утвержденных в приложении к Федеральному закону "О федеральном бюджете на 2004 год", а сами нормативы рассчитаны на основе официальных данных ГУ ГИБДД МВД России о наличии автотранспортных средств и отчета 1-ДГ о протяженности территориальной дорожной сети в регионе по состоянию на 1 января 2003 года. Расчет нормативов на основании официальных отчетных (статистических) данных с помощью компьютерной программы исключает субъективизм при распределении доходов от акцизов и позволяет максимально приблизить их объемы к пропорциям объемов транспортной работы дорожной сети регионов.

Доходы от земельного налога приняты в сумме 21,4 млрд руб. С учетом ожидаемой суммы поступлений в текущем году - 18 млрд руб. - плановое за-

дание 2004 года будет выполнено.

Доходы от погашения недоимки по налогу на пользователей автомобильных дорог и налогу с владельцев транспортных средств, взыскание пеней и штрафов по этим налогам на 2004 год определены Минфином России в объеме 35,3 млрд руб., исходя из общей суммы задолженности (с учетом пеней и штрафов) на 1 декабря 2003 года 108,6 млрд руб., в том числе задолженность - 45,2 млрд руб., пени и штрафы - 63,4 млрд руб.

Учитывая, что в общей сумме недоимки, пеней и штрафов урегулированная задолженность составляет лишь 29 млрд руб., а сумма пеней и штрафов на эту задолженность - 34,5 млрд руб., плановое задание по этому налогу в 2004 году может быть не выполнено. Необходимо принять во внимание также тот факт, что во втором полугодии 2003 года объемы поступлений за счет погашения недоимки, пеней и штрафов составляли лишь около 1 млрд руб. в месяц.

### **ФИНАНСИРОВАНИЕ ОТРАСЛИ В 2005-м И ПОСЛЕДУЮЩИЕ ГОДЫ**

Постановка задач по обеспечению стабильного финансирования отрасли в 2005 году и последующие годы является объективно необходимой в связи с введением в действие Федерального закона "Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации", который предусматривает передачу на муниципальный уровень части дорог общего пользования и включения в сеть дорог общего пользования части улиц населенных пунктов. Предлагаемые Минфином России в связи с введением в действие указанного закона изменения в Налоговый и Бюджетный кодексы Российской Федерации в свою очередь предусматривают передачу на муниципальный уровень транспортного и земельного налогов. Кроме того, к 2005 году будет практически исчерпаны возможности взыскания недоимки по налогу на пользо-

вателей автомобильных дорог.

Таким образом, для финансирования региональной дорожной сети остается лишь один источник - акцизы на нефтепродукты.

Соответственно до 2005 года должны быть определены:

- критерии для отнесения автомобильных дорог к дорогам муниципальных образований;

- критерии для отнесения улиц поселений к дорогам общего пользования;

- критерии для отнесения автомобильных дорог к дорогам субъектов Российской Федерации;

- порядок переоценки балансовой стоимости автомобильных дорог и порядок их передачи с регионального уровня на муниципальный и приемки улиц населенных пунктов в сеть дорог общего пользования;

- источники и порядок финансирования автодорог на каждом уровне бюджетной системы.

Все вышеуказанные изменения потребуют подготовки новой редакции Федерального закона "О целевом бюджетном дорожном фонде Российской Федерации", предусматривающего:

- последовательную консолидацию в целевом бюджетном дорожном фонде Российской Федерации региональных дорожных фондов и, соответственно, дорожных фондов муниципальных образований;

- целевые источники формирования каждого уровня дорожного фонда;

- повышение ответственности распорядителей бюджетных средств за целевое использование доходов дорожных фондов;

- обеспечение прозрачности формирования доходов и осуществления расходов дорожных фондов;

- более широкое привлечение общественности и в первую очередь плательщиков целевых дорожных налогов к формированию доходной и расходной части дорожных фондов.



# ЛИЧНЫЙ ИНТЕРЕС

Павел ГОРЛОВ,  
генеральный директор  
Дирекции "Дороги России"

## ЗАМЕТКИ ОБ ОПЛАТЕ ТРУДА РАБОТНИКОВ ГОСУДАРСТВЕННЫХ УЧРЕЖДЕНИЙ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА



Осуществленные в последнее время Государственной службой дорожного хозяйства Минтранса России мероприятия по упорядочению системы оплаты труда работников федеральных государственных учреждений затрагивают личные интересы очень многих квалифицированных специалистов-дорожников и членов их семей. Это обстоятельство вызвало поток писем в редакцию журнала с просьбой рассказать о причинах перехода отрасли на оплату труда по тарифным ставкам (окладам) Единой тарифной сетки по оплате труда работников бюджетной сферы и последствиях введения новых наименований должностей и должностных окладов для работников государственных учреждений.

С точки зрения целевой направленности поступившие вопросы можно разделить примерно на две группы. Первая включает в себя собственно вопросы по оплате труда, вторая — по социальному и профессиональному статусу специалистов. Редакция журнала попросила ответить на эти вопросы одного из разработчиков перехода государственных учреждений отрасли на ЕТС — руководителя рабочей группы по совершенствованию системы оплаты труда работников дорожного хозяйства, генерального директора Дирекции "Дороги России" Павла ГОРЛОВА.

### КАК ВАС ТЕПЕРЬ НАЗЫВАТЬ?

По моему глубокому убеждению, многие вопросы появились из-за отсутствия полной и достоверной информации. А сплетни и слухи лишь порождали новые домыслы. И это было видно на примере Дирекции "Дороги России". Сотрудниками дирекции было крайне негативно воспринято даже не столько известие о предстоящем снижении должностных окладов, сколько изменение наименований должностей, то есть существенное понижение их социального статуса.

Как известно, шила в мешке не утаишь. Слухи об изменении условий оплаты труда и наименований должностей стали гулять по коридорам задолго до принятия окончательного решения, поэтому на одной из планерок с участием начальников отделов и их заместителей было сказано о переводе дирекции на ЕТС, причинах и последствиях введения Единой тарифной сетки. Особенно подчеркивалось то обстоятельство, что снижения размеров оплаты труда допущено не будет.

Руководители структурных подразделений вышли с планерки озабоченными, а утром посыпались вопросы непосредственно от работников. Главный и основной вопрос — о наименовании занимаемой должности у специалистов в возрасте до 40–45 лет, то есть у самой трудоспособной категории. Их не устраивала новая запись в трудовой книжке в случае понижения в должности. По поведению работников можно было предположить, что значительная их часть предпочтет увольнение.

Это обстоятельство наряду с решением вопросов сохранения размеров оплаты труда требовало от членов рабочей группы обязательного учета психологического фактора. Вот и в ходе прошедших в июле–августе семинаров по проблеме должностных окладов по тарифным ставкам (окладам), установленной Единой тарифной сеткой, чаще всего задавали один и тот же вопрос: как выбраться из этого тупика?

Однозначного ответа вообще не существует. Но сло-

во "тупик" сразу отбросим, поскольку в транспортном комплексе этот термин используется в системе железных дорог МПС России. Учитывая количество оппонентов и их точку зрения, прежде чем ответить на этот вопрос, считаю необходимым и правомерным сделать следующее заявление: **можно одобрять или опровергать единый порядок оплаты труда, мотивируя отраслевыми особенностями дорожного хозяйства, но для федеральных государственных учреждений решение уже принято и исполнять его придется.** И еще: введение с 1 сентября 2003 года в подведомственных Минтрансу России федеральных государственных учреждениях Единой тарифной сетки прежде всего потребует от руководителей, главных бухгалтеров, экономистов, специалистов по вопросам труда и заработной платы, а также от работников кадровой службы безоговорочного соблюдения штатной и финансовой дисциплины.

**ПРИКАЗ ЕСТЬ  
ПРИКАЗ**

В настоящее время практически во всех отраслях экономики функционируют организации, созданные собственниками, в том числе органами государственной власти и управления, для осуществления социально-культурных, управленческих и иных функций некоммерческого характера. Финансирование их деятельности осуществляется за счет средств собственника или, для госорганов, соответствующих бюджетов. Согласно статье 120 Гражданского кодекса Российской Федерации такие организации признаются учреждениями. Различаются они как по видам собственности: федеральные учреждения (их количество превышает 38 тысяч), учреждения субъектов Российской Федерации, муниципальные и иные учреждения, — так и по направлениям деятельности.

Дорожное хозяйство не является исключением. Например, количество федеральных государственных учреждений, осуществляющих деятельность в отрасли (без учета их филиальной сети), составляет 42 организации. К ним относятся находящиеся в ведении Минтранса России дирекции строящихся дорог, управления автодорог, функциональные центры и дирекции. В целом по отрасли численность работников, занятых в учреждениях, составляет 8–9 тысяч человек. Соответственно удельный вес работников учреждений дорожного хозяйства в общей численности организаций бюджетной сферы составляет всего около шести сотых процента. Ради справедливости отмечу, что в эту численность не включены работники, по своему статусу являющиеся госслужащими соответствующего уровня власти и управления.

Первые федеральные государственные учреждения, подведомственные Минтрансу России (в то время линейные и региональные дирек-

ции автодорог), были созданы в 1995 году в ходе исполнения постановления Правительства Российской Федерации от 01.12.94 № 1310 и жесткой директивы о проведении в отрасли мероприятий по разграничению функций государственного управления и хозяйственной деятельности<sup>1</sup>. Поясню для читателей, что в приказном порядке (в самых лучших традициях административной системы) было осуществлено разделение управлений магистральных автомобильных дорог, достаточно крупных и мощных производственно-хозяйственных комплексов, которые до момента реорганизации обладали всеми правами предприятия и осуществляли простое и расширенное воспроизводство федеральных дорог, на управленческую часть, в которую вошли квалифицированные инженеры-дорожники, финансисты, трудовики<sup>2</sup>, и на самостоятельные предприятия, на правах хозяйственного ведения владевшие потрепанной дорожной техникой и практически лишённые управленческого персонала.

Но приказ есть приказ: строительные, проектные, горнодобывающие, снабженческие и подсобно-вспомогательные подразделения были направлены на приватизацию, а производственные ремонтные и эксплуатационные участки сохранены в государственном секторе экономики в виде федеральных государственных предприятий. Как обоснование целесообразности их создания предполагалось, что предприятия начнут конкурентную борьбу за выживание и тем самым улучшат качество работ и снизят их стоимость.

**В ПОГОНЕ  
ЗА ПРИБЫЛЬЮ**

Имея в наличии свободные производственные мощности, руководители дорожных ремонтно-эксплуатационных предприятий повышенное внимание уделяли вопросам извлечения максимальной прибыли. Порой даже в ущерб непосредственной ра-

боте — ремонту и содержанию федеральных дорог и искусственных сооружений на них (куда ведет дорога, высланная благими намерениями, общеизвестно).

Отмечу, что в первые, самые трудные годы экономической реформы ФГУП оказались в привилегированных условиях. Их выживание обеспечивалось заказами работ, покрывавшими убытки и финансировавшими деятельность. Судьба территориальных проектно-ремонтно-строительных объединений, созданных в середине 80-х годов, сложилась иначе: со временем все они были реорганизованы.

Требование федеральных органов власти и управления о сокращении численности аппарата, главной причиной которого являлся дефицит средств федерального бюджета, вынудили Федеральный дорожный департамент Минтранса России отказаться от включения управленческого персонала в численность федеральных государственных служащих и искать приемлемую организационно-правовую форму для новых управленческих структур. Выбор был сделан в пользу государственных учреждений, так как только эта организационно-правовая форма позволяла федеральному органу управления дорогами решать задачи по восстановлению вертикали управления федеральными дорогами, руководству финансовой и хозяйственной деятельностью федеральных государственных предприятий, реализации управленческих решений.

Работники учреждений не относятся к госслужащим, поэтому при создании новых структур увеличения численности аппарата не произошло. Этим обстоятельством были довольны все. Ранее выполняемые аппаратом объединений государственные и хозяйственные функции были без потерь переданы учреждениям. Задания, которые они выполняют, и являются частью производственной програм-

мы федерального казенного предприятия. Отсутствуют только показатели по прибыли и направлениям ее использования, что решило бы многие вопросы по оплате труда и материальному стимулированию работников. Но это уже другая тема.

**ДОСТОЙНАЯ ПЛАТА  
ЗА ДОСТОЙНЫЙ  
ТРУД**

С момента создания федеральных и территориальных учреждений у органов управления автодорогами появилась серьезная проблема: как обеспечить надлежащий уровень оплаты труда? Сразу перейти на ЕТС при мизерном размере тарифных ставок (окладов) означало остаться без квалифицированных специалистов. Поэтому выкручивались кто как мог. Денежное содержание работников государственных учреждений отрасли до настоящего времени осуществляется сразу по трем системам оплаты: по ставкам ЕТС (в дотационных регионах), по Отраслевому соглашению (в регионах-донорах) и по условиям оплаты труда работников территориальных подразделений федеральных органов исполнительной власти (в федеральных учреждениях).

Такой разницей в применяемых системах оплаты труда объясняется как финансовыми возможностями собственников учреждений, так и решением собственника о введении конкретных условий оплаты труда. Отмечу, что в середине 90-х годов серьезным проблемам с финансированием госучреждений отрасли, относящихся к федеральной форме собственности, в том числе с оплатой труда работников, не было. Действовавшее в то время законодательство, наличие надежных источников поступления средств, а также внебюджетный статус федерального дорожного фонда Российской Федерации позволяли направить на управленческие нужды достаточную сумму средств. Одновременно культивировалось положение

об исполнении работниками вновь созданных учреждений государственных функций по управлению сетью федеральных дорог и необходимости применения к ним условий оплаты труда, установленных для территориальных подразделений федеральных органов исполнительной власти.

В определенной степени подход Минтранса России к формированию оплаты труда позволил в прошедшие годы реализовать основной принцип эффективной деятельности любой организации – достойная плата за достойный труд, соответствие размеров денежного содержания работников фактическим затратам труда. Минфин и Минтруд России, иные федеральные органы исполнительной власти не вмешивались в вопросы оплаты труда работников федеральных учреждений дорожного хозяйства, поскольку финансирование их деятельности осуществлялось за счет средств целевого внебюджетного фонда. Что касается оплаты труда работников учреждений, относящихся к территориальной собственности, то решение этого вопроса целиком и полностью зависело от органов законодательной и исполнительной власти субъекта Российской Федерации.

## БЮДЖЕТНАЯ СФЕРА

Словосочетание «бюджетная сфера» очень расплывчатое, поскольку состоит из двух понятий: бюджет – масса денежных средств, сфера – что-то полое внутри и круглое снаружи. Однако если рассматривать его в физическом восприятии, то все становится на свои места и обстоит очень просто: сфера – полый шар, в который можно вложить все что угодно. Так и случилось: в нее внесли организации образования, науки, культуры, социального обеспечения и здравоохранения. Затем настала очередь учреждений дорожного хозяйства.

Согласно ныне действующим нормативным правовым

актам к бюджетной сфере относятся все отрасли, в которых финансирование организаций осуществляется за счет средств бюджетов любых уровней. Соответственно с момента перехода учреждений дорожного хозяйства на бюджетное финансирование регулирование оплаты труда стало сферой прямого и непосредственного воздействия государства. Другими словами, можно сказать, что порядок установления должностных окладов работникам федеральных учреждений, действовавший вплоть до 1 сентября 2003 года, мягко говоря, не соответствовал Трудовому кодексу Российской Федерации.

Используя нормы Отраслевого тарифного соглашения по дорожному хозяйству и сохранившиеся пробелы и нестыковки в законодательстве, можно было обойти требования статьи 143 Трудового кодекса и сохранить существовавший перечень должностей и размеры должностных окладов работников. Но только сохранить и исключительно на короткое время. Дальнейшее сопротивление переводу федеральных государственных учреждений на оплату труда по ЕТС неминуемо повлекло бы за собой приостановку действия Отраслевого тарифного соглашения или признание его утратившим силу. Итак, переход на ЕТС – вынужденная мера. Что можно противопоставить ей, обратив на пользу то обстоятельство, что труд работников управлений автомобильными дорогами является одним из наиболее сложных видов деятельности. Да и само управление как вид деятельности является сложным социально-экономическим явлением.

## ГЛАДКО БЫЛО НА БУМАГЕ

Решение о создании рабочей группы с участием работников аппарата Росавтодора и федеральных учреждений, принятое на совещании у первого заместителя министра транспорта Российской Федерации И.Н. Слюняева, по сути,

являлось первым шагом в решении вопросов по упорядочению системы оплаты труда работников. Разработчикам было поручено: до 1 мая обеспечить разработку системы оплаты труда; до 20 мая согласовать наработанные материалы с Министерством труда России; до 1 июня представить документы по введению новой системы оплаты труда для рассмотрения на совещании у руководителя Росавтодора. Условия и сроки экстремальные, но необходимые.

В ходе работы подготовлено несколько различных вариантов систем оплаты труда, включая обоснования правомочности, расчеты и проекты нормативных актов по их введению. Во всех вариантах в качестве основного требования к результатам расчетов был заложен рост должностных окладов к действовавшему уровню. Чтобы без пользы не занимать время, я не буду останавливаться на их описании. Достаточно отметить, что практически все они базировались на нормах Отраслевого тарифного соглашения. Но, как говорится, «гладко было на бумаге, да забыли про овраги, а по ним ходить».

Работники Минтруда России (подчеркну – в неофициальном порядке), рассмотрев все предложенные варианты должностных окладов, спокойно опротестовали их. Оценив возможные последствия, члены рабочей группы с превеликим сожалением пришли к согласованному выводу о целесообразности перехода на ЕТС. Главным обстоятельством, склонившим чашу весов в пользу ЕТС, было то, что переход на оплату труда работников по Единой тарифной сетке, осуществляемый в экстренном порядке без принятия мер по защите интересов работников, мог бы повлечь за собой социальный взрыв в трудовых коллективах федеральных государственных учреждений.

Для этого были весьма веские основания, а именно: основные должности в отделах федеральных госу-

дарственных учреждений (советник, консультант, главный специалист) подлежали безоговорочному упразднению.

Особенно подчеркну: до недавнего времени эти должности могли быть заменены только на должности, предусмотренные в общеотраслевом тарифно-квалификационном справочнике (специалист от 6-го до 11-го разряда по оплате труда с максимальной приставкой «ведущий»). Только у архитектора, дизайнера, электронщика, конструктора, математика, программиста, технолога разряд по оплате труда достигает 13-го разряда. По ряду причин до настоящего времени в штатные расписания учреждений такие должности, как правило, не включались.

При снижении размеров новых должностных окладов в среднем на 35–40 процентов от уровня ранее действовавших окладов общая сумма оплаты труда работников госучреждений из-за процентного исчисления надбавок уменьшилась бы в 2,5–3 раза.

Честность и неподкупность работников являются морально-этическими нормами. Руководители учреждений верят в честность своих работников. Однако эти нормы и эта вера должны быть подкреплены социальными благами и материальными стимулами, обеспечивающими достойное существование и профессиональное развитие работников (с легкой руки министра труда и социального развития Российской Федерации Александра Петровича Починка создание таких условий работы названо очень четким и лаконичным термином – «Обеспечение достойного труда»).

В противном случае, то есть при «недостойном труде», в деятельности работников федеральных учреждений при выполнении функций госзаказчика может взять верх и «недостойное поведение» или на рынке подрядных работ станут доминировать, так сказать, коммерческие взаимоотношения между отдельными представителями заказчиков и

подрядчиков. Реальные условия для этого имеются, достаточно вспомнить о том, что Росавтодор закрепил за федеральными государственными учреждениями сеть федеральных дорог и делегировал контрольно-надзорные и распорядительные функции, а также функции по управлению многомиллиардными финансовыми потоками.

**МЕРЫ ПО ЗАЩИТЕ РАБОТНИКОВ, АДЕКВАТНЫЕ СКЛАДЫВАЮЩЕЙ СИТУАЦИИ**

В целях обеспечения материальной заинтересованности работников федеральных государственных учреждений отрасли и их социальной защиты, а также нейтрализации негативных психологических факторов, связанных с ликвидацией должностей, рабочей группой были подготовлены, поддержаны Государственной службой дорожного хозяйства Министерства транспорта России и приняты Министерством труда России предложения по введению для работников государственных учреждений дорожного хозяйства повышенных разрядов по оплате труда ЕТС и новых наименований должностей.

Минтруд России постановлением от 16.07.2003 № 53 "О согласовании разрядов оплаты труда и тарифно-квалификационных характеристик по должностям работников государственных учреждений, уполномоченных осуществлять государственный контроль и надзор, управление строительством, реконструкцией, ремонтом и содержанием автомобильных дорог общего пользования, и учреждений, осуществляющих обеспечение деятельности дорожного хозяйства Российской Федерации, подведомственных Министерству транспорта Российской Федерации" сделал все от него зависящее для социальной защиты работников дорожного хозяйства. Сфера нормативного правового регулирова-

ния документа распространяется как непосредственно на федеральные государственные учреждения, руководство деятельностью которых осуществляет государственная служба дорожного хозяйства Минтранса России, так и может применяться для учреждений дорожного хозяйства, относящихся к территориальной форме собственности.

Одновременно государственной службой дорожного хозяйства Минтранса России рассмотрены и одобрены новые условия оплаты труда работников федеральных государственных учреждений, обеспечивающие полную материальную защиту работников. Они утверждены распоряжением Минтранса России от 22 июля 2003 года ИС-632-р "Об упорядочении оплаты труда руководителей и работников государственных учреждений, находящихся в ведении Министерства транспорта Российской Федерации".

С полной уверенностью заявляю, что **руководством государственной службы дорожного хозяйства Минтранса России приняты исчерпывающие меры в целях обеспечения «достойного труда» для работников федеральных государственных учреждений отрасли.**

Кроме того, предложения по наименованиям должностей работников готовились с учетом создания реальной основы, обеспечивающей введение отраслевой формы одежды для работников федеральных государственных учреждений дорожного хозяйства. На сегодняшний день из всех служб Минтранса России только дорожники на производстве носят собственные вещи, кроме специальных жилетов согласно правилам техники безопасности.

Наименования должностей получились очень длинными, но с высоким профессиональным статусом. Кому будет неудобно от новых наименований должностей, так это работникам кадро-

вой службы государственных учреждений при заполнении трудовых книжек, а также отделу персонала Росавтодора при подготовке проектов приказов, поскольку делить на части наименование утвержденных в тарифно-квалификационных характеристиках должностей или "вытаскивать" из них отдельные словосочетания недопустимо. Повышенные разряды по оплате труда, указанные в приложениях 1 и 2 к постановлению Минтруда России от 16 июля 2003 г. № 53, могут и должны применяться только к таким должностям, которые поименованы в документе.

Отвечая на поступившие вопросы о применении должности "эксперт..." или "инспектор...", отметим, что наименование должности не устанавливает сферу их применения. Эти должности целесообразно и правомочно включить в структуру отделов экономики и финансирования, учета дорог и имущества дорожного хозяйства, подрядных торгов, а также в другие подразделения, осуществляющие функции государственного контроля и надзора.

Одновременно отмечу, что производственные отделы по содержанию и ремонту дорог и сооружений или по строительству и реконструкции дорог кроме должностей, поименованных в указанном постановлении Минтруда России, могут иметь другие должности. Например, должность ведущего инженера. Главное, творчески подойти к формированию структуры отделов и детально проработать постановление Минтруда России от 06.06.96 № 32.

**КОРРЕСПОНДЕНЦИЯ ДОЛЖНОСТЕЙ**

В своем расписании учреждения сохраняются следующие должности: руководитель учреждения, заместитель руководителя, директор филиала, заместитель директора филиала, начальник отдела, заместитель начальника отдела. Должности советника,

консультанта и главного специалиста отдела - ликвидированы. Что касается должности инженера, юристконсультанта, бухгалтера и экономиста (т.ч. "категорийных" или "ведущих"), то их сохранение или упразднение должно рассматриваться только в контексте с выполняемой работой и сохранением уровня заработной платы.

Кроме руководящих должностей, а также должностей "эксперта..." и "инспектора...", вновь введенных постановлением Минтруда России при формировании нового штатного расписания учреждения должно иметь место применение наименований должностей, определенных в общетрасловом классификаторе: начальник или зам.начальника вспомогательного отдела (в т.ч. отдела кадров или обеспечения деятельности), инженер, юристконсульт, программист, бухгалтер и т.д.

**ДОЛЖНОСТНЫЕ ОКЛАДЫ И НАДБАВКИ**

Группа по оплате труда руководителя федерального учреждения устанавливается государственной службой дорожного хозяйства Минтранса России и является исходной базой как для определения должностного оклада руководителя, так и разрядов или должностных окладов всех остальных категорий работников учреждения. Это верхняя планка. Соответствующий документ принят. Принципы расчета должностного оклада заместителей руководителя федерального учреждения и зам. начальников отделов подробно рассмотрены на семинаре и нет необходимости их повторять.

Как достижение рабочей группы отмечу, что диапазон разрядов по оплате труда начальника отдела государственного учреждения против уровня, установленного общетрасловым классификатором, существенно повышен и составляет от 14 до 16 разряда. При этом рабочей группой





при подготовке тарифно-квалификационных характеристик начальника отдела было принято решение об отходе от общепринятой схемы формирования разрядов по оплате труда руководителей, то есть от утвержденной группы по оплате труда. Другими словами, разряд по оплате труда начальника отдела, "как основной рабочей лошади", устанавливается в зависимости от уровня профессиональной подготовки и стажа работы. Одновременно это позволяет решить вопросы материальной заинтересованности последующих категорий работников.

В нескольких письмах есть вопрос, как быть с заместителем главного инженера учреждения? В принципе, иметь такую должность не запрещено. Вместе с тем, она не поименована в постановлении Минтруда России от 16.07.03 № 53. По-моему, наиболее адекватным выходом из этой ситуации является введение должности главного специалиста (главный технолог, главный механик, главный энергетик, главный диспетчер и т.д.). Главные специалисты относятся к разряду "руководители", разряд по оплате труда установлен в диапазоне от 13 до 16 разряда включительно, градация разрядов осуществляется по группе оплаты труда руководителя.

По остальным должностям руководителей, специалистов и служащих вопросов по определению разрядов по оплате труда и размеров должностных окладов возникать не должно. Целесообразно строго придерживаться схемы: наименование должности – тарифно-квалификационные характеристики (требования) – разряд по оплате труда – должностной оклад.

Определение надбавок. В нынешних условиях сумма стимулирующих надбавок и премий значительно превышает размеры должностных окладов. Поэтому рабочей группой при разработке усло-

вий оплаты труда работников был использован принцип единоначалия, то есть применяются только те надбавки и премии, правом установления которых обладает Минтранс России. Другое обязательное условие – отработка формулировок надбавок, смысловое содержание которых не дублирует выплат, уже вошедших в тарифную ставку (оклад) ЕТС.

Реализованные меры по социальной защите работников федеральных государственных учреждений в дорожном хозяйстве, позволили при переходе на ЕТС сохранить размеры оплаты труда.

### ЕТС: "ПЛЮСЫ" И "МИНУСЫ"

Единая тарифная сетка действовала с октября 1992 года. Идея и исходная основа ЕТС – сопоставление труда работников организаций различных отраслей по сложности и квалификационному уровню. ЕТС выполняла функции одного из элементов межбюджетных отношений и на ее основе определялись размеры трансфертов, а также суммы материальной помощи субъектам Российской Федерации на оплату труда работников бюджетных учреждений территорий.

Уровень оплаты труда в организациях бюджетной сферы, как до введения ЕТС, так и после введения, остается крайне низким. Размер ставки первого разряда Единой тарифной сетки в прошлом году составлял 23% от прожиточного минимума трудоспособного населения. По данным Минтруда России, у работников образования средняя заработная плата превышала прожиточный минимум лишь в 1,58 раза. Аналогичная ситуация в здравоохранении, науке, культуре и искусстве.

Прожить на заработную плату по тарифным ставкам и окладам ЕТС невозможно. Поэтому система оплаты труда работников в бюджетной сфере включает значительное ко-

личество доплат и надбавок, установленных нормативными правовыми актами СССР, РСФСР и Российской Федерации. Достаточно отметить, что в структуре заработной платы уровень основной тарифной части по отраслям и субъектам Российской Федерации (в том числе и в дорожном хозяйстве) колеблется в пределах от 10 до 60%.

Существенные различия в динамике оплаты труда указывают на то, что сама система оплаты труда на основе ЕТС нуждается в совершенствовании.

Необходимость реформирования системы оплаты труда диктуется следующими причинами. Первая, с изменением системы взаимоотношений федерального бюджета и территориальных бюджетов система оплаты труда на основе ЕТС вступает в противоречие с действующим законодательством, в соответствии с которым бюджеты субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления стали самостоятельными. Вторая, установленные на федеральном уровне единые для всех территорий тарифные ставки ЕТС далеко не в полной мере учитывают дифференциацию уровней стоимости жизни по регионам России (в данном случае не решает проблемы и применение районных коэффициентов), в ряде регионов отсутствуют реальные экономические и финансовые возможности обеспечить приемлемый уровень оплаты труда бюджетников. Третья, применение системы оплаты труда на основе ЕТС не позволяет учитывать особенности деятельности отдельных категорий работников различных отраслей бюджетной сферы, не способствует и не создает у них заинтересованности в повышении результативности труда. Четвертая в рамках действующей системы оплаты труда на основе ЕТС и регулирующих ее правовых актов по отраслям бюджетной сферы трудно осуществить систематизацию надтарифных выплат

с учетом требований Трудового кодекса Российской Федерации.

### РЕВОЛЮЦИЯ ОТКЛАДЫВАЕТСЯ

Итак, главный вывод: революция системы оплаты труда работников организаций, относящихся к бюджетной сфере, и учитывающая особенности деятельности этих организаций, отложена на неопределенное время. И это самый лучший вариант, поскольку переход на отраслевые принципы оплаты труда основывается на формировании отраслевой системы, предусматривающей дифференциацию размеров оплаты труда в зависимости от уровня образования, квалификации и стажа работников, сложности выполняемых работ и особенностей деятельности организаций.

В этой связи предполагается утверждение схем должностных окладов и тарифных ставок, упорядочение надтарифных выплат, совершенствование нормирования труда, создание перечней профессий (должностей), которые могут быть переведены на срочные трудовые договоры, а также определение финансовых и иных ограничений.

Остается добавить, что в качестве основных подходов к реформированию оплаты труда и переходу к отраслевым системам ее построения для работников бюджетной сферы приняты: сохранение единства тарифного нормирования; поэтапное приближение минимальной тарифной ставки к величине прожиточного минимума трудоспособного населения; систематизация и унификация стимулирующих выплат, достижение принципиально единых подходов к их применению; использование системы поощрения, основанной преимущественно на применении индивидуальных доплат и надбавок стимулирующего характера, а также разового премирования за особые достижения в труде; ориентация на использование

средств, поступающих от разрешенной коммерческой деятельности и из благотворительных фондов.

В переводе с административного на русский эти подходы можно изложить следующим образом: тарифная система сохраняется и ужесточается; увеличение оплаты труда отодвигается, вводится жесткая регламентация стимулирующих надбавок; коммерческая деятельность ограничивается.

Осуществляется пересмотр отраслевой номенклатуры учреждений и проводится их группировка по видам в зависимости от особенностей их деятельности и состава работников. Дифференциация размеров должностных окладов, тарифных ставок, ставок заработной платы по должностям руководителей, специалистов и служащих устанавливается в зависимости от квалификации, уровня образования и специального стажа.

Для обеспечения функционирования тарифной системы в дорожном хозяйстве потребуется утверждение нового порядка тарификации и аттестации по всем категориям персонала и подготовка соответствующих проектов нормативных правовых актов, а также разработка и утверждение:

- показателей и порядка отнесения организаций к группам по оплате труда руководителей;
- квалификационных характеристик и требований к должностям работников;
- порядка аттестации и категорирования руководителей, специалистов и служащих.

На основе этих материалов будут формироваться отраслевые разделы в Едином квалификационном справочнике. Оплата в повышенном размере за работу в особых условиях труда и в условиях, отклоняющихся от нормальных, будет установлена

с применением единого для всех отраслей порядка повышения оплаты труда. Элементарная логика говорит о том, что кроме повышенной оплаты труда в неблагоприятных климатических условиях, повышенные тарифные ставки работникам государственных учреждений дорожного хозяйства, увы, не грозят!

### **ТАМ, ЗА ГОРИЗОНТОМ**

Переход к отраслевой системе оплаты труда будет сопровождаться работой по упорядочению размеров и порядка установления указанных выплат. Эта работа должна быть организована и проведена федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции отраслевого управления. Соответственно, в дорожном хозяйстве - Росавтодором. К сожалению, я не могу ответить на вопрос, проводится ли в отрасли такая работа или нет. Судя по отсутствию запросов, скорее всего не проводится, и если завтра последует указание о представлении в Правительство Российской Федерации отраслевых особенностей для включения в квалификационный справочник, дорожники будут выглядеть очень бледно.

Одновременно с изменением тарифной системы заработной платы осуществляется упорядочение надтарифных выплат. Система надтарифных выплат включает: доплаты за совмещение профессий и должностей, расширение зон обслуживания, выполнение работы временно отсутствующего работника; вознаграждение за продолжительность непрерывной работы, ежемесячные надбавки к тарифной ставке за квалификацию. Причем по предложению Минтруда России доля надтарифных и стимулирующих выплат, осуществляемых за счет средств бюджета, в структуре заработной платы не должна превышать 40% заработной

платы работника. Что касается руководителей госучреждений, то размеры, порядок и условия применения стимулирующих выплат определяются в заключаемых с ними трудовых договорах.

Новая система организации оплаты труда наряду с разработкой схем должностных окладов предусматривает возможность перевода работников на индивидуальные условия оплаты труда и заключение с ними срочных трудовых договоров. Такая организация оплаты труда предусматривается для руководителей и отдельных категорий квалифицированных работников. Сфера применения срочных трудовых договоров устанавливается в отраслевой системе оплаты труда и зависит от особенностей труда. Уровни оплаты труда (должностных окладов, ставок, доплат, компенсационных и стимулирующих надбавок и других выплат) по индивидуальным условиям предусматриваются в пределах фонда заработной платы без ограничения максимальными размерами.

### **ПОКА ГРОМ НЕ ГРЯНЕТ**

Новая отраслевая система оплаты труда в дорожном хозяйстве должна быть создана на основе разработки норм и нормативов по труду, кото-

рые будут служить основой при подготовке штатных расписаний и проведении расчета фонда оплаты труда. Хотел нам пользоваться чужими материалами, постоянно используя формулировку "применительно".

Вместе с тем, создание и совершенствование норм и нормативов для регламентации трудовых процессов является наиболее трудоемкой частью разработки новой системы оплаты труда, поскольку за последние десять лет действующие нормативные материалы в значительной части устарели.

Для пересмотра и совершенствования норм и нормативов по труду необходимо провести инвентаризацию действующих материалов и разработать новую полноценную нормативную базу с целью определения трудозатрат и оптимизации численности работников госучреждений. Уже ясно, что Правительство Российской Федерации на полтора года заморозило реализацию принятого решения по переходу на отраслевые особенности. Это дает минимально необходимый резерв времени для разработки документов.

Негоже нам ждать, пока, как говорится, гром не грянет.

<sup>1</sup> Преобразование линейных и региональных дирекций в федеральные государственные учреждения "Управление автомобильных магистралей", "Федеральное управление автомобильных дорог", "Дирекция строящихся автомобильных дорог" было осуществлено Федеральной дорожной службой России (впоследствии - Федеральным дорожным агентством) в 1998-2000 годах в ходе совершенствования системы управления дорожным хозяйством Российской Федерации.

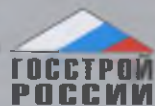
<sup>2</sup> Несколько отходя от темы статьи, отмечу, что специалисты в области труда и заработной платы, работавшие как в учреждениях, так и на предприятиях, были впоследствии сокращены как элемент, чуждый рыночной экономике, и в настоящее время являются одной из наиболее дефицитных специальностей в дорожном хозяйстве.

# ДОРОЖНОЕ ХОЗЯЙСТВО 2004

## VI Московская Международная выставка

25-28 мая 2004 г., Москва, Культурно-выставочный центр "Гостиный двор", открытая площадка - Красная площадь, Васильевский спуск.

### Организаторы



#### Официальная поддержка:

- Торгово-промышленная палата РФ
- Главное Управление ГИБДД России
- Полномочный представитель Президента РФ в ЦФО Г.С.Полтавченко

#### Информационный спонсор:



### Тематика выставки



- Автомобильные дороги, дорожно-мостовые сооружения, дорожные комплексы: проектирование, строительство, реконструкция, эксплуатация, новые материалы и технологии
- Дорожно-строительная и уборочная техника и оборудование, средства малой механизации, техника для погрузочно-разгрузочных и монтажных работ, инструмент
- Безопасность дорожного движения: строительство, реконструкция и эксплуатация светофорных объектов, дорожных знаков, барьерных ограждений, информационных щитов; материалы и техника для дорожной разметки; осветительное оборудование для дорог
- Диагностика состояния дорог и мостовых сооружений: дорожный мониторинг, оборудование для контроля за состоянием дорог и мостов
- Оборудование для экологического мониторинга, защитные шумопоглощающие экраны, газонейтрализаторы
- Обслуживание и ремонт дорожно-строительной и уборочной техники: АЗС, газозаправочные станции, мойки, ремонтные мастерские; запчасти, комплектующие, масла
- Лизинг дорожно-строительной и уборочной техники и оборудования
- Охрана труда и обеспечение безопасности: технологии, техника и оборудование для предотвращения и ликвидации техногенных аварий на объектах дорожного хозяйства; спецодежда, спецобувь, спецснаряжение
- Страхование объектов дорожной инфраструктуры, техники и оборудования
- Подготовка кадров
- Специальная литература, нормативные акты. Специализированные СМИ

### Самое представительное выставочное мероприятие в России в дорожной отрасли



- ДОРОЖНО-ЭКСПО-2003 собрала 329 организаций из 52 городов России, стран СНГ и 12 зарубежных стран на площади 12 тысяч кв.м
- В ходе работы выставки было продано 162 единицы экспонируемой техники, более 40% участников заключили контракты и соглашения о намерениях, провели переговоры и установили деловые контакты
- Каждую выставку сопровождает насыщенная научно-деловая программа: конференции, семинары, "круглые столы", экскурсии, презентации

### Оргкомитет

Тел./факс: (095)925-7310, 924-1651, 298-8284, 923-1823  
www.dorkomexpo.ru; E-mail: info@dorkomexpo.ru



**Александр КУЛИЖНИКОВ,**  
доктор технических наук

# ТОРГИ НАШИ ТЯЖКИЕ



**Николай ЛУШНИКОВ,**  
кандидат технических наук

Цель проведения торгов – выявить на конкурсной основе наиболее достойную подрядную организацию. То есть избежать излишних необоснованных денежных затрат на выполнение работ и получить качественный результат (будь то проект, научно-исследовательская разработка,

искусственное сооружение, участок построенной, реконструированной или отремонтированной дороги). Реализовать ее удастся, увы, далеко не всегда. Почему и как улучшить проведение торгов? Речь об этом идет в статье заместителей генерального директора ГП Росдорнии.

## А СУДЬИ КТО?

Располагая только опытом участия в торгах на проектно-изыскательские и научно-исследовательские работы, будем строить свою позицию, непосредственно опираясь на него. Всегда ли по результатам торгов выявляется наиболее достойная подрядная организация? При этом в первую очередь возникает вопрос, а судьи кто? Известно, что по результатам анализа конкурсных заявок победителя выбирает, как правило, комиссия заказчика. В составе комиссии, например, при торгах на ПИР в большинстве случаев находятся сотрудники заказчика, одного и того же, допустим, Управления автомобильной дороги плюс представители администрации того же областного центра. Даже сравнивая поступившие заявки по разработанной системе баллов, они в первую очередь держат в уме известных им подрядчиков, работающих и проживающих рядом. Поэтому, безусловно, при вынесении решения комиссии, субъективизма не избежать.

Только в том случае, если заказчик не доволен работой своих постоянных подрядчиков, рассматриваются и другие кандидатуры. Но и при этом члены комиссии не покидают мысль о том, что «своих-то мы знаем,

как «облупленных» (выбрать «своих» при всех их недостатках, наверное, будет лучше), а что можно ожидать от новых подрядчиков, как строить отношения с ними? Поэтому, по нашему мнению, конкурсная комиссия по торгам должна состоять не только из представителей одного заказчика и администрации данного региона, в ней должны быть представители Росавтодора и ассоциации проектных организаций.

При этом хотелось бы только приветствовать информационные карты конкурсных комиссий, согласно которым низкая стоимость работ не является главным критерием выбора победителя. С одной стороны, такая постановка вопроса на руку конкурсным комиссиям, лоббирующим своих подрядчиков. С другой стороны, это, безусловно, правильное решение, так как во всем мире далеко не всегда выбирается победитель с самой низкой стоимостью работ. У нас также не всегда побеждает претендент, заявивший стоимость работ, например, более чем на 15 процентов ниже стартовой цены. Известно, что заказчиком, по согласованию с Росавтодором, устанавливается стартовая цена. А победителем из всех претендентов сегодня определяется чаще всего тот,

который предложил свою цену минимальной, при этом она была бы не более чем на 10–15 процентов меньше стартовой.

Но почему не рассмотреть вопрос о том, чтобы победитель определялся по стоимости работ в пределах стартовой цены с отклонениями как в большую, так и в меньшую сторону, например, в пределах 5–7 процентов? При этом уделялось бы внимание применению подрядчиком новых технологий, опыту работы, наличию высокопроизводительного оборудования, полноте и детализации будущих проектов, контролю качества и т.д. По нашему мнению, не будет экономии на проектно-изыскательских работах, зато повысится их качество и, как результат, – качество строительства или ремонта. Более того, увеличив стоимость ПИР, например, на всего лишь 0,5 процента можно достичь снижения стоимости тех же строительных или ремонтных работ на 3–5 процентов.

## ЛОЖНЫЙ СТАРТ

Что касается снижения необоснованных денежных затрат, то, как нам кажется, этот вопрос следует рассмотреть внимательнее. Судите сами. Начнем со стартовой цены, которая может явиться предметом отдельного разговора. Приве-

дем простой пример: стоимость проекта на ремонт участка автомобильной дороги, который мало чем отличается от проекта нового строительства. Например, раздел инженерно-геологических изысканий в таком проекте выполнять еще труднее, так как в дорожно-геологические разрезы помимо природы вмешались результаты непредсказуемой деятельности человека. Опыт показывает: то, что ранее было заложено в проекты (толщины конструктивных слоев дорожной одежды, применяемые материалы, типы грунтов земляного полотна и т.д.), далеко не всегда подтверждается. Более того, вмешательство человека привело к ряду изменений, например, в водно-тепловом режиме подстилающих грунтов. К настоящему времени из-за дефицита в финансировании мы пришли к очень низкой стартовой цене (не более 0,5 процента от стоимости ремонтных работ), при которой в ряде регионов инженерно-геологические изыскания в требуемом объеме просто не выполнялись.

В итоге очень часто проекты ремонта выполняются без должных инженерно-геологических изысканий, преимущественно за счет выравнивания покрытия и усиления конструк-

ции слоем асфальтобетона. В то же время причины разрушения покрытия часто определяются основанием дорожной одежды, грунтами земляного полотна и подстилающего насыпь основания. Игнорирование данных факторов приводит к тому, что ремонт выполняется, а через 2–3 года на покрытии вновь возникают трещины, просадки, колеи и т.д. Вот в этом случае стоит задуматься, выиграем ли мы от заниженной стартовой цены, если в будущем за нормируемый срок службы дорожной одежды придется провести еще 2–3 дополнительных ремонта. Подтверждением низкой стартовой цены является и ряд торгов, которые не состоялись из-за того, что все претенденты подали конкурсные заявки со стоимостью работ выше стартовой. Поэтому требуемый состав инженерно-геологических изысканий в проектах ремонта и реконструкции нуждается в детальном рассмотрении. Включение этих работ в перечень обязательных неизбежно окажет влияние и на стартовую цену.

Нельзя обойти стороной и вопрос определения сметной стоимости проектно-изыскательских работ на ремонт и реконструкцию. Сборники цен, применяемые для расчета сметной стоимости ПИР, не позволяют с достаточной степенью достоверности выполнять расчеты на указанные виды работ. Вести расчет по трудозатратам пока также невозможно, так как отсутствуют расценки на ПИР по ремонту и реконструкции дорог. В этом случае, по нашему мнению, расчет сметной стоимости получается явно заниженным, да и заказчику из-за недостаточного состава инженерно-геологических работ не всегда удается обосновать стартовую цену перед вышестоящей организацией.

Вопрос получения качественного конечного результата достаточно сложный, так как зиждется на нескольких десятках составляющих. Ряд принципиальных положений мы уже обсудили, однако не все.

### КОНКУРЕНЦИЯ РАДИ КОНКУРЕНЦИИ

На торгах претенденты должны конкурировать друг с другом, но всегда ли это целесообразно? Возьмем торги на

НИР и ОКР. Общеизвестно, что одному специалисту и даже руководителю им отделу иногда трудно выполнить научное исследование или выпустить нормативный документ. Например, требования, содержащиеся в документе, должны разрабатываться с учетом последних достижений науки и техники. Часто для обоснования каких-либо показателей необходимо проведение специальных научных исследований, в том числе с применением уникального оборудования, которое имеется не в каждой организации. В этом случае необходимо проводить теоретические и экспериментальные исследования, объединяя усилия нескольких научных школ и институтов. Естественно, что при этом возрастет и стоимость работы, однако затраты сторицей возвратятся в отрасль в процессе действия нормативного документа.

В некоторых случаях проведение конкурсных торгов и нецелесообразно. Так, если какую-либо крупную тему предлагается выполнять силами нескольких общепризнанных организаций (крупных НИИ, вузов, академических институтов и др.), то проведение конкурсных торгов не должно быть обязательным. Кроме того, существуют специфические вопросы, которые может решить только узкий круг специалистов. Следовательно, при участии в торгах одной организации-исполнителя, объединившей несколько организаций соисполнителей, торги в порядке исключения могут быть признаны состоявшимися.

Говоря о победителе торгов, было бы уместно вспомнить об американском опыте. В США после изучения причин великой депрессии пришли к выводу, что для ее недопущения, пусть даже ценой снижения экономической эффективности, нужно действовать в рамках «национального регулирования», так как именно экономическая открытость способствовала распространению «инфекции» депрессии. Значит, такие важные мероприятия, как торги, должны регулироваться.

Вопрос прозрачности результатов торгов также очень важен, так как подрядчик при этом сможет скорректировать свои предложения, представ-

ив заявку на следующие торги. Однако, если подрядчик не смог принять участие во вскрытии конвертов, далеко не каждый заказчик назовет ему стоимость предложений других конкурентов, а позднее обоснует решение конкурсной комиссии о признании победителя. Бывают даже такие случаи, когда подрядчик получает решение конкурсной комиссии, в котором указано, что победителем названа такая-то организация, без объяснения, почему именно ей отдано предпочтение.

С целью повышения эффективности конкурсных торгов, представляется целесообразным их проведение в форме доклада с обоснованием и защитой предлагаемых решений. При этом члены конкурсной комиссии задают вопросы и по итогам защиты выносят свой вердикт. Другой вариант – присутствие претендентов не обязательно, но при этом в специально отведенное время можно использовать различные компьютерные технологии для докладов и ответов на вопросы.

### КТО ВЛАДЕЕТ ИНФОРМАЦИЕЙ, ТО ВЛАДЕЕТ СИТУАЦИЕЙ

Есть у нас и небольшие замечания, на первый взгляд, не принципиальные, однако и их нельзя оставлять без внимания. Возьмем исходную информацию об объекте торгов, например, по ПИР. Чем она будет полнее, тем качественнее будут конкурсные предложения. Конечно, любой подрядчик на свой страх и риск может собрать исходную информацию по проектируемому объекту, но давайте подумаем и о его затратах. Ведь представляя предложения по стартовой цене в Росавтодор, заказчик уже должен в деталях разобраться с исходной информацией, собрать ее и вполне может предоставить выжимки из нее участникам торгов одновременно с требованиями к конкурсной документации. Если в одних торгах участвует 6–12 организаций, то сколько времени подрядчиков можно сэкономить для творческой работы вместо сбора исходной информации по торгам, в которых победит только один участник. В то же время, не предоставляя исходной информации, заказчик в ряде случаев

«ловит» подрядчика, который, не зная деталей исходных данных, дает заниженную цену, а в дальнейшем, если окажется победителем из-за низкой цены, и – некачественную проектную документацию. Кто от этого выигрывает?

Следующий вроде бы мелкий бумажный вопрос – состав конкурсной документации на ПИР. Однако сколько времени отнимает подготовка запрашиваемой документации. Очень много изменений по усмотрению организаторов торгов в формах к конкурсной заявке. По нашему мнению, достаточно дать возможность участнику конкурса проявить себя в конкурсной предложении (1–2 стр.) и пояснительной записке к нему. Вот здесь-то и можно отразить новые технические решения, выделить преимущества своей организации, указать обеспечение контроля качества при выполнении ПИР и т.д. А что касается других форм, то, по нашему глубокому убеждению, они должны быть стандартными для всех участников и организаторов торгов. Однако, как показывает наш опыт, сегодня из всех форм только 1–2 не претерпевают изменений.

Вопрос гарантии конкурсной заявки: банковские гарантии, поручительство, денежный залог? У различных предприятий – организаторов торгов и различные требования гарантий. Ряд организаций этого не требуют вовсе. Это их право, хотя надо согласиться, банковская гарантия дорогого стоит. Поручительство также не является простым решением вопроса (конкурент конкуренту не будет давать поручительство, а тем более по размерам поручительства, вычисляемым как процент от стоимости работ, можно судить о стоимости работ в самой конкурсной заявке). Денежный залог по фиксированной запрашиваемой сумме, по нашему мнению, наиболее простой и верный способ. Однако он по-прежнему редко применяется, а зря.

В заключение хотелось бы еще раз подчеркнуть, что наши замечания в большей степени отражают интересы только одной стороны – подрядчика. Было бы полезно для общего дела вовлечь в дискуссию и вторую сторону – заказчика и услышать его мнения и предложения.

# СВЕРХПЛАНОВЫЕ



# КИЛОМЕТРЫ

**Сразу в нескольких районах Татарстана состоялась приемка завершенных объектов. В минувшем году дорожники республики построили и реконструировали сверх намеченного более 30 километров республиканских дорог.**

Премьер-министр Республики Татарстан **Рустам Минниханов** высоко оценил темпы и качество работ по реконструкции дороги Столбище – Атабаево. «Спасибо строителям! Отличная дорога», – сказал глава правительства, который вместе со своим заместителем, министром транспорта и дорожного хозяйства республики **Владимиром Швецовым** участвовал в торжествах по случаю ввода объекта в строй.

Капитальный ремонт 30-километрового участка автодороги от столицы республики до Атабаева проводился за счет средств территориального дорожного фонда и обошелся в 140 млн рублей. Генеральным подрядчиком выступила фирма «Дорожный сервис», которая вела реконструкцию, используя технологию холодного регенерирования. Новая дорога стала своеобразным экспериментальным участком, где эта технология прошла обкатку.

Подводя итоги, Рустам Минниханов отметил, что дорожниками республики сделан еще один шаг по пути создания надежной опорной сети дорог. Это хорошее начало. Сейчас требования к дорогам более высокие, интенсивность транспортных потоков постоянно растет, а значит, необходимо будет и впредь более активно применять новые строительные материалы и технологии.

Еще один адрес новостройки – Рыбно-Слободский район. Здесь состоялась приемка 8-километрового участка первой технической категории федеральной автодороги М-7 «Волга» (Москва – Владимир – Нижний Новгород – Чебоксары – Казань – Набережные Челны – Уфа) и теплотрассы в районе села Машляк. С вводом в строй нового участка важный транспортный коридор будет лучше соответствовать своему назначению.

Затем Рустам Минниханов и Владимир Швецов отправились в Высокогорский район, где прошло открытие моста через реку Сайнку на обходной автодороге у села Аль-

дермыш. Его строило ООО «Нур-1», стоимость работ – 17 млн рублей. Строительство подобных обходных дорог и мостов, по словам главы правительства, решает одну из главных задач – повышение безопасности дорожного движения при транзите через населенные пункты. В республике и в России в целом немало дорог, опасных пересекающих скоростными потоками города, села, поселки. Поэтому каждый новый обход – большое событие в истории населенного пункта, важный шаг в решении социальных программ, в деле укрепления безопасности дорожного движения.

Еще одно торжественное событие – митинг, посвященный открытию автомобильной дороги Казань – Пермь. Он состоялся в Советском районе Казани. Здесь за 2 года было реконструировано 12 км от компрессорного завода через поселок Дербышки до выхода на дорогу М-7. Очень важно, сказал при ее открытии Владимир Швецов, что дорога реконструировалась без остановки движения. Ввод в эксплуатацию многополосной магистрали значительно разгрузит напряженные участки, обеспечит надежный выход из Казани по новой радиальной дороге.

Следующий этап – радиальная дорога из Казани в сторону поселка Залесный, автодорога Йошкар-Ола – Зеленодольск, подъезд к магистрали М-7 «Волга», участок Зеленодольск – Сафоново, реконструкция участка автодороги Казань – Оренбург с подъездом к аэропорту и автодороги через пос. Самосырово на трассу М-7 «Волга». Заметим, что дороги Казань – Залесный и в аэропорт находятся в стадии строительства и должны быть завершены к 1000-летию столицы республики.

Всего в 2003 году в Татарстане построено и реконструировано 212 км республиканских дорог вместо запланированных 180 км.

На снимке: премьер-министр Республики Татарстан **Рустам Минниханов** (в центре), заместитель премьер-министра, министр транспорта и дорожного хозяйства **Владимир Швецов** (крайний слева) вместе с представителями подрядных коллективов и руководством района открывают новый участок дороги Казань – Пермь





Фоад Валиев  
генеральный директор  
ОАО «Алексеевскдорстрой»

Еще лет 10–15 тому назад жители отдаленно-го от промышленных центров, железнодорожных станций Алексеевского района, что расположен в закамской зоне Республики Татарстан, только мечтали о настоящих дорогах. Для поездки из райцентра в некоторые отдаленные населенные пункты требовался иногда не один день.

До столицы Республики – Казани – расстояние не такое уж и большое – не более 100 километров, но широкой преградой стояла на пути река Кама. Сколько времени и нервов потрачено здесь, на паромной переправе, чтобы попасть с одного берега на другой!

Сейчас ситуация совсем другая. За последние десять лет деревни и села района в большинстве своем обзавелись приличными дорогами с асфальтобетонным покрытием. Асфальтированные дороги дошли не только до центральных усадеб хозяйств, но и практически до всех населенных пунктов района. Все это сделано силами коллектива местного дорожного управления, преобразованного не так давно в ОАО «Алексеевскдорстрой». На 25–30 и более километров прирастает ежегодно общая протяженность дорог с твердым покрытием, построенных Алексеевскими дорожниками. 490 километров дорог находится сейчас на содержании и эксплуатации у этого коллектива. На протяжении нескольких лет он держит первенство среди родственных предприятий республики по основным показателям работ.

Около 14 лет возглавляет это предприятие Фоад Валиевич Валиев – человек, всей душой преданный своей профессии, энтузиаст, фанат своего дела. Во многом благодаря его неугомонности, инициативе небольшое ДРСУ с 2–3 единицами техники превратилось в мощную, имеющую достаточный кадровый и технический потенциал, современную дорожно-строительную организацию, способную выполнять любые работы по строительству, реконструкции и содержанию автомобильных дорог. Подтверждение тому – участие Алексеевских дорожников в строительстве такого гиганта, как мостовой переход через реку Каму. Работа коллектива на этом объекте получила достойную оценку у государственной приемочной комиссии. Содержание и эксплуатация мостового перехода, протяженность которого 14 километров, успешно осуществляется в настоящее время им же.

В июле 2002 года в ходе реформирования предприятия отделилось от ГПРСО «Татавтодор», стало самостоятельно осуществлять хозяйственную деятельность. Некоторые скептики пророчили тогда ему неудачу в связи с отделением. Это, естественно, не оправдалось.



Ремонт участка автодороги  
Казань – Оренбург

## УВЕРЕННАЯ ПОСТУПЬ

В настоящее время в ОАО «Алексеевскдорстрой» трудится 320 человек. Ежегодные объемы выполненных работ достигают 150–170 млн рублей. Это самое крупное предприятие в районе.

Среднемесячная заработная плата на одного работника составляет около 6,7 тысячи рублей. Кроме того, производится выплаты за питание, за разъездной характер работы. Руководство предприятия уделяет первостепенное внимание укреплению материально-технической базы, созданию нормальных трудовых условий. Только за последние 2–3 года пущены в эксплуатацию асфальтобетонный смеситель ДС-168, цех по производству минерального порошка, продукция которого реализуется и другим дорожным организациям, битумохранилище на 3 тыс. тонн. Приобретены асфальтоукладчик «Фогель», камнедробильная установка, катки фирмы «Раскат» и другая более совершенная дорожно-строительная техника. Профессионализм, дисциплина, экономия и бережливость, с одной стороны, внимание к нуждам, забота о людях – с другой, являются нормой жизни коллектива. Качественное строительство дорог, финансовое благополучие начинаются здесь с теплых стоянок, оборудованных мастерских по ремонту автомашин и другой техники, которой насчитывается более 170 единиц, с их грамотного технического обслуживания. Свои мастера умело восстанавливают двигатели, задние мосты, редукторы, топливную аппаратуру, электрооборудование и другие узлы и агрегаты.

К услугам работников имеются своя прекрасная столовая, магазин, где можно приобрести продукты питания в счет заработной платы. Хорошим подспорьем служат также рыболовецкая бригада и пасека на 150 пчелосемей.

На предприятии имеется свое строительное подразделение, занимающееся возведением объектов производственного, социально-бытового назначения. Ежегодно сдаются в эксплуатацию 5–6 домов усадебного типа на 10–12 квартир со всеми удобствами, которые предоставляются своим работникам на договорной основе в счет заработной платы.

Большое внимание уделяют здесь подготовке кадров. Все руководители и специалисты – молодые, со специальным образованием. В настоящее время на автодорожном факультете Казанской государственной строительной академии за счет средств предприятия обучаются 10 юношей и девушек, в основном дети своих работников.

Коллектив ОАО «Алексеевскдорстрой» с оптимизмом смотрит в будущее и уверенно шагает вперед. О его делах знают во многих уголках Татарстана. После сдачи первой очереди мостового перехода через Каму это предприятие успешно участвует в тендерах, выигрывает их и возводит дороги в районах закамской зоны. Хочется пожелать славному коллективу счастливых дорог.



## Российская дорожная лизинговая компания обеспечивает дорожников техникой при разумном соотношении цены и качества.

Распоряжением Правительства РФ от 8 апреля 1999 года в дорожной отрасли было создано Федеральное государственное унитарное предприятие «Российская дорожная лизинговая компания».

Цель деятельности компании — использование механизма лизинга (финансовой аренды) для приобретения техники и оборудования на принципах срочности, возвратности и платности для дорожных организаций.

Внедрение передовых методов финансирования проходило непросто, но в настоящее время с уверенностью можно сказать, что Росдорлизинг в состоянии решить большинство проблем лизингополучателя, связанных с лизингом дорожной техники.

В наступившем году компания Росдорлизинг отметит 5-летний юбилей.

Эту скромную дату коллектив встречает с надеждой на то, что весь накопленный опыт работы удастся применить в дальнейшем с максимальной возможной эффективностью. Основания для этого налицо.

Растет число партнеров компании, создана компьютерная база данных по всей номенклатуре дорожной техники, расширяется география лизинга. Сложилась деловые отношения с ведущими производителями и поставщиками строительной, дорожной техники и оборудования. Мы отправились в гости в эту уже проверенную временем и хорошо зарекомендовавшую себя организацию, расположенную в центре Москвы, недалеко от станции метро «Проспект мира».

В точно назначенное время нас встретил генеральный директор компании Александр Васильевич Апканеев.



Наш корреспондент беседует с генеральным директором ФГУП «Росдорлизинг» Александром АПКАНЕЕВЫМ.

# ВЫГОДНО, УДОБНО, НАДЕЖНО

— Александр Васильевич, нашу беседу начнем с традиционного вопроса: каковы успехи коллектива за время существования компании и в завершившемся году?

— До 2003 года компания осуществила более 50 проектов с объемом годовых лизинговых платежей более 40 млн рублей, при полной стоимости поставленной техники около 130 млн рублей. При этом чистая прибыль составила более 7 млн рублей. В 2003 году картина такова: клиенты получили порядка 200 единиц техники для строительства и содержания автомобильных дорог, включая всепогодные КДМ, погрузчики, катки, автосамосвалы, АБЗ, щебнераспределители, асфальтоукладчики и др. Общая стоимость закупленной в этом году техники и оборудования составляет более 800 млн рублей. Наши техника и оборудование работают на пространстве от Смоленской области на западе до

Хабаровского края на востоке, от Архангельской области на севере до Краснодарского края на юге.

— Как известно, на Росдорлизинг возложена функция связующего звена между подрядными организациями — теми, кто заказывает технику, и ее поставщиками. Каким составом лизинговых сделок ваша компания уделяет особое внимание?

— В первую очередь мы уделяем внимание снижению издержек при реализации договора лизинга. Прежде всего — выбору оптимального, с точки зрения цены и качества, предложения для потенциального лизингополучателя. Для этого мы детально прорабатываем рынок техники. Это и получение товарных кредитов от фирм-производителей и применение практики «обратного выкупа», что существенно упрощает процедуру предоставления лизинговых услуг.

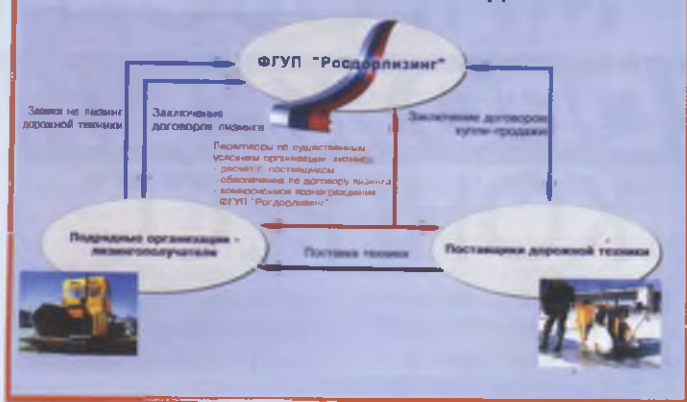
Серьезную работу ведет ФГУП «Росдорлизинг» по привлечению финансовых ресурсов, в том числе зарубежных компаний и страховых обществ.

— Почему не применить наиболее простой путь получения финансов, используя кредиты в российских банках? И какой технике отдают предпочтение клиенты Росдорлизинга — отечественного или импортного производства?

— Вопрос о кредитах в банках не такой уж и простой, если разобраться. А по сути, основные недостатки такого варианта финансирования лизинговых сделок — это высокая процентная ставка (17–19 процентов годовых), жесткие банковские нормативы: лимит на одного заемщика, срок кредитования не более двух лет, дополнительное обеспечение кредита и т.д. Если посмо-



## СХЕМА ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ УЧАСТКОВ ЛИЗИНГОВОЙ СДЕЛКИ



треть на общий объем закупок, техника отечественного производства преобладает. Возрастает в последнее время конкурентоспособность российских специализированных машин. Среди зарубежных партнеров для нас представляют интерес ведущие поставщики дорожной техники: "ABG", "Wirtgen", "Bobcat", "Benninghoven", "Bomag", "Vogele", "Hamm", "Liebherr", "Ermont", "Bernardi", "Caterpillar", "JSB". Главное для нас – это надежность и разумное соотношение цены и качества.

– **Приобретение новой техники дорожниками – удовольствие не из дешевых, но выходить из положения все-таки надо. Какие преимущества у тех предприятий, которые выбирают лизинговые схемы финансирования?**

– Прежде всего лизинг позволяет обновлять производственные фонды. При этом снижается потребность лизингополучателя в собствен-

ном стартовом капитале: сделка финансируется лизингодателем, ему не требуется одновременно оплачивать необходимое оборудование, увеличивается оборотный капитал для расширения производства без резкого финансового напряжения – это во-первых. Во-вторых, лизинговое имущество не «утяжеляет» баланс, обязательства по договору лизинга отражаются на забалансовых счетах, в отличие от ссуд на приобретение основных средств и процентов по ним, относятся на себестоимость работ и, соответственно, приводят к снижению налогооблагаемой прибыли. В-третьих, российским законодательством предусмотрен коэффициент ускоренной амортизации для лизинговых операций, равный 3, что увеличивает возможность оперативного обновления устаревшего оборудования и технического перевооружения производства.

Срок договора лизинга значительно меньше нор-

мативного срока эксплуатации имущества. Кроме того, обеспечивается гибкость системы лизинговых платежей: возможна отсрочка первого платежа, постепенное увеличение или снижение выплат, ориентация на сезонность работ. Исключаются операции по приобретению, ликвидации и продаже имущества. Судите сами: при наличии одинакового стартового капитала лизинг позволяет задействовать значительно больше производственных мощностей, нежели при покупке в кредит с процентами. Преимущество еще и в том, что, используя лизинговую схему приобретения техники, предприятие снижает свой риск: в случае недостаточного спроса есть возможность вернуть взятое в лизинг имущество.

– **Александр Васильевич, спасибо за обстоятельные ответы, разговор о лизинге в дорожной отрасли мы продолжим в следующих номерах, а на сегодня последний вопрос: как вы считаете, лизинг дорожниками принят?**

– Я в этом абсолютно уверен! На мой взгляд, на сегодняшний день лизинг стал одним из наиболее эффективных механизмов инвестирования, он выгоден как государству, так и каждой конкретной дорожной организации, которая воспользовалась нашими услугами.

## АНОНС!

**Читайте в ближайших номерах:**

*Как максимально уменьшить пространство рисков факторов, сопровождающих лизинговые сделки?*

*Как провести анализ альтернативных способов финансирования?*

*Как оценить экономический эффект, который будет получен от применения дорожной организацией лизинговой схемы?*

*Общие рекомендации по этим вопросам даст заместитель генерального директора ФГУП «Росдорлизинг» кандидат экономических наук Евгений КОНЬКОВ.*

## БАЗОВЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ ДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ И ОБОРУДОВАНИЯ, ПРИОБРЕСТИ КОТОРЫЕ ДОРОЖНИКИ МОГУТ ЧЕРЕЗ РОСДОРЛИЗИНГ

Автобукетовоз, автобус, автогидроподъемник, автогрейдер, автогудронатор, автокран, автомобиль грузовой, автомобиль легковой, автосамосвал, автоцементовоз, асфальтосмесительная установка, асфальтоукладчик, бензовоз, бетоносмеситель, битумошпатель-распределитель, бульдозер на гусеничном тракторе, бульдозер на колесном тракторе, вагончик-бытовка, виброплита, думпер, запчасти, знаки дорожные передвижные, инструмент, каток вибрационный асфальтовый, каток грунтово-гладковальцовый, каток грунтово-кулачковый, каток комбинированный, каток пневмошинный, каток прицепной, каток статический, каток траншейный, каток тротуарный (масса до 3 т), КДМ, компрессор, косилка, котел битумный, кусторез, лаборатория передвижная, манипулятор, машина «Сларри-Сил», машина аварийно-ремонтная, машина бурильно-крановая, машина для очистки канализации, машина для ямочного ремонта, машина дорожного мастера, машина подметально-уборочная, мусоровоз, нарезчик швов, насос, оборудование для бестраншейной прокладки труб, оборудование для заделки швов и трещин, оборудование для разметки дорог, оборудование для ремонта и строительства мостов, оборудование для укладки бетона, оборудование дробильно-сортировочное, оборудование навесное, оборудование электросварочное, погрузчик фронтальный, прицеп, ремиксер, рециклер холодный, склад минерального порошка, скрепер, снегоочиститель, трактор гусеничный, трактор колесный, тягач пневмоколесный универсальный со сменным оборудованием, тягач седельный, установка для приготовления битумных эмульсий, установка для приготовления минерального порошка, фреза для асфальтобетона, шасси автомобильное, шибнераспределитель, экскаватор гусеничный, экскаватор колесный, экскаватор траншейный, экскаватор-планировщик, экскаватор-погрузчик, электрооборудование.

## РЕГИОНЫ ПОСТАВКИ ТЕХНИКИ В ЛИЗИНГ





Александр СМЕРНОВ,  
доктор технических наук, профессор

# МИРОВОЙ ДОРОЖНЫЙ КОНГРЕСС

ние дорогами и финансы, испытания дорог и мониторинг состояния и др.

Параллельно на конгрессе работала выставка достижений отдельных стран и компаний в указанных областях деятельности, что позволило специалистам детально ознакомиться с новинками и помогло в деловых контактах. Участники форума имели возможность ознакомиться с техническим состоянием дорог и мостов в ЮАР, хотя, признаться, на автора этих строк они не произвели впечатления. Из обилия информационных материалов останулось на тех, которые являются относительно новыми в дорожных технологиях или малоизвестными.

Различные методы испытания дорожных конструкций или покрытий на выносливость, истирание, колеобразование на стационарных стендах известны давно. Однако в этот раз Центр дорожных исследований и экспериментов Министерства дорог Испании удивил, представив электрифицированный полигон (стенд) под Мадридом, позволяющий дорожникам решать сложнейшие задачи. Нельзя не отметить и оригинальность двухарочного моста через реку Одиель в Испании, необычной формой напоминающего парящую птицу.

Канада представила на конгрессе технологию восстановления асфальтобетонных покрытий с помощью супер-рециклера (AR 2000), позволяющего в три стадии нагревать старое покрытие, его фрезе-

ровать на глубину до 50 мм, вводить добавки и производить эти работы с производительностью 1000 м<sup>2</sup>/ч.

А дорожники США демонстрировали качество повторного приготовления асфальтобетонной смеси в стационарных смесителях из старого фрезерованного асфальтового бетона с добавкой новых компонентов. Здесь же рекламируются мощные комплексы бетоноукладочных машин компании GOMACO, позволяющих вести масштабно строительство автострад, ВПП аэродромов, полосы уширения, бетонные юветы и ограждения для разделения движения транспорта в разных направлениях.

Венгрия и Португалия, отмечая недостаточную прочность существующих ограждений проезжей части на автомагистралях, вновь предлагают усовершенствованные конструкции ограждений с резиновыми гасителями энергии удара.

В Румынии находит широкое применение метод холодного рециклинга, когда фрезеруемый старый асфальтовый бетон покрытий на дороге смешивается в машине WIRTGEN (WR 4200) с добавлением цемента или битумной эмульсии и сразу уплотняется. В ЮАР считают целесообразным использовать передвижные мини-смесители WIRTGEN, которые быстро разбираются и перевозятся в любое место одним тягачом.

## НЕ НАВРЕДИ!

Сегодня особое внимание уделяется проблемам охраны окружающей среды и особенно животно-

## ВЫСТАВКА ДОРОЖНЫХ ДОСТИЖЕНИЙ

Конгресс открыли президент PIARC, председатель национального комитета PIARC ЮАР и министр транспорта Южно-Африканской Республики. В красочном шоу искусно переплелись национальный фольклор народов Южной Африки и ее сегодняшние транспортные успехи в деле дорожного строительства и автомобилизации. Работа конгресса в основном проходила в восьми тематических комитетах, где представлялись и обсуждались национальные доклады (от стран) и доклады отдельных специалистов и компаний.

Тематика комитетов была следующей: организация и планирование движения в городах, искусственные сооружения (тоннели, мосты и т.д.), эксплуатационные свойства дорожных покрытий, технологии и дорожные конструкции, транспортная экология, управле-

В октябре 2003 года в г. Дурбан Южно-Африканской Республики состоялся XXII Мировой дорожный конгресс мировой ассоциации дорожных конгрессов (PIARC). В его работе приняли участие около трех тысяч делегатов из 108 стран мира. Особенно представительными были делегации Канады, ЮАР, Японии, Франции, Германии. От России в конгрессе участвовали специалисты из Омска и Челябинска.

го мира при прокладке дорог через лесные массивы, национальные парки и т.п. Главная идея – сохранение среды обитания, в том числе естественных путей миграции животных. Европейский центр охраны природы (Люксембург) представил ряд проектов удачного сосуществования транспорта и животного мира. Он же предлагает для сохранения естественной флоры и фауны вести строительство подземных дорог, протяженных эстакад над логами, где обитают животные. Центр приводит многочисленные примеры пропуска животных над железными дорогами и даже мелких животных и грызунов под дорогами и рельсовыми путями.

Германия и Южная Африка рекламировали мастичные асфальтовые бетоны с добавкой брикетов VIATOR, улучшающих свойства смесей и покрытий. Здесь следует напомнить, что введение волокнистых добавок в смеси, армирующие асфальтовый бетон и таким образом улучшающие его, в России практикуется давно. Особенно удачной оказалась технология использования отходов производства асбеста на Урале и в Сибири.

В Швеции появился новый тип дорожной конструкции (PERS), состоящий из трехсантиметрового слоя покрытия из пористого асфальтобетона, прослойки из эпоксидно-резиновой композиции с расходом до 2 кг/м<sup>2</sup>, уложенной на поверхность одежды нежесткого типа. Такая конструкция, по мнению авторов, при скорости движения 80 км/ч снижает шум с 85 дВ до 75 дВ.

Япония усилиями исследовательского института PWRI продемонстрировала возможность повторного использования материалов, полученных при разрушении бетонных зданий и сооружений, в основаниях дорог, для изготовления новых сборных бетонных изде-

лий и на другие технические нужды. В Стране восходящего солнца проведены оригинальные исследования процесса разрушения земляных дамб (плотин), ограждающих водоемы при горизонтальных сейсмических колебаниях, с целью определения лучших способов закрепления откосов от размыва и обрушения.

Новое слово сказали дорожники ЮАР в деле безопасности движения. Здесь на дорогах в местах необходимого снижения скорости транспорта (подъезды к развязкам, пунктам оплаты за проезд) появились поперечные полосы, шириной 20–30 см, обладающие повышенной шероховатостью и генерирующие шум при их проезде. Этот шум предупреждает водителя о необходимости снижения скорости движения.

## КОЛЕЯ – ПРОБЛЕМА ОБЩАЯ

На конгрессе демонстрировались передвижные установки, созданные в ЮАР с участием Калифорнийского университета (США). Авторы называют их «симуляторами», и предназначены они для испытаний дорожных конструкций

на колеобразование и износ, а также для определения их несущей способности. Один симулятор марки MMLS MK3 имеет массу 675 кг, заключен в корпус, внутри которого по вертикально установленному замкнутому эллиптическому пути перемещаются со скоростью 9 км/ч 4 колеса от легкового автомобиля, два из которых прокатываются по испытываемой поверхности покрытия. По мере увеличения числа проходов колеса (до 1 млн) периодически регистрируется деформация на поверхности покрытия в виде колеи. Этот симулятор способен дать прогноз колеобразования на покрытиях при действии легкового транспорта.

Стойкость дорожных конструкций к колеобразованию от действия тяжелого (грузового) транспорта проверяется симулятором HVS Mark IV. Он имеет массу 51 т, длину 23 м, перемещается самостоятельно и перевозится железнодорожным и воздушным транспортом. Между осями стоящего над местом испытания симулятора размещено колесо грузового автомобиля, способное в нагруженном состоянии на пути в 10 м двигаться вперед и назад со скоростью 20 км/ч, од-

новременно смещаясь поперек в пределах 1,5 м. Таким образом имитируется нагружение дорожных или аэродромных конструкций, на поверхности которых периодически регистрируется форма чаши прогиба и колеи. Другими словами, на конгрессе отмечена тенденция к испытанию дорог на колеобразование, что является определенной новостью в дорожных технологиях.

Заканчивая рассказ о некоторых новинках в дорожных технологиях, хотелось бы еще раз от души выразить благодарность руководителям Алтайавтодора и Варьеганнефтепескостроя за помощь в поездке на XXII Мировой дорожный конгресс. И хотелось бы напомнить, где состоится следующее собрание мирового дорожного сообщества.

**В 2005 году Бангкок примет 15-ю конференцию Международной дорожной федерации (IRF). На следующий год дорожники соберутся в Турине на XII Зимний дорожный конгресс PIARC. А в 2007 году в Париже состоится XXIII Мировой дорожный конгресс PIARC.**

г. Омск



Эстакада для безопасной миграции животных



*О ситуации в дорожном хозяйстве региона нашему внештатному корреспонденту Светлане СУХОВОЙ рассказывает начальник областного государственного учреждения «Костромское областное управление автомобильных дорог общего пользования «Костромаавтодор» Евгений Сергеевич МИЛОРОДОВ.*

На снимке (слева направо): главный инженер Д.А. Завитой, заместитель начальника по планированию и договорам В.П. Климентов, начальник управления Е.С. Милородов, руководитель финансово-экономической службы Н.А. Созинова, заместитель начальника по эксплуатации А.Е. Милостной



# КОСТРОМСКОЕ ПЕРЕПУТЬЕ

## Взгляд в историю

С давних пор через костромские земли проходили торговые пути на Вологду, Архангельск, Вятку и Поволжье. Они разносили по свету славу о макарьевских ярмарках, о костромских купцах, торговавших лесом и льняной мануфактурой даже с Англией, об искусстве красносельских ювелиров и о других достоинствах местных земель. А дары костромских лесов, рек и озер подавались прямо к царскому столу.

Но, как известно, все течет, все меняется, и к XX столетию костромские земли обозначились «белым пятном» на дорожной карте России. Прежние тракты утратили свое значение, были проложены более удобные пути через соседние регионы, и Костромская губерния оказалась на задворках цивилизации, в глухом бездорожье.

Известно, что после образования Костромской области в 1944 году на ее территории было около 9 тысяч километров автогужевых дорог. И лишь одна десятая часть из них имела песчано-гравийное или булыжное покрытие. Состояние мостов на тех дорогах было катастрофическим. И это продолжалось до середины двадцатого века.

Лишь в 1959 году, когда пошло финансирование из госбюджета, были проложены первые километры асфальтобетона. Тогда же началось строительство основной областной дороги Кострома – Мантурово. Полностью все 260 километров этой трассы ввели в эксплуатацию в 1968 году. Параллельно строили и другие важнейшие в социальном и экономическом плане дороги: Кострома – Межа – Шарья, Судиславль – Галич – Чухлома, Пыщуг – Павино – Вохма, Нея – Макарьев...

С тех пор построены тысячи километров дорог с твердым покрытием. Возведены железобетонные мосты, сданы многие другие объекты.

К началу 90-х годов все райцентры были соединены дорогами общего пользования с Костромой и значительная часть усадеб колхозов и совхозов – с райцентрами. Затем под опеку областного управления автомобильных дорог общего пользования были переданы более четырех тысяч километров ведомственных автодорог, большинство из которых являются грунтовыми дорогами.



**Корр.: Что представляет собой территориальная автодорожная сеть Костромской области в начале XXI века?**

Вплоть до конца 90-х годов Костромская область оставалась «тупиковой». В соседние Вологодскую и Кировскую области можно было попасть только на самолете.

Лишь в конце XX века усилиями предприятий областного дорожного комплекса при поддержке Росавтодора и администрации Костромской области стали активно развиваться межрегиональные автодорожные коридоры Москва – Ярославль – Кострома – Шарья – Киров – Пермь – Екатеринбург, Архангельск – Котлас – Шарья – Нижний Новгород – Шацк – Тамбов – Воронеж – Белгород, Санкт-Петербург – Вологда – Шарья – Киров – Пермь – Екатеринбург, началось разрушение «железного занавеса» бездорожья, закрывавшего Костромскую область от соседней.

Сегодня в ведении Кострома-автодора находится территориальная автодорожная сеть протяженностью 8283 километра, в том числе 5531 километр с твердым покрытием, из них с усовершенствованным покрытием 3191 километр, а также 443 моста длиной 17,9 км.

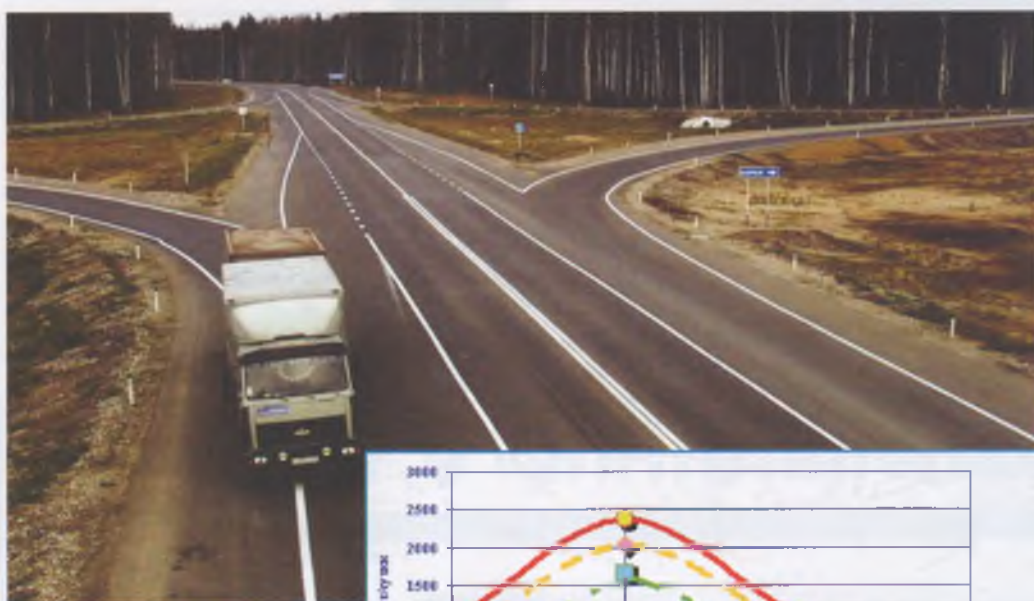
Несмотря на довольно устойчивое строительство новых участков межрегиональных автодорожных коридоров, а также проводимый ремонт дорог и мостов, основная часть автодорожной сети изношена сверх допустимого предела.

Даже опорная автодорожная сеть, соединяющая районные центры с Костромой, требует незамедлительного ремонта или реконструкции, не говоря уже о второстепенных автодорогах до центров сельских администраций и отдельных населенных пунктов.

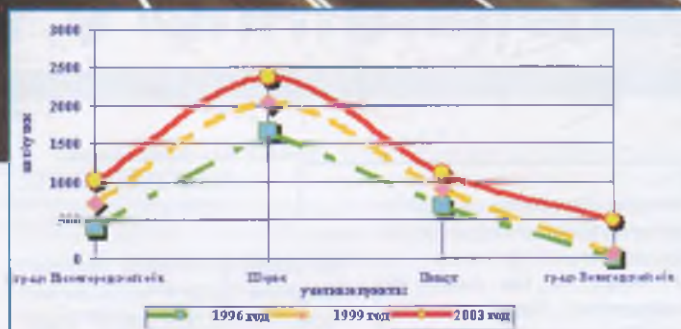
А ведь по этим второстепенным автодорогам хотя бы два раза в неделю ходит автобус, курсируют школьные автобусы, перевозятся грузы, в том числе тяжеловесные.

Общая оценка автодорожной сети с твердым покрытием такова: протяженность автодорог с неудовлетворительной ровностью – 3150 км, или 60 процентов, протяженность автодорог с неудовлетворительной прочностью – 4459 км, или 80 процентов.

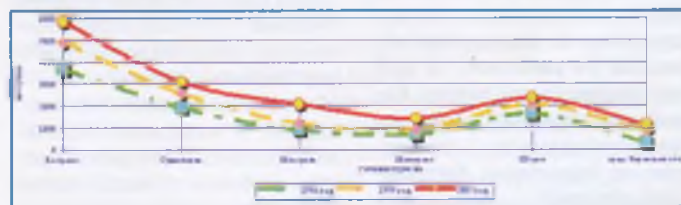
2340 километров автодорог с гравийно-щебеночным покрытием уже находятся на уровне грунтово-улучшенных, с расчетной средней технической скоростью



**Динамика интенсивности движения транспорта по автодорожному коридору Архангельск–Котлас–Шарья–Н.Новгород–...–Белгород в границах Костромской области**



**Динамика интенсивности движения транспорта по автодорожному коридору Москва–Кострома–Шарья–Киров–Пермь–Екатеринбург в границах Костромской области**



движения транспортных средств 25 км в час. И в ближайшие два-три года около 1200 км этих дорог превратятся в бездорожье.

Не менее сложная ситуация с состоянием искусственных сооружений – 45 мостов длиной свыше 1700 погонных метров, или 10 процентов от общей протяженности мостов, находятся в аварийном и неудовлетворительном состоянии. По этим мостам запрещено или ограничено движение транспорта.

320 водопропускных труб длиной свыше 5700 погонных метров, или 6 процентов от общей протяженности, также находятся в неудовлетворительном состоянии.

Причиной бедственного положения автодорог является возрастающий дефицит средств и изменение условий финансирования дорожных работ.

В последние пять лет обеспеченность финансированием работ по ремонту дорог сократилась с 20 процентов до 3 процентов от норматива, по содержанию автодорог – с 50 процентов до 23 процентов от нормативного уровня.

Хотя минимальные значения должны быть, по нашим расчетам, 30 процентов по ремонту и

40 процентов по содержанию, что в текущих ценах соответствует 2,5 миллиарда рублей, при том что общая годовая потребность в финансировании ремонта и содержания автодорожной сети на 2003 год составляет 4,5 миллиарда рублей. Только при обеспечении минимального уровня финансирования можно на несколько лет приостановить деградацию автодорожной сети.

Не доставляет удовольствия приводить эти ужасающие факты, но состояние автодорог непосредственно влияет на уровень аварийности, на пропускную способность.

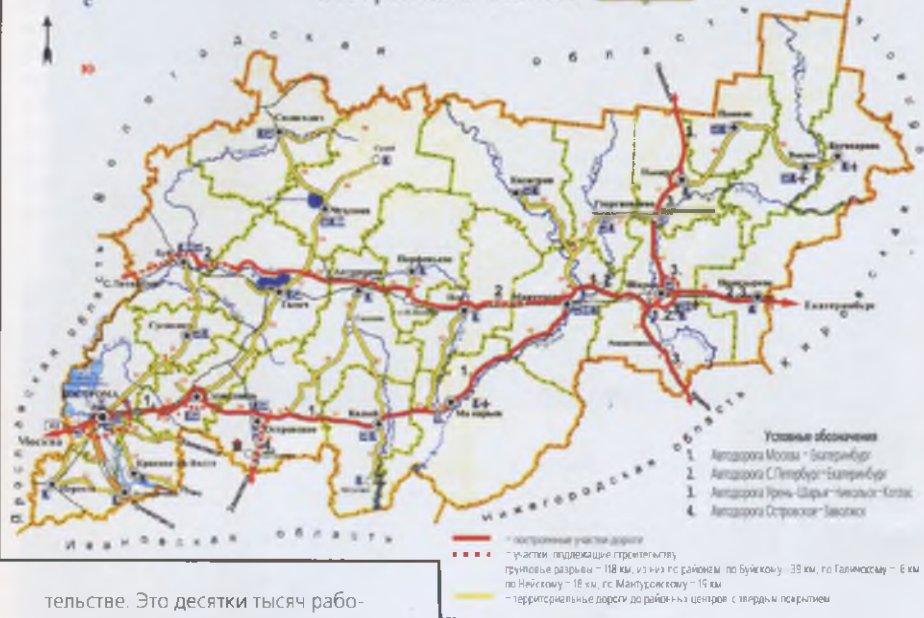
**Корр.: В Костромской области сформировалась опорная автодорожная сеть, трансформировавшаяся в межрегиональные автодорожные коридоры. Каков эффект от их развития?**

– Значение развития опорной сети автомобильных дорог общего пользования, особенно межрегиональных автодорожных коридоров Москва – Кострома – Шарья – Киров – Пермь – Екатеринбург, Нижний Новгород – Урень – Шарья – Никольск – Архангельск и Санкт-Петербург – Вологда – Шарья – Киров –

Пермь – Екатеринбург, для экономики трудно переоценить. На примере Костромской области видно, какие плоды для экономики региона приносят федеральные средства, вложенные в строительство и реконструкцию территориальных автодорог. Только благодаря развитой опорной сети и сформировавшейся сети межрегиональных автодорожных коридоров стала возможной реализация долгосрочной инвестиционной программы по созданию крупнейших в России промышленных предприятий по переработке древесины и отходов лесопереработки. В городе Шарье, на пересечении трех межрегиональных коридоров, проходящих по территории Костромской области, развернут международный инвестиционный проект «КРОНОСТАР» с участием фирм «Кронохолдинг» и «Кронотек» (Швейцария). Вблизи города Нея на межрегиональном автодорожном коридоре Санкт-Петербург – Екатеринбург планируется построить Нейский целлюлозно-бумажный комбинат, крупнейший в ЦФО, с поставкой сырья также из ближнего региона. Подписано постановление Правительства РФ о его строи-



## Костромская область



тельстве. Это десятки тысяч рабочих мест, развитие инфраструктуры, налоговые платежи.

**Корр.: Не так давно руководитель Государственной службы дорожного хозяйства И.Н. Слюняев отмечал, что построенные автодорожные коридоры не работают, то есть нет транспортного потока. Каким транспортный поток по межрегиональным коридорам на территории Костромской области?**

— За последние 3–4 года прирост интенсивности движения транспорта по межрегиональным автодорожным коридорам составил до 30 процентов, и особенно характерно, что достаточно высока интенсивность движения в темное время суток. На участке между городом Костромой и поселком Судиславль значения интенсивности движения уже превысили расчетные для данной технической категории. Под Костромой в сутки проходит до шести тысяч, а в Судиславле до трех тысяч автомобилей.

С вводом в строй первой очереди инвестиционного проекта «КРОНОСТАР» в Шарье резко возросла интенсивность движения грузового транспорта из соседних Вологодской, Кировской, Нижегородской областей. Она достигает 2,5 тысячи автомобилей в сутки.

**Корр.: Как решается в Костромской области проблема развития автодорог, соединяющих сельские населенные пункты?**

— Вопрос о дорогах для 40 тысяч сельских жителей области продолжает оставаться наиглавнейшим. В Костромской области из 2843 населенных пунктов 1400

не имеют устойчивой автотранспортной связи с внешним миром. Последствия такого бездорожья известны — это вымирание сельских и лесных населенных пунктов. Дорог надо построить еще множество. Но как?

В последнее десятилетие сохранять и наращивать областную сеть автодорог помогли дорожные фонды. С опорой на них была разработана «Программа развития автомобильных дорог общего пользования Костромской области на 1999–2010 годы». В ней предусматривалось строительство автодорог с твердым покрытием протяженностью 1144 километра и обеспечение устойчивой автотранспортной связью 472 населенных пунктов с численностью постоянно проживающего населения 36 тысяч 308 человек.

На период с 1999-го по 2002 год включительно планировалось построить 348 километров автодорог до 163 сельских населенных пунктов и лесных поселков. На выполнение этого раздела программы были направлены средства территориального дорожного фонда, субсидии из федерального дорожного фонда (в 2000 году) и федерального бюджета РФ (в 2001-м и 2002 году) по разделу «Финансовая помощь бюджетам других уровней». Выделение федеральных средств осуществлялось исключительно на паритетных условиях, с участием средств территориального дорожного бюджета. И все-таки их оказалось недостаточно. За прошедший период построено и приведено в нормативное состояние лишь 107 км (30

процентов) и соединено дорогами с гравийным покрытием 56 сельских населенных пунктов (34 процента). В результате получили устойчивую автотранспортную связь 6 тысяч человек вместо 12,3 тысячи по Программе (48 процентов).

**Корр.: Все проблемы дорожников сводятся, как правило, к одной — финансированию...**

— Костромская область не относится к регионам-донорам, и потому проблема финансирования дорожных работ для нас чрезвычайно остра.

Бюджет 2003 года территориального дорожного фонда Костромской области составляет в сумме 917,249 млн руб., из которых 462,469 млн приходится на субвенции и субсидии из федерального бюджета (на развитие межрегиональных автодорожных коридоров и сельских дорог) и 454,78 млн — собственные доходы области.

Доходы дорожного фонда области должны составить (при сохранении уровня финансирования не ниже предыдущего 2003 года) 1010,8 млн руб.

Но, по расчетам Министерства финансов Российской Федерации, доходная часть дорожного фонда Костромской области определена в сумме 985,440 млн руб., в том числе 155,0 млн руб. — субвенции и субсидии из федерального бюджета, 279,258 млн руб. — централизованные перечисления по акцизам на нефтепродукты по нормативам и 551,182 млн руб. — собственные доходы области. Это ниже доходов 2003 года (с учетом индекса-дефлятора) на 25,36 млн руб.

Кроме того, в 2004 году не учитываются возвраты по налогу с владельцев транспортных средств, производимые из средств дорожного фонда. Из-за скудности областного бюджета не направлены на финансирование дорожных работ поступления от уплаты части налога на прибыль в размере 1,5 процента, а также 10 процентов поступления от уплаты акцизов на нефтепродукты.

Таким образом, расчетные величины Министерства финансов по собственным доходам области завышены на сумму 25 млн руб. В связи с этим снижены величины субвенций и субсидий, выделяемых субъектам Российской Федерации из федерального бюджета.

На деле собственные реальные доходы области в 2004 году ожидаются в размере всего 550 млн руб. Они основываются на фактических поступлениях по налогам в 2003 году.

Осложняется ситуация с финансированием в 2004 году еще тем, что с 1 января 2004 года изменится порядок уплаты транспортного налога. Особенности изменения являются два основных положения:

— возможность прохождения технического осмотра транспортного средства без его регистрации и перерегистрации без уплаты налога. Это приведет к снижению доходной части дорожного фонда из-за неуплаты налога недобросовестными плательщиками;

— перенесен срок уплаты налога за текущий год по окончании налогового периода в следующем за текущим годом с 1 февраля по зарегистрированным транспортным средствам; до 1 августа по вновь зарегистрированным транспортным средствам.

Естественно, что перенос сроков уплаты налога приводит к снижению доходной части текущего 2004 года.

Таким образом, с учетом реальной обстановки (уровня собираемости налогов, изменения законодательства, производимых возвратов) доходы бюджета дорожного фонда области по собственным источникам составят 274,75 млн руб., что ниже расчетных доходов Минфина РФ на 276,432 млн руб. С нормативами по акцизам, субвенциями и субсидиями доходы области составят 709,0 млн руб., что ниже доходов 2003 года на 301,8 млн руб. То есть реальные доходы в 2004 году составят всего 70 процентов к уровню 2003 года. Отсюда возникают закономерные вопросы: «Как развивать дорожное строительство, за счет чего улучшать жизнь людей, увеличивать внутренний валовой продукт?» Ведь при нынешнем подходе к финансированию дорог в конце XXI века может вновь оказаться актуальной строчка из летописи XI века, рассказывающая о костромской земле так: «Леса великие страшные дикие непроходимые, во всем свете таких лесов мало, леса те подобны морю...». Вот только пойдет ли это во благо России?

## УВАЖАЕМАЯ РЕДАКЦИЯ!

В журнале "Автомобильные дороги" (№ 9/2003 г.) напечатан отзыв на мою статью "Златопласт", опубликованную в № 7 за тот же год. Содержание его таково, что требует обязательного ответа на приведенные там замечания.

Владлен РУВИНСКИЙ,  
доктор технических наук,  
главный научный  
сотрудник Союздорнии

## ЕЩЕ РАЗ О «ЗЛАТОПЛАСТЕ»



Категорически против утверждения автора отзыва о том, что пенопласт в конструкции дорожной одежды не подвергается действию изгибающих усилий. Он пишет, что "пенопластовые плиты укладывают на границе дорожной одежды с подстилающим ее грунтом земляного полотна. А здесь, как известно, действуют только сжимающие напряжения. Поэтому требования к изгибным напряжениям здесь никакие не нужны, так как их нет". По мнению автора отзыва, проверка плит на изгиб необходима только в случае их транспортировки. Такое утверждение неверно, ибо плиты пенопласта укладывают не только на границе с подстилающим грунтом, но и между слоями дорожной одежды, где эти плиты могут подвергаться действию изгибающих напряжений от транспорта.

На рис.1 приведены основные типы конструкций дорожной одежды с теплоизолирующими слоями из пенопласта. Только в конструкции типа С<sub>2</sub> плиты пенопласта укладывают на подстилающий грунт земляного полотна.

Следует также иметь в виду, что изгибающие напряжения в плите пенопласта возникают не только от действия транспорта, но и в результате неравномерного поднятия и опускания этих плит при набухании грунтов осенью и пучении зимой, осадке грунтов весной и их усадке летом. Разница между значениями поднятия отдельных точек плиты может быть значительна; то же — при опускании плиты. Поэтому плиты пенопласта должны обладать достаточной прочностью при изгибе.

Требуемое значение предела прочности при изгибе плит пенопласта указано в нормативном документе ОДН 218.046-01 "Проектирование нежестких дорожных одежд".

В отзыве выражается удивление по поводу того, что я не сказал в статье о том, что "основное назначение пенопласта заключается в снижении глубины промерзания, а следовательно, в уменьшении толщины морозозащитного слоя из песка или вообще отказа от него". Об этом в статье не было написано потому, что она имела другую направленность — дать рекомендации для опытного строительства по определению необходимой толщины теплоизолирующего слоя в случае устройства этого слоя из пенопласта с коэффициентом теплопроводности более предельно допустимой по нормам на проектирование дорожных одежд.

Эффект от применения пенопласта в конструкции дорожной одежды не ограничивается только снижением толщины морозозащитного слоя. Он позволяет: снизить толщину дренажного слоя, уменьшить высоту насыпи и глубину выемки, использовать грунты повышенной влажности, снять ограничения движения транспорта в весенний период, устранить пучины на дорогах, повысить долговечность и ровность покрытия. Ряд задач можно решить только в случае использования пенопласта в конструкции дорожной одежды.

Другое замечание: "Вызывает удивление тот факт, что В. Рувинский как один из основных авторов ОДН 218.046-01 и МОДН 2-2001 вовремя (при разработке указанных документов) не учел способов решения возникших вопросов. Кто мешал включить их решение в эти нормы?" Речь идет об определении необходимой толщины пенопласта с коэффициентом теплопроводности более допустимой величины, указанной в ОДН 218.046-01. Включить указанное решение в ОДН 218.046-01 было нельзя. Дело в том, что в документ такого ранга можно включать только то, что прошло испытание на дорогах. Материалы для опытного строительства здесь неуместны.

Читая отзыв, я обратил внимание на то, что "логарифмическая линейка на стройке, как и десятки лет назад, остается основным инженерным инструментом в руках строителей". Это заставляет подумывать о том, кто будет проектировать и строить теплоизолирующие слои из пенопласта. Наверное, лучше всего это смогут сделать сотрудники Союздорнии, имеющие опыт в этом деле, ваш покорный слуга. Имеются в Союздорнии и специалисты по научному сопровождению строительных работ.

В заключение я хочу поблагодарить автора отзыва Михаила Железникова, который известен своей интеллигентностью и хорошим знанием дела, за добрые слова в мой адрес.

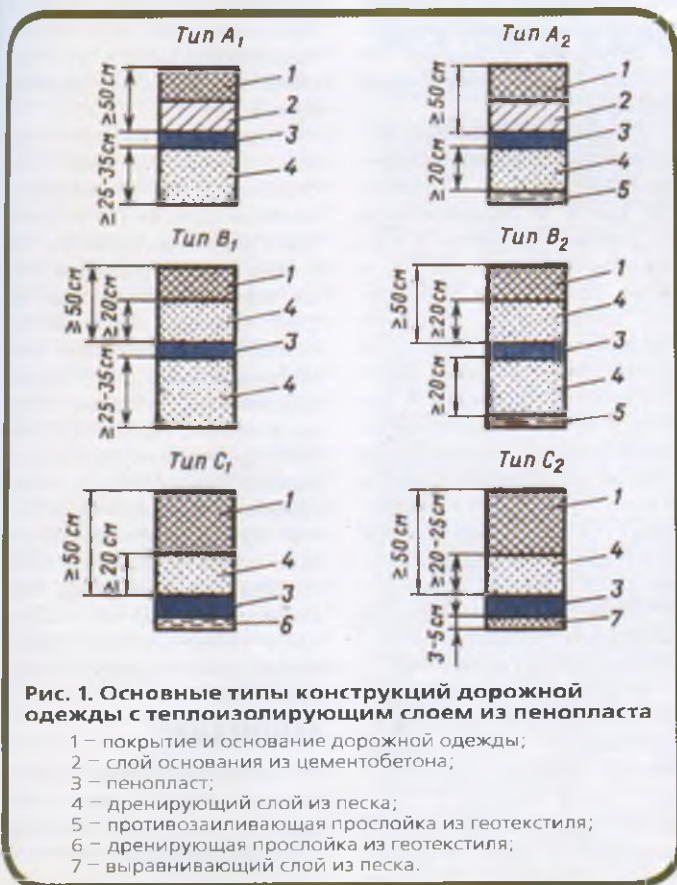


Рис. 1. Основные типы конструкций дорожной одежды с теплоизолирующим слоем из пенопласта

- 1 — покрытие и основание дорожной одежды;
- 2 — слой основания из цементобетона;
- 3 — пенопласт;
- 4 — дренарующий слой из песка;
- 5 — противозаилающая прослойка из геотекстиля;
- 6 — дренарующая прослойка из геотекстиля;
- 7 — выравнивающий слой из песка.

# РАЗМЕТКА: ОПТИМАЛЬНЫЙ ВАРИАНТ

9 декабря минувшего года в московской гостинице «Звездная» состоялся очередной научно-практический семинар на тему «Современные разметочные материалы: опыт использования и перспективы развития». Его организовала фирма «МеготекС» — одна из ведущих в области производства отечественных разметочных материалов. В семинаре участвовали российские специалисты из Москвы и регионов, Росавтодора, научных центров и институтов, представители подрядных организаций.

## РАЗМЕТКА ДОЛЖНА БЫТЬ ВСЕГДА!

К началу семинара многие опаздывали. В Москве, как всегда неожиданно, накануне выпал первый снег, укрыл разметку, дороги развезло, и по этой причине резко снизилась их пропускная способность и увеличилось число дорожных происшествий. Хотя куда уж больше! В минувшем году на российских дорогах, по предварительным данным ГИБДД, был собран «рекордный» за последние годы печальный урожай дорожных происшествий. Приоритет по погибшим и пострадавшим за год составил порядка 7–9 процентов. Как всегда, одна из причин аварий — по дорожным условиям и, в частности, из-за плохой видимости разметки или ее отсутствия выезд на встречную полосу.

Одно из правил компании «МеготекС»: разметка должна быть видна всегда! Хотя убеждать в этом участников семинара не было необходимости. Они как раз и собрались в гостинице «Звездная», чтобы в профессиональном кругу продолжить разговор о повышении безопасности дорожного движения за счет повышения качества разметки, сообщая ответить на вопрос, что надо сделать для решения этой проблемы, обсудить оптимальные варианты соотношения: цена, качество и срок службы разметочных материалов в современных дорожных условиях. А еще для того, чтобы проанализировать общее состояние дел в области производств современных дорожно-разметочных материалов, поговорить о новых разработках в этой сфере и, конечно, о дальнейшем развитии сотрудничества между

производителями материалов и подрядчиками.

С коротким вступительным словом к собравшимся обратился президент группы компаний по производству материалов для дорожной разметки **Марио Р. Лемме**. Он тепло приветствовал участников семинара, ставшего уже традиционным для ООО «МеготекС», пожелал им плодотворной работы. Гибель людей в дорожных катастрофах, в том числе из-за плохой разметки, — одна из главных и признанных проблем современного мира. Перспективам разработки новых материалов и технологий разметки, сказал он, решению проблем ее качества и долговечности в правительствах и в структурах по управлению дорожным хозяйством уделяется сегодня самое пристальное внимание. Россия в этих вопросах одна из первых.

Здесь сделаем небольшое отступление, чтобы напомнить нашим читателям основные беды дорожной разметки, как их понимают специалисты в этой области. Если разметка очень быстро пришла в негодность, то скорее всего имели место следующие причины — некачественные материалы, нарушение технологии производства работ и, что особенно характерно для России, несвоевременное проведение разметочных работ.

## СТЕКЛОШАРИКИ ИЗ ГУСЬ-ХРУСТАЛЬНОГО

Но вернемся к семинару. Слово — известному дорожнику, а ныне директору ООО «МеготекС» **Виктору Куртину**. Ежегодно по заданию Росавтодора, сказал он, проводятся специальные семинары, конкурсные торги поставщиков, организуются различные испытания красок, термопластиков, а с недавних пор — световозвращающих шариков.



Комментирует Марио Р. Лемме

ков. Продукция фирмы участвует практически во всех конкурсных испытаниях и по многим параметрам, как свидетельствуют результаты испытаний, не уступает лучшим зарубежным образцам.

Сегодня в России действует несколько специализированных предприятий по изготовлению красок и термопластиков для дорожной разметки. У подрядчиков теперь есть выбор, а значит, появилась и конкуренция, заставляющая постоянно совершенствовать технологию производства, добиваться высокого качества продукции. А вот заводов по производству световозвращающих шариков в России до недавнего времени не было. При том, что в соответствии с ГОСТом с первого января 2000 года разметка автомобильных дорог в России, кроме дорог четвертой категории, должна выполняться с применением световозвращающих материалов.

И вот тогда при поддержке Росавтодора в городе Гусь-Хрустальном Владимирской области началось строительство такого завода. В конце 2001 года он выдал первую продукцию, а уже к сегодняшнему дню проблема недорогих

и качественных отечественных стеклошариков широкого ассортимента решена. Во всяком случае потребности российских подрядчиков завод в Гусь-Хрустальном полностью удовлетворяет.

Подробный рассказ о новом предприятии был опубликован в журнале «Автомобильные дороги» (№ 5/2002). Здесь надо лишь добавить, что о качестве его продукции лучше всего свидетельствует тот факт, что почти половина стеклошариков в настоящее время производится для отправки дорожникам Западной Европы. В Италии, Германии и других странах уже по достоинству оценили недорогие и качественные стеклошарики из России. Об этом участникам семинара доложил директор ООО «Дорстекло» **Александр Косыков**. Его доклад так и назывался: «Стеклошарики «Люкс» ассортимент, технология, перспективы».

## «АНТИСКИД»

Особый же интерес у участников семинара вызвало сообщение о новом продукте завода — противоскользкой световозвращающей смеси «Антискид»





Виктор Куртин



Александр Косяков



Галина Тарасова и Вячеслав Апестин



Владислав Свежинский

### РЕШЕНИЕ НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКОГО СЕМИНАРА

Рекомендовать подрядным организациям и производителям дорожно-разметочных материалов использовать накопленный научный и практический опыт ООО «МеготекС» по подбору стеклошариков для дорожной отрасли. С целью установления эффективности применения смесей «Антискид» организовать наблюдение за горизонтальной дорожной разметкой, выполненной на основе материалов различных фирм-производителей как российского, так и импортного производства. Принять к сведению информацию ООО «МеготекС» о положительном зарубежном опыте использования смесей «Антискид» и считать целесообразным включить в план НИОБР Росавтодора на 2004–2005 гг. разработку темы «Рекомендации по применению смесей «Антискид» для горизонтальной разметки». Рекомендовать ведомственным средствам массовой информации подробно освещать вопросы безопасности дорожного движения, связанные с горизонтальной разметкой.

Наш корр.



О ней заговорили несколько лет назад, когда водители стали жаловаться на то, что при торможении из-за разницы коэффициентов сцепления на дороге и разметочной полосе машину частенько заносит. Смесью «Антискид», в которой в определенной пропорции находятся абразивные гранулы и стеклошарики, почти сглаживает разницу коэффициентов сцепления полотна проезжей части и успешно применяется для посыпки термопластиков.

Выступление начальника отдела продаж МеготекСа Вячеслава Тихонова было посвящено в основном обзору рынка разметочных материалов и сотрудничеству производителей с подрядными организациями. Не секрет, сказал он, что вопросы качества разметки часто сводятся исключительно к качеству материалов, хотя технология производства работ, погодные условия, подготовленность дорожного полотна и некоторые другие факторы также являются определяющими. Качество разметки – общая задача, и необходимо наладить такую связь с подрядчиками, которая позволит производителям оперативно реагировать на любые замечания и пожелания с их стороны.

Главный технолог МеготекСа Галина Тарасова посвятила свой доклад структуре и подбору разметочных материалов, технологии их нанесения. У многих подрядчиков накопились вопросы, связанные с практическими измерениями на соответствие разметки требованиям ГОСТа по световозвращению, использованием современных приборов для контроля качества продукции. На все вопросы они получили исчерпывающие ответы что, наверное, и является важным результатом участия в подобных научно-

практических семинарах, где можно задать любой вопрос, повысить свою теоретическую подготовку в столь специфической сфере.

Два представителя ведущего учебного и научного центра дорожной отрасли России Николай Быстров и Владислав Свежинский из ГТУ МАДИ посвятили свои выступления проблемам нормативной базы, методам оценки и показателям качества разметки. К ним у участников семинара было больше всего вопросов из серии «Куда смотрит наука?» Например, почему не сокращаются нормативные сроки службы разметки, усиленно обработанной московскими противогололедными материалами?

### ЗДЕСЬ ГОВОРЯТ О ДЕЛЕ

Как всегда, большой интерес вызвали некоторые результаты контрольно-полевых испытаний материалов, о которых рассказал директор НТЦ «Катафот» Владимир Бочкарев. Из представленных на испытания зарубежных и отечественных материалов, по его мнению, лучше всего зарекомендовали себя те, что изготавливаются с учетом конкретных погодных условий для данной местности и интенсивности движения. Значительно повышает срок службы разметки использование стеклошариков. Подробно о результатах испытаний, в которых, по нашим сведениям, неплохо зарекомендовала себя продукция компании «МеготекС», читайте в ближайших номерах журнала «Автомобильные дороги», здесь лишь заметим, что подобные испытания проводятся под эгидой Росавтодора и позволяют дать объективную оценку состоянию отечественного производства разметочных материалов.

На семинаре выступили из-

вестные в дорожных кругах специалисты. Владимир Мальцев, представляющий фирму «Благо», сказал, что если до сих пор они лишь приглядывались к отечественным стеклошарикам, то с этого сезона будут их покупать у МеготекСа. Свои замечания и предложения высказали бывший начальник магистрали «Россия» Николай Измоленов, отдавший дорожной отрасли более пятидесяти лет, Вячеслав Апестин, заместитель генерального директора Дирекции «Дороги России» и другие. А под конец по традиции по итогам работы с ООО «МеготекС» в 2003 году состоялась церемония вручения дипломов и памятных подарков представителям подрядных организаций.

В перерыве семинара ваш корреспондент спросил у некоторых его участников: чем запомнится им нынешняя встреча и какую конкретную пользу они для себя извлекли? В ответ, не сговариваясь, дорожники благодарили руководство МеготекСа за возможность встретиться, пообщаться с коллегами, свободно обсудить в профессиональном кругу главные для них темы. А еще, по общему мнению, на семинаре никто не пытался доказывать им, специалистам, что шарики должны быть круглыми... Здесь говорят о деле.

Кристиан ВЭРСТЕД  
(Норвежская дорожная администрация)

# КТО ЕЗДИТ, ТОТ И ПЛАТИТ

(Окончание)  
Начало в № 12/2003

**В Норвегии уже более 60 лет практикуются дорожные сборы как инструмент финансирования дорожного хозяйства**

**СХЕМА ТАРИФИКАЦИИ СБОРОВ НЕ ДОЛЖНА БЫТЬ СЛИШКОМ СЛОЖНОЙ, А НАОБОРОТ — ДОСТАТОЧНО ПРОСТОЙ, ЧТОБЫ ВОДИТЕЛИ МОГЛИ ЛЕГКО ПОНЯТЬ, ГДЕ И КОГДА ОНИ ДОЛЖНЫ ПЛАТИТЬ ПО БОЛЕЕ ВЫСОКОМУ ТАРИФУ.**

## ПУНКТЫ СБОРОВ

Норвежские пункты взимания дорожных сборов обычно состоят из трех различных типов пропускных полос. Абоненты с установленной электронной "меткой" (она содержит их персональный номер с указанием центрального счета водителя) проезжают без остановки по эксклюзивным полосам, оборудованным современной системой видеосъемки. Система электронной автоматической идентификации транспортного средства (AVI), а также система усиленного видеонаблюдения способны обрабатывать автомобили, идущие со скоростью до 150 км/час. Поэтому пропускная способность этих полос сходна с таковой для обычных полос дорожного движения (примерно 1600 автомобилей в час), и ни на одном из пунктов взимания дорожных сборов не создается заторов.

Полосы движения для "пользователей без оборудования", которые должны вручную оплатить сбор опе-

ратору в будке либо наличными, либо при помощи карточки или произвести платеж через автомат, могут иметь пропускную способность примерно 200–300 транспортных средств в час или меньше, в зависимости от размера сбора, вида платежа, качества автомата и т.д.

В Осло всегда работает хотя бы одна полоса с оператором. На пунктах с высокой интенсивностью транспортного потока такая полоса может быть заменена полосами, оборудованными автоматами для оплаты сборов (чтобы сэкономить труд операторов). В Тронхейме обычно функционируют пункты взимания сборов без операторов, автоматы для сборов предлагаются только для пользователей без электронного опознавательного устройства.

На пунктах взимания дорожных сборов в одном направлении (например, на платных городских кольцевых дорогах) у нас имеются левые полосы для водителей-абонентов, проезжающих без остановки. Это означает, что останавливающимся для оплаты водителям надо придерживаться правых полос — естественное решение, учи-

тывая различную скорость абонентов и пользователей без электронного опознавателя (в Норвегии правостороннее движение).

На пунктах, где оплата взимается в обоих направлениях (как правило, на междугородных), неостанавливающиеся абоненты обычно придерживаются правой стороны. Это делается для экономии, чтобы в периоды низкой интенсивности движения один и тот же оператор мог работать с автомашинами в обоих направлениях. Будка оператора находится посередине пункта оплаты, и большую часть суток в ней работают два оператора (каждый обслуживает свою полосу), поэтому будка должна иметь достаточные размеры для удобной работы и отдыха двух операторов. В ней должны быть туалет, небольшая комнатка для приема пищи и составления отчетов и, может быть, даже небольшая кухня, помимо всего другого оборудования, необходимого для взимания дорожных сборов. Кроме полос, обслуживаемых из будки больших размеров, расположенной посередине пункта взимания платы, обычно имеется одна или две дополнительные полосы для ручной оплаты в часы пик. Так как эти полосы часто закрыты (или оборудованы автоматами для оплаты проезда), будки оператора на них могут быть очень маленькими.

## ЭЛЕКТРОННЫЕ «МЕТКИ»

По мере увеличения пунктов взимания дорожных сборов требуются все более интегрированные решения для лучшего обслуживания водителей. Для постоянных пользователей требуется все больше неостанавливающихся полос, которые экономят время и избавляют от хлопот. Если в одном географическом регионе находится несколько пунктов взимания платы, важно, чтобы на разных пунктах использовалась одна и та же электронная «метка» и чтобы водителю не приходилось становиться абонентом нескольких компаний-операторов платных дорог. Сейчас в Норвегии имеется ряд проектов для гармонизации системы сбора платежей.

Во-первых, создана национальная техническая спецификация для электронной системы оплаты. Она называется AutoPASS и соответствует европейскому стандарту 5,8 GHz DSRC (выделенный коротковолновый канал связи). Так как электронные «метки», используемые в Осло и Тронхейме, работают на радиочастоте, мешающей передаче сигналов цифрового телевидения, которое вскоре войдет в нашу жизнь, мы собираемся ввести в течение одного года «метки» AutoPASS. По результатам международного конкурса их будет поставлять норвежская компания Q-Free ASA с центром в Тронхейме.

Во-вторых, реализуется проект «Национальное абонирование платных дорог», в рамках которого абоненты, подписавшие договор с одной компанией-оператором платной дороги, могут проезжать через другие пункты взимания дорожных сборов без заключения других договоров (и без оплаты). Для этого требуется соглашение между компаниями-операторами платных дорог об обмене данными, касающимися абонентов и проездов через пункты оплаты сборов, а также механизм дележа полученных сборов.

В гармонизации системы дорожных сборов важную роль играет норвежская дорожная администрация (НДА). Это проявляется в строительстве пунктов уплаты сборов и установке оборудования для сбора платежей до того времени, когда эти законченные системы (владельцем которых по-прежнему является НДА) отдаются компаниям-операторам. НДА также составляет пособия по функционированию платных дорог и разрабатывает руководящие принципы вместе с другими северными странами – Швецией, Финляндией и Данией – по гармонизации сборов с пользователями дорог. В этом совместном проекте под названием MANS работают 9 рабочих групп по различным вопросам.

## ЗАДАНИЕ НА ЗАВТРА

Вот уже несколько лет НДА и министерство транспорта работают над идеей, связанной с потенциальными преимуществами дорожных сборов. Намерение внедрять такие проекты отражено в национальном Плане развития сети автодорог. Норвежский закон о дорогах будет изменен таким образом, чтобы сделать легальным управление спросом на движение транспорта при помощи ценовых механизмов, и будут предприниматься шаги с целью побудить местных политиков выступать с инициативами введения платных дорог. Однако в Норвегии, как и в других странах, эти инициативы сталкиваются с многочисленными возражениями и даже сопротивлением любым переменам в существующих схемах взимания дорожных сборов. Ведь при изменении системы кто-то всегда остается в проигрыше.

В Тронхейме на платной кольцевой дороге была предложена несколько отличающаяся система тарифов в зависимости от времени проезда. Абоненты получают большую скидку, если проезжают кольцевую дорогу после утреннего часа пик. Чтобы

## В трех крупнейших городах Норвегии: Осло, Бергене и Тронхейме – платные кольцевые дороги уже несколько лет являются источником финансирования новых программ строительства автодорог.

сделать систему на тронхеймской платной кольцевой дороге более справедливой (должно оплачиваться большее число поездок) и увеличить общие доходы, в 1989 г. кольцевая дорога была расширена до «многокордонной секторной схемы дорожных сборов», в которую вошел 21 пункт взимания сборов вместо первоначальных 12.

Следующим шагом в тарификации дорожных сборов должна стать более высокая плата за проезд в часы пик. Чтобы ввести такие изменения в систему дорожных сборов, важное значение, как нам кажется, имеет информирование пользователей и их привлечение к процессу разработки проекта. Мы также считаем, что схема тарификации сборов не должна быть слишком сложной, а наоборот – достаточно простой, чтобы водители могли легко понять, где и когда они должны платить по более высокому тарифу. Однако, по нашему опыту, водители более остро реагируют на сборы за пользование в обычное время, а не в часы пик, но даже небольшое снижение спроса на дорожное движение во время часов пик в результате увеличения тарифов может облегчить общую загруженность дорог.

Что будет, когда полностью завершится проект по введению платных кольцевых дорог в Норвегии? Какими могут быть новые схемы? Будут ли удлиняться сроки взимания платы на кольцевых дорогах? И опять-таки Берген стал первым, так как срок действия его платной кольцевой дороги за-

кончился, а срок взимания дорожных сборов на кольцевых дорогах в Осло и Тронхейме истекает в 2007 году. В Осло сейчас обсуждается проект по увеличению дорожных сборов за пользование кольцевой дорогой и повышению платы за проезд в общественном транспорте для поддержки систем общественного транспорта.

Опыт ряда стран – Гонконга, Нидерландов, Швеции и Норвегии – показывает, как трудно достичь политического согласия по вопросу введения дорожных сборов. Тем не менее в будущем большинство крупных городов введут интегрированные транспортные схемы, в которых системы дорожных сборов будут вносить важный вклад в управление спросом на транспортные поездки. Этот вклад должен координироваться при помощи ограничительной политики парковки транспорта, улучшения систем работы общественного транспорта, удобства условий парковки на улицах, дистанционного доступа к информации в комбинации с более эффективным гибким рабочим графиком и уменьшением количества рабочих дней в неделю, а также посредством стимулирования совместного использования одного автомобиля, велосипедов и пешеходных прогулок до места работы.

Кроме покрытия расходов на функционирование всех элементов системы, дорожные сборы должны быть источником финансирования дальнейшего совершенствования транспортной инфраструктуры и нового строительства.

## ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ОДОБРИЛО ПРОЕКТ ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ

18 декабря 2003 года Правительство РФ в целом одобрило проект транспортной стратегии России.

Основным приоритетом транспортной стратегии является создание единой транспортной сети «без разрывов». Как отмечалось на заседании, дорожникам необходимо устранить дисбаланс, сложившийся сегодня в темпах автомобилизации и развития дорожной сети страны. В рамках федеральной целевой программы по развитию транспортной системы страны до 2010 г. финансирование транспортных проектов составит ежегодно 600 млрд руб., 30% из которых должны составить бюджетные средства, а 70% – привлеченные.

Глава Правительства РФ Михаил Касьянов отметил, что если мы не приложим усилия к развитию транспортной инфраструктуры, то не сможем достичь хороших темпов роста экономики. Что касается дорожной отрасли, то еще три-четыре года назад темпы дорожного строительства были достаточными, однако сейчас, согласился премьер-министр, темпы работ по расширению дорожной сети таковыми не являются.

### ЕСТЬ 15000!

На заводе ЗАО «Дормаш» в Орле торжественно отмечен выпуск юбилейного пятнадцатитысячного автогрейдер серии ДЗ-122А.

Отсчет ведется с 1980 года – времени создания нового образца. За этот период грейдер полностью подтвердил репутацию конкурентоспособной машины среди аналоговой техники.

Символический ключ от юбилейной машины вручен владельцу – ФГУП «Росдорлизинг». Дальнейшая судьба новоиспеченного и свежеекрасшенного красавца уже известна: виновник торжества по лизингу отправится служить на Север – в Архангельскую область в ОАО «Устьянское дорожное управление».

### НУ, ЗА ОБЪЕКТИВНОСТЬ!

За объективное освещение в средствах массовой информации деятельности Государственной службы дорожного хозяйства приказом руководителя Росавтодора награждены Почетной грамотой и ценным подарком шеф-редактор журнала «Автомобильные дороги» Владимир СТАРОСТИН и внештатный автор журнала Рем БОБРОВ.

Этим же приказом поощрены и другие журналисты: корреспонденты журнала «Дороги России XXI века» Николай ИВАНОВ и Сергей ПОДКУЙКО и редактор газеты «Дорогами Черноземья» Владимир ТРИШИН.

### ДАЛ СЛОВО – ДЕРЖИ

В Росавтодоре сформирована и приступила к работе специальная группа по обеспечению контроля за ходом строительства автодороги Чита – Хабаровск.

Такое внимание к этой стройке не случайно: дорожники пообещали Президенту России открыть рабочее движение в первом квартале 2004 года.

### БЛАГОДАРНОСТЬ ПРЕЗИДЕНТА

За большой вклад в ликвидацию последствий стихийного бедствия в южных регионах России Президент Российской Федерации объявил благодарность первому заместителю министра транспорта РФ Игорю Николаевичу СЛЮНЯЕВУ.

Приятно отметить, что в числе руководителей, удостоенных благодарности Президента, бывший руководитель территориального управления дорог, а ныне заместитель главы администрации Краснодарского края Олег Константинович Безродный.

### РЕКЛАМНАЯ НАГРУЗКА

Соответствующим службам Росавтодора и дорожным структурам на местах дано указание упорядочить размещение и объем рекламы на федеральных магистралях.

Специалисты в области безопасности дорожного движения давно бьют тревогу. По их данным, число ДТП из-за излишней рекламной нагрузки, отвлекающей водителя, неуклонно растет. В то же время, по словам руководства Росавтодора, необходимых информационных щитов, особенно на радиальных выездах и обходах крупных городов, явно не хватает.

### ПОЕЗДКА В СУЗДАЛЬ

Совет ветеранов Росавтодора организовал поездку в Суздаль.

Интерес был такой высокий, что автобус набился полный – 50 человек. По дороге начальник Управления автомобильной магистрали Москва – Нижний Новгород Игорь Донато рассказал ветеранам об истории дороги, которую в народе называли Владимиркой. По ней в дореволюционной России осужденных отправляли этапом на каторгу в Сибирь. Сегодня это современная скоростная магистраль.

В Суздале ветеранов покорила замечательный ансамбль памятников русского зодчества, в который входят собор Рождества Богородицы, Спасо-Ефимиевский, Ризоположенский, Покровский и другие исторические сооружения. Ветераны-дорожники встретились также с начальником Управления автомобильных дорог администрации Владимирской области Владимиром Аникиным и директором Владимирского учебного центра Владимиром Каревым, которые рассказали им о делах и заботах сегодняшнего поколения дорожников области.

### ПРЕМИЯ ИМЕНИ ПЕТРА ВЕЛИКОГО

19 декабря от имени Российской общественной комиссии по присуждению национальной премии имени Петра Великого первому заместителю министра транспорта Российской Федерации И.Н. Слюняеву был вручен диплом лучшего менеджера России – высшей общественной награды России в сфере управления.

Национальная премия имени Петра Великого была присвоена И.Н. Слюняеву, как отмечено в представлении, «за значительный личный вклад в развитие дорожного строительства и транспорта Российской Федерации».

И.Н. Слюняев поблагодарил за столь высокую оценку труда дорожников страны, поскольку он считает эту награду успехом всего коллектива ГСДХ и в первую очередь команды управленцев Росавтодора.

### СОВЕТ ГЛАВНЫХ ИНЖЕНЕРОВ

В начале 2005 года в Росавтодоре планируется провести совещание в необычном формате – Всероссийский совет главных инженеров дорожных организаций.

Необходимость в таком совещании давно назрела: роль главного инженера, по общему мнению, в последние годы несколько потерялась, отошла как бы на второй план. Хотя именно с ним связаны решительные перемены на местах в освоении новых технологий, техническом перевооружении, повышении уровня профессиональной подготовки работников.

### НОВЫЙ МОСТ ЧЕРЕЗ ТЕРЕК

18 декабря в Республике Северная Осетия – Алания приняты государственной комиссией мост через реку Терек и путепровод через железную дорогу.

С трудовой победой дорожных строителей поздравил президент республики Александр Дзасохов.

Подробнее об этом читайте в № 2/2004 г.



# СКВОЗЬ ДАЛЬ ИСТОРИИ

## ДОРОГИ КАЛУЖСКОЙ ОБЛАСТИ

Если Москва – сердце России, то Калуга – предсердие, и потому ее дороги похожи на кровеносные сосуды, в которых пульсирует жизнь...  
 Едва ли не на каждой такой дороге, пишут краеведы, можно поставить памятные звяки: «Здесь проходили рати Ивана III к месту Великого стояния на Угре, положившего конец татаро-монгольскому игу»; «Этим путем тянулись обозы в Петербург и Ригу»; «Защищая эту дорогу на столицу, пали смертью храбрых...»

Калужская область традиционно имеет хорошо развитую сеть автомобильных дорог, плотность которых составляет 22 километра на 1000 квадратных километров, причем 98,7 процента их с твердым покрытием. Бесспорным достижением калужских дорожников является и обостренное внимание к сельским дорогам. В каждый районный центр, к каждой центральной усадьбе можно добраться без каких-либо трудностей в любое время года, при любых погодных условиях.



Материалы выпуска подготовили журналисты Вадим АСТАШИН и Евгений ЕРХОВ при содействии Департамента дорожного хозяйства правительства Калужской области.



# ОСТАНОВКИ НЕ БУДЕТ

**Валерий БЕЛОБРОВСКИЙ,**  
заместитель губернатора  
Калужской области



**Валерий Григорьевич БЕЛОБРОВСКИЙ** родился в 1952 году в г. Кирове Калужской области. В 1974 году окончил Брянский институт транспортного машиностроения, инженер-механик. С 1974-го по 1989 год на Калужском турбинном заводе: мастер, начальник участка, начальник цеха, заместитель председателя, председатель профсоюзного комитета. В 1989 году начал работать в органах управления областного центра – заместитель председателя горисполкома, первый заместитель начальника городского управления – управляющий агропромышленным комплексом Калуги; директор департамента сельского хозяйства и перерабатывающей промышленности города; городской управляющий (заместитель главы городской администрации); первый заместитель городского головы; исполняющий обязанности городского головы. С 1997-го по 2001 год городской голова. С 2001 года заместитель губернатора Калужской области, курирующий автомобильные дороги.

– Валерий Григорьевич, я только что был у губернатора Анатолия Дмитриевича Артамонова. В интервью нашему журналу он рассказал о подготовке к 60-летнему юбилею области, о дорожной политике, некоторых проблемах. Остались невыясненными еще много вопросов, связанных с дорожным строительством, то есть то, ради чего мы и приехали в Калугу. Тему нашей беседы я бы сформулировал так: дороги региона в цифрах, фактах, событиях, их сегодняшний день и будущее. С цифр и начнем. Как бы вы охарактеризовали дорожную сеть области?

– Протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием составляет 6612 км, плотность – 221 км на 1000 кв. км территории (пятое место в Центральном федеральном округе). По территории области проходит сеть магистралей федерального значения. Это знаменитая «Варшавка» (Москва – Рославль), вступившая в строй в 1849 году, другая осевая дорога Москва – Киев. Еще пять соединяют Калугу с Тулой, Орлом, Вязьмой, Козельском и Медынью. Сеть территориальных дорог, находящихся на балансе Департамента дорожного хозяйства, составляет 4400 км.

Однако транспортная инфраструктура нуждается в обновлении и дальнейшем развитии. Значительная часть федеральных и важнейших областных дорог была построена в 50–70-е годы прошлого столетия, и к настоящему моменту многие из них исчерпали резервы пропускной способности. В неудовлетворительном состоянии находится большая часть дорожной одежды и искусственных сооружений. Многие дороги проходят через населенные пункты.

И хотя в 80-х годах началась активная реконструкция основных магистралей, имевшиеся проблемы не только не были сняты, но и обострились. Прежде всего дает о себе знать недостаточная протяженность дорог общего пользования. По расчетам специалистов, сеть дорог области должна находиться в пределах 10 тысяч километров. Только такая протяженность позволит связать каждый населенный пункт дорогой с твердым покрытием с областными и районными центрами, с важнейшими магистральными путями сообщения и туристическими объектами.

Несовершенство дорожной сети влечет за собой не только экономические, но и социальные последствия. На дорогах грунтовых, с переходным типом покрытия, с параметрами, не соответствующими существующей интенсивности движения, неизбежны высокая себестоимость перевозок, перерасход горючего, повышенный уровень ДТП. А недостаточное развитие дорожной сети, неудовлетворительная транспортная доступность сдерживают развитие агропромышленного комплекса, оказывают негативное влияние на здравоохранение, сферы культуры, образования и в результате служат причиной миграции населения из села.

Сегодня наблюдается лавинная автомобилизация области. За последние пять лет темпы роста количества автомобилей со-

ставляют 10–12 процентов в год. Ясно, что нельзя повернуть вспять эту объективную тенденцию. Отсюда вытекает одна из главных задач – развитие областной сети автомобильных дорог до необходимого уровня.

**– И поэтому принята концепция «Дороги Калужской области XXI века», рассчитанная на 10 лет. В чем ее суть?**

– В этой программе поставлены задачи ремонта 1800 км автомобильных дорог общего пользования, строительства и реконструкции 344 км основных территориальных трасс. За десять лет протяженность дорог возрастет на 500 км, в том числе с капитальным типом покрытия 400 км. Вроде бы неплохо. Однако прирост сети в связи с сокращением объемов ТДФ в 1,5–2 раза запланирован на 20 процентов меньше, чем ежегодно прибавлялось в предыдущем пятилетии. Было 70 км в год, по этому показателю мы занимали четвертое место в России, теперь только 50 км. Для реализации наших планов необходимы средства в сумме 21 млрд рублей. Естественно, без федеральной помощи эту программу нам не осилить, поскольку доходы ТДФ за этот период при самых оптимистических раскладах составят не более 7 млрд рублей.

Дорожная программа будет реализовываться в два этапа: до 2005 года и до 2010-го. В рамках первого этапа половина работ уже выполнена. Завершено строительство северо-восточного обхода Калуги, так называемой соединительной трассы между федеральными дорогами Москва – Киев и Калуга – Тула. Закончены дороги от с. Ермолино до магистрали Москва – Киев в обход г. Балабаново и Кудрявец – Буки – Палькевичи – Агеевка – граница Орловской области. Продолжается строительство обхода Малоярославца и дороги Ульяново – Думиничи, соединяющей два района, с мостом через реку Жиздру. Для обеспечения комфортабельного сообщения между Москвой и духовным просветительским центром – монастырем Оптиная пустынь – начато строительство обхода Козельска. К 2005 году планируется построить южный въезд в Обнинск.

На втором этапе завершится строительство сельских дорог к селам и деревням с населением более 50 человек. Станет реальностью кольцевая дорога вокруг Калуги, в том числе набережная между новым и старым мостами через Оку и дорога Аненки – Силикатный – Северный. Будут ликвидированы грунтовые участки на границах с соседними областями, благодаря чему улучшатся условия движения транспортных средств и сократится их перепробег. Будет реконструирована автомагистраль Москва – Киев до границы с Брянской областью и отдельные участки других феде-

ральных дорог. С целью приближения органа управления федеральными дорогами на территории Калужской области к месту их нахождения в Калугу переведено Управление магистрали Москва – Бобруйск.

**– Давайте поговорим о конкретных проблемах. В связи с финансовым дефицитом сейчас главный лозунг дорожников многих областей: «Сохранить, что имеем». А как у вас?**

– И у нас были и остаются важнейшей задачей на перспективу содержание и ремонт дорог с учетом их категории, покрытия, движения автобусов, особенно школьных маршрутов. Для проведения этих работ имеются притрассовые карьеры, где добывается песок и ПГС, есть дробильно-сортировочные установки, которые обеспечивают дорожные предприятия своим щебнем. Из-за пределов области завозим только гранитный щебень, гранитный отсев и битум. Хуже с техникой для содержания. В последние 10 лет за счет ТДФ она практически не приобреталась. Поэтому ее износ, например, по ГУРСРП «Калугаавтодор» составляет 75 процентов. Поскольку в районах кроме ДРСУ у нас имеются предприятия бывшего Агропромдорстроя, то содержание выносим на торги. Это позволяет несколько снизить стоимость работ, повысить их качество, точно соблюдать нормативы, особенно по зимнему содержанию. В 2003 году на содержание и ремонт дорог и сооружений направлено 311 млн рублей. В следующем году эта сумма возрастет в 1,2 раза.

**– Платные дороги – это все-таки миф или реальность?**

– Платные дороги при наличии альтернативного проезда имеются в некоторых областях. Дорожной программой предусмотрены они и у нас. Но смотрите, что получается. Сейчас ввели обязательное страхование гражданской ответственности автовладельцев, а это немалые суммы. Во многих регионах, в том числе и у нас, повышены ставки транспортного налога. Бензин дорожает. А тут еще и за проезд по дороге плати... По моему убеждению, время платных дорог еще не наступило. Разве что ради эксперимента...

**– Улицы и дороги не пора уравнивать в правах?**

– Давно пора, особенно у нас, где многие города являются историческими памятниками, так как они основаны еще в XI–XII вв. Улицы разбиты и стеснены застройками. Еще хуже состояние улиц в районах и сельских населенных пунктах. Из-за скудности бюджетов муниципальных образований кое-где улицы даже не очищаются от снега. О ремонте я уж и не говорю. Но уравнивать в правах улицы и дороги пока не позволяет закон. Частично проблема решается за счет строительства обходов городов. Пример тому – Калуга, Балабаново, Малоярославец, Козельск, в плане и другие. Выделяются дотации из ТДФ на ремонт транзитных улиц, это закон разрешает. За три года действия дорожной программы на эти цели выделено 129,6 млн рублей.

**– А нет ли случаев, когда под ви-**

**дом транзитов ремонтировались и другие улицы?**

– Нет. Перечень транзитных улиц утвержден Законодательным собранием, и дотации имеют адресный характер.

**– Сельские дороги. Проблема назрела?**

– И даже перезрела. За последние 20 лет количество сельских населенных пунктов сократилось с 3600 до 3278, то есть почти на 13 процентов. Главная причина – отсутствие подъездов к ним. На начало 2003 года еще 1629 сел и деревень не соединены дорогами. Дороги в сельской местности мы строим и ремонтируем, придерживаясь программы. Особенно много сделано за последние два года в связи с открытием 1437 км школьных маршрутов. Но пока основной упор делаем на приведение в нормативное состояние бывших хозяйственных дорог, соединяющих населенные пункты. На эти цели в 2003 году израсходовано 60 млн рублей, на 2004-й запланировано 65 миллионов, в том числе 27,5 млн рублей за счет субвенций федерального бюджета. Будет принято в сеть дорог общего пользования 46 км.

**– Сегодня вы не раз говорили о территориальном дорожном фонде: и мал он, и источники его доходов не гарантированы. Что же делать с этим фондом? Каким вы видите выход из создавшегося положения? Ваши предложения для обсуждения этой проблемы на страницах журнала.**

– С 1 января 2003 года по всей стране изменены источники формирования территориальных дорожных фондов. В качестве основных введены транспортный налог, земельный налог и акцизы на нефтепродукты. Но все эти источники финансирования, вместе взятые, не покрывают прежнего на-

лога на пользователей дорог, а значит, снижение доходной части ТДФ по сравнению с аналогичными показателями прошлых лет неизбежно.

Сегодня единственным гарантированным источником является транспортный налог, а акцизы по причине их перераспределения на уровне областей, имеющих нефтеперерабатывающие заводы, под большим вопросом. Платежи же от налога за землю начинаются с сентября, что уже в 2003 году повлекло недофинансирование программы в самый разгар дорожных работ.

Чтобы как-то поправить дело, было решено увеличить ставку транспортного налога. Мы не новички здесь, подобные мероприятия уже провели Брянская, Рязанская, Ярославская, Тверская, Владимирская, Ульяновская, Ростовская, Псковская и другие области. Но только увеличение транспортного налога не может решить проблему до конца. Перераспределение акцизов надо связать не с нефтяной трубой, а с объемами потребления нефтепродуктов в том или ином регионе. Есть и еще много тонкостей и деталей. Отрегулировать систему наполнения ТДФ должны министерства финансов и по налогам и сборам с учетом мнений дорожников с мест.

Поступления в ТДФ в 2003 году ожидаются на уровне 677 млн рублей. По прогнозу на 2004 год, с учетом повышения ставки транспортного налога будет, очевидно, 692 млн. А вместе с субвенциями и субсидиями из федерального бюджета планируем получить 1164 млн рублей. Так что, несмотря на колоссальные трудности с финансированием, остановки в дорожных работах не будет.

**Беседу вел  
Вадим АСТАШИН**





Валерий ИВАНОВ,  
городской голова Калуги

# УЛИЦЫ – ТЕ ЖЕ ДОРОГИ.



**Валерий Владимирович ИВАНОВ** родился в 1948 году. Окончил Калужский строительный техникум, Всесоюзный заочный финансово-экономический институт и в 1995 году – Российскую академию госслужбы при Президенте РФ. После техникума пришел в строительство. Занимал различные инженерные должности на крупнейших предприятиях Калуги – моторостроительном заводе и в тресте «Оргтехстрой», курировал важнейшие стройки города и области как инструктор отдела строительства сначала горкома, а затем обкома КПСС. Несколько лет избирался секретарем ПСМО «Калугастрой». С начала 90-х назначен начальником управления строительным комплексом администрации Калужской области. В 1994–1996 гг. возглавлял комитет по строительству и архитектуре, в 1996–2000 гг. работал директором Департамента строительства и средств сообщения, куда входило и управление автомобильных дорог. В 2001 году избран городским головой Калуги. Заслуженный строитель Российской Федерации.

– Валерий Владимирович, три года назад, в бытность директором Департамента строительства и средств сообщения, вы давали интервью нашему журналу. И вот снова, приехав в командировку, с радостью, а может быть, и с удивлением узнаю, что Калуга, где вы теперь городской голова, занимает первое место в России по благоустройству. Похвально. Но как вам это удалось?

– Выставить наш город на конкурс мы решили не сразу. Сначала приглядывались, изучали опыт других областных центров, анализировали слабые места в своем городском хозяйстве. И когда внимательно все взвесили, то увидели, что многое у нас не хуже, чем у других...

– В частности, улицы-дороги? Их состояние принималось в расчет при оценке городского хозяйства?

– В российский смотр-конкурс рассматриваются более ста показателей: жилье, коммунальная сфера, озеленение и другие, а улицы – один из главных критериев оценки.

– Я проехал по городу. Рывин, конечно, еще много, особенно на окраинах, но положительные подвижки по сравнению с трехлетней давностью весьма заметны. Ваше повышенное внимание к улицам, может быть, идет по инерции? Ведь совсем недавно вы командовали всем дорожным хозяйством области.

– Да нет, жизнь заставляет... Едешь за городом – прекрасное шоссе, ровный асфальт, а въехал за городскую черту – и началась трясучка, из ямы да в колдобину. Обидно. Несправедливо. Улицы – те же дороги, и по финансированию они должны быть уравнены в правах.

– Об этом еще поговорим. А сначала дайте характеристику уличной сети, чтобы ясно был виден предмет разговора.

– Общая протяженность – 357 километров, из них 46 являются транзитными. Если учесть примыкание пригородных трасс, которые теперь входят в муниципальное образование «Город Калуга», то надо добавить еще 180 километров дорог с различным видом покрытий. Всего, таким образом, дорог у нас 537 километров.

– И что же вы с ними делаете?

– Вот уже три года активно реконструируем.

– То есть с того самого времени, когда вы стали городским головой?

– В общем-то, да. Это моя предвыборная программа. Очередность работ такая. Сначала транзитные улицы, по которым проходит основной грузовой поток, потом центр города, в этом году эта была в основном улица Кирова, затем все остальные улицы-дороги с учетом их запущенности и важности.

– Вы сказали о транзитных улицах. Но ведь с прошлого года в окрестностях города стала действовать дорога, соединяющая федеральные трассы Москва – Киев и Калуга – Тула, которая является обходом города. Разве она не разгрузила Калугу?

– С окончанием строительства этой дороги произошло заметное перераспределение транспортных потоков. Многие машины теперь минуют город. В частности, направляющиеся в аэропорт Грабцево. Этот аэропорт, находящийся в 160 километрах от Москвы, становится международным, и его рассматривают как запасной для московского авиаузла. К нему идет транспорт из Москвы, Тулы, Брянска, Орла, Смоленска и других городов центральной России – и все в обход Калуги. Кроме того, в связи с этой дорогой Калуга получила пять новых автомобильных въездов. По этим

кратчайшим хордам грузовой транспорт выходит на наши промышленные предприятия и фирмы. В общем, интенсивность движения по основным городским магистралям снизилась в среднем на 30 процентов, значительно улучшилась экология. Однако это не снижает остроты проблемы. Хотя бы потому, что автомобилизация Калуги растет по 13–15 процентов в год, значит, то улучшение экологии, которое мы получили благодаря соединительной дороге, через 3–4 года сойдет на нет. Единственный выход – увеличение скорости движения транспорта по транзитным улицам, ликвидация пробок и т.д., что невозможно без хорошего состояния дорог.

– Сколько же денег вы тратите на дороги?

– В 2002 году 10 млн рублей. Сумма, конечно, мизерная. Она и отдаленно не соответствует потребностям городских магистралей, улиц, площадей, тротуаров, дворов. В этом году значительно больше – 80 млн рублей, из них 50 млн – на улицу Кирова, 30 – на все остальные.

– Откуда берете средства?

– На транзитные улицы выделяются субвенции из территориального дорожного фонда. Если я не ошибаюсь, всего таких денег в этом году было 81 млн рублей.

– И все вам?

– Нет. Транзитные улицы городов и районных центров Калужской области определены ее Законодательным собранием. На них и выделено 81 млн рублей. Мы получили пропорциональную часть. Я уже говорил, что транзитных улиц у нас 46 километров.

– Каковы другие источники финансирования?

– Прежде всего городской бюджет, основная часть, затем, по нисходящей, областной бюджет и деньги предприятий и



# УРАВНЯТЬ БЫ ИХ В ПРАВАХ...

частных фирм, расположенных на реконструируемых улицах.

– По всему видно, вы наращиваете усилия по ремонту улиц и темпы дорожных работ. А с чего начинали? Это как опыт для мэров других городов.

– С чего... С ямочного ремонта. Каждый год проводим его, когда растает снег. Затем взялись за реконструкцию исходя из наших возможностей, за обустройство улиц – ставили светофоры, дорожные знаки, железнодорожные переезды оборудовали резиновыми штрайлами. Начали активно приобретать дорожную технику, модернизировали АБЗ, купили специальную установку для укладки литого асфальта. Создали муниципальное унитарное предприятие «Калугатранстрой». Оно-то в основном и занимается приведением в надлежащее состояние улиц, тротуаров, дворов. Ему поставлена задача – освоить производство тротуарной плитки, бордюрного камня, применять самые современные технологии.

Почему уличная сеть у нас в неважном состоянии? Это расплата за низкое качество щебня, битума, асфальтобетона, за устаревшую технику и технологию прокладки и ремонта улиц. Ведь деньги на их благоустройство, пусть небольшие, выделялись и раньше, только проку было мало. Теперь мы стараемся значительно продлить срок службы дорожных покрытий, улучшить зимнее и, может быть особенно, межсезонное содержание автотрасс.

– Вы говорили, что надо уравнять в правах дороги городские и загородные. Что вы имели в виду?

– У нас в стране три уровня власти: федеральная, региональная (власть субъектов Федерации) и муниципальная. Соответственно и три разных бюджета. Первым двум соответствуют и определенные дорожные средства. До недавнего времени существовал федеральный дорожный фонд. Сейчас его нет, но дорожные деньги предусмотрены в федеральном бюджете. Территориальный дорожный фонд сохранился, правда, сильно урезанный. Только вот не было и нет муниципального дорожного фонда. Мы предлагали новому составу Государственной Думы учредить его. Источниками наполнения могут быть те же налоги, что и для территориального дорожного фонда. Впрочем, возможны варианты.

Такое решение было бы своевременным именно сейчас, когда по инициативе Президента России Владимира Владимировича Путина проводится реформа местного самоуправления. Тут каждое слово депутатов, как говорится, было бы в строку.

– Прекрасное предложение... Какие у вас взаимоотношения с областным Департаментом дорожного хозяйства?

– Деловые. Мы встречаемся, когда верстаем рабочие планы. Если не справляемся с объемами дорожных работ, обращаемся за помощью. Отказа не бывает. Главное – мы получаем поддержку и понимание от губернатора области А.Д. Артамонова.

– Что надо сделать областными дорожникам, чтобы улучшить экологическую обстановку в городе?

– Быстрее реконструировать Киевское шоссе. Если бы оно действовало в полную силу, то это помогло бы оттянуть еще часть транзита от центра города и жилых массивов.

– Вот вы просите субвенции от территориального дорожного фонда, а сами ему помогаете?

– Помогаем взыскивать с предприятий-должников недоимки прошлых лет по налогу на пользователей дорог, тем более что

– И последний вопрос: что представляет собой Калуга сегодня?

– Это древний город. Основан великим князем Симеоном Гордым в 1371 году как крепость Симеоново городище. Так что Калуге 630 лет. Город насыщен историческими памятниками, в нем жили и работали десятки выдающихся людей России. Население – 350 тысяч человек, площадь – 125 квадратных километров с пригородами, которые входят в муниципальное образование «Город Калуга». Хорошо развита промышленность, преобладают машиностроение, переработка сельскохозяйственной продукции. 2003 год мы заканчиваем с ростом в 14–15 процентов (окончательные итоги на момент беседы еще не были подведены. – Прим. ред.). Кстати, такой уровень держит три года. Это в полтора раза выше, чем в



Каменный мост через Березуицкий овраг. Исторический памятник 1777–1780 гг. Архитектор П.Р. Никитин. «Римский виадук в центре России, фантазия Пиранези, вот что такое калужский мост», – это выписка из путеводителя по Калуге.

полученные средства используются в интересах муниципальных трасс.

– Какие планы по ремонту улиц на 2004 год?

– Точную цифру их финансирования пока назвать не могу, до конца еще не определились. Но темпы реконструкции дорог сбавлять не собираемся. Ведь мы держим первое место, а это обязывает.

– Кстати, а давно проводятся эти конкурсы на первенство городов?

– Раньше они были регулярными. Потом о них лет десять не вспоминали. А теперь возродили хорошую традицию. Эти конкурсы помогают нам, главам городских администраций, подтягиваться. И работать не вслепую, а в сравнении. Когда я начинаю какие-то крупные дела, то всегда спрашиваю себя: «А как у других?».

среднем по Калужской области, и в два раза выше, чем по России. Калуга – город завидной инвестиционной привлекательности. Если раньше мы буквально зазывали инвесторов вкладывать деньги в развитие нашей промышленности, то сейчас уже ведем их отбор. И такая привлекательность города в значительной степени связана с его транспортной доступностью.

– Да, забыл... Вы заняли первое место по России в конкурсе на лучший благоустроенный город, а кто в тройке сильнейших?

– Махачкала и Хабаровск.

– Спасибо за содержательную и откровенную беседу.

Беседу вел  
Вадим АСТАШИН



# НАПРАВЛЕНИЕ

**Говорят, сколько людей,  
столько и дорог.  
Не тех, конечно,  
по которым ходим и ездим,  
а других, проложенных  
воображением к заветной  
мечте, которая может оказаться  
действительной дорогой...**

**Как, например,  
у Александра Никитовича  
ДАНИЛОВА,  
директора Департамента  
дорожного хозяйства  
Калужской области.**



**С**ам он улыбнулся этому нехитрому журналистскому умозаключению. Мечталось, как и всем с возрастом, о каком-то важном и полезном деле. И сейчас помнится отцовское: мир кормят плуг и мотыга – абсолютно понятные крестьянской душе слова. Поэтому и пошел в строители. В созидатели! – если говорить с позиции юной еще души: позади гидромелиоративный техникум, в руках диплом техника-строителя и впереди – распахнутый простор, ждущий твоих деланий. Работалось не то что охотно – азартно, после двух лет воинской службы, которую нес хотя и исправно, но все же не по мечте, а по долгу.

Александр Никитович Данилов родился в Калужской области, в деревне Игнатовское под селом Перемышлем. Старинное, знатное оно привязало к себе паренька древностью. Века запечатлены на его улицах: Успенский собор – XV век, здание присутственных мест – XVIII, жилой дом – начало XIX... А будущее его не было так очевидно. Связать древность близкого сердцу села с его завтрашним днем – разве это не могло стать задачей поколения, вступающего в жизнь?

Могло и стало. Потому и конкурс при поступлении в техникум и на работу. Поэтому «везение», «удача» – слова неуместные в рассказе о начале трудового пути Данилова в тресте «Калугасельстрой». Буквально через год он занял в нем должность начальника Калужского ХСУ, а еще через два, двадцати-четырёхлетним, возглавил передвижную механизированную колонну (ПМК). Занимался наружными сетями: водопровод, теплотрассы, канализация – и благоустройством. Улицы – те же дороги! Но вот что странно: Александр Никитович гораздо позднее начал отсчет своего дорожного стажа – с 1986 года, когда стал начальником хозяйственно-строительного управления треста «Росдорстройиндустрия».

Чем это продиктовано? Уважением к профессии, к людям, которые ею владеют. Боже упаси записать себя не по тому ведомству! Ка-

чество драгоценное в руководителе. Потому в окружении Данилова нет дилетантов. И сам всегда в полной готовности к экзамену на компетентность или подготовленность в объеме принятых на себя обязанностей. Как это было в начале пути, при поступлении в техникум и затем на работу, о чем уже сказано здесь, так продолжилось и потом, когда Александр Никитович стал директором ГУП Калужской области «Облдорстройзаказчик» по результатам конкурса, который выиграл с большим преимуществом.

Узнаешь все это и понимаешь, почему в дорожных организациях относятся к тендерам с пониманием. И даже в Калугаавтодоре, где, казалось бы, все определено: ДРСУ располагаются на закрепленных для обслуживания автодорогах, не ропщут, в конкурсе отстаивая право на работу. Поэтому, когда неожиданно повалил мокрый снег, не было причин удивляться готовности дорожников к противостоянию ему: на дороги вышли грейдеры, кадээмки, бульдозеры... И, заметим, покинули свои кабинеты в департаменте инженеры, на которых возложена ответственность за состояние дорог. И возвратились довольными: дорожные бригады оказались на высоте.

Александр Никитович ровно год возглавляет Департамент дорожного хозяйства, с января 2003-го. До того это учреждение не раз претерпевало изменения. И сейчас еще не завершено его становление. Не в определении функций, они определены и понятны: формирование политики дорожного хозяйства и ее осуществление на территории Калужской области. Необходимо отладить все звенья в цепи управления. Хозяйство большое и сложное, требующее постоянного ухода, совершенствования и развития для обеспечения безопасной перевозки пассажиров и грузов. Все до единой автодороги – а это почти пять тысяч километров, постоянно прирастающих, – находятся на балансе департамента.

Вот некоторые из объектов, вступивших в строй в минувшем году. Автодорога от с. Ер-

молино в обход города Балабаново с выходом на автотрассу Москва – Киев протяженностью 3,9 километра с путепроводом в 310,6 погонных метра. Еще одна – Кудрявец – Палькевичи – Агеевка – граница Орловской области – покрыла расстояние в 16 км. Она, поясняет Александр Никитович, обеспечивает хозяйства и предприятия Козельского, Ульяновского, Хвастовичского районов сокращенным выездом на автодорогу Брянск – Орел. Ощутимым вкладом в развитие транспортной сети стала и сдача в эксплуатацию автодороги Ульяново – Думиничи с мостом через Жиздру...

Перечисляя все это, Данилов называет дорожные коллективы, осуществившие работы: ООО «Пилон плюс» (директор Виктор Васильевич Буров), ОАО «Спецстрой» (Владимир Михайлович Кухтин), ОАО «Калугатрансмост» (Александр Алексеевич Денисов), Хвастовичское ДРСУ Калугаавтодора (Илья Николаевич Саратов)... И ни слова о себе и руководимом им департаменте.

– Их работа виднее, – отшучивается. А на резонное замечание на счет того, что все отделы департамента работают в режиме названных дорожных организаций с восьми утра, говорит просто: – Втянулись! Ответственные люди. – И опять с похвалой называет фамилии, должности подчиненных... Они-то и рассказали в разговоре, что во время вручения работникам дорожной отрасли знаков отличия: грамот, ценных подарков, премий в день их недавнего профессионального праздника губернатор Анатолий Дмитриевич Артамонов спросил Данилова, есть ли у него самого какие награды. И услышал шуточный ответ: – Октябрьский значок!

А ведь он – подумать только – дорожник с семнадцатилетним стажем, даже, как сказано выше, по сокращенному самим им варианту.

Но не это заботит Александра Никитовича. Он смотрит вперед – не без любопытства, как говорит сам, но больше с намерением разглядеть, что можно и нужно сделать полезно для экономического и просто человеческого

# ОДНО – ВПЕРЕД!

по блага родному краю. Одно такое намерение осуществляется сейчас: начато строительство автодороги Оптина пустынь – Нижние Прыски в Козельском районе, значимой не только для территориальной, но и федеральной транспортной сети.

Вспомнилось: Антон Семенович Макаренко называл людей, умеющих видеть перспективу в своем деле, капитанами дальнего мышления. Данилов опередил:

– Это определение абсолютно точно подходит к характеристике нашего губернатора – Анатолия Дмитриевича Артамонова.

И в самом деле верно. Взять хотя бы найденное им разрешение непростой проблемы для сельской местности: школа – ребенок – семья. При катастрофическом сокращении сельских школ в стране по причине резкого сокращения детей школьного возраста (1–2 ребенка на деревню) многие государственные мужи видели выход в создании школ-интернатов. Где-то без этого действительно не обойтись, в районах Крайнего Севера, скажем. А в средней полосе России, где села имеют хорошую транспортную связь, можно не отрывать ребенка от семьи: воспитание в ней все же благотворнее.

Так на дорогах Калужской области появились школьные автобусы. Они собирают детишек по селам, везут их в школу и после уроков развозят по домам. В связи с этим увеличилась нагрузка и на департамент, и на местные дорожные ремонтно-строительные управления: на всех маршрутах отремонтированы пассажирские павильоны на остановках, а где их не было, построены новые, чтобы детям было где укрыться от непогоды, уплотнены графики по содержанию дорог, чтобы избежать нештатных ситуаций на дорогах. И никаких жалоб на трудности – дорожники ведь это и родители. И – радетели!

– Чем больше отдаешь, тем больше получаешь, – ссылается Данилов на народное приговорье и опять отводит разговор о себе, переводя внимание на дела всего дорожного сообщества. Что ж, последуем за ним.

Выполняя постановление правительства области «Об организации перевозок школь-

ников в сельской местности», дорожники произвели за лето ямочный ремонт более 1000 км дорог, еще 60 км привели в нормативное состояние – съезды в местах остановок, установка контейнеров для мусора; дорожных указателей и знаков... На все про все ушло 24 миллиона рублей. Вот еще важная цифра. Протяженность школьных маршрутов по территории области составляет 2185 километров. И каждый километр должен быть безопасным.\*

Нельзя не заметить, что начальника дорожного хозяйства радует, что калужская инициатива со школьным автобусом получила внедрение в других областях. Это, видно по всему, не утешение своей гордыни, а удовлетворение государственно мыслящего руководителя. Кстати говоря, это специальность по образованию Александра Никитовича – он окончил Всесоюзный заочный финансово-экономический институт, государственное и муниципальное управление.

Поражает масштабность дорожных дел в Калужской области, охватность их. Назовем некоторые места, где велись работы в прошедшем году, для перечисления всех не хватило бы места. Автодороги Перенежье – Поздняково в Брятинском районе, Носовка – Верзебнево в Людиновском районе, Кременки – Тюфинь в Мещовском районе. А еще – Козельск – Сухиничи, Савино – Ивановское, Алекино – Трубецкое, Кондрово – Никольское...

– Шагаем по нарастающей, – удовлетворенно говорит Данилов.

И опять удивляешься: в этих его словах не улавливаешь личного довольства – оно как бы растворено в коллективной радости, объявить о которой он взял на себя смелость.

Услышав эти размышления, Александр Никитович рассмеялся:

– Сиди с важным видом – скажут: «Ходжа!» Нам недосуг, – посерьезнел. – Слышал от стариков в нашей деревне: утешение два села похоронило. Так что довольствоваться сделанным некогда: прикинешь, сколько дел дожидается, и – рукава по локоть, образно говоря...

Ну а мы заглянем в аналитическую записку, подготовленную ко Дню дорожника, ког-

да и готовился этот материал. За 9 месяцев 2003 года (не забудем: года управления департаментом Данилова!) объем работ только по содержанию автодорог и мостов выполнен на сумму в 216 млн рублей – на 130 процентов от факта за тот же период 2002 года. Этот показатель, конечно же, за три оставшихся месяца еще подрос. Результат очевиден и для пользователей дорог. Нельзя было не сказать об услышанном, да и самими увиденном:

– Хорошеют калужские дороги!

Александр Никитович понимающе улыбнулся. Но куда уйдешь от действительности. Да и принял эту похвалу не на свой счет. Поэтому согласился:

– Да. Сейчас дорожная отрасль области развивается быстрыми темпами. Уходят дедовские методы, старая техника. Появились новые нормативы для дорог, которые требуют использования более качественных материалов, новой, более совершенной технологии и новых специалистов. Все это есть в арсенале калужских дорожников и используется на всю мощность. И главное – мы находим полное понимание у главного нашего дорожника – губернатора области Анатолия Дмитриевича Артамонова. Он прикрывает нас своим орлиным крылом от финансовой непогоды и своим призором не дает расслабиться.

Александр Никитович повеселел, даже Пушкина вспомнил, вынул из стола брошюрку, продекларировал: «Лет через пятьсот дороги, верно, у нас изменятся безмерно: шоссе Россию там и тут, соединив, пересекут».

– Мы управимся быстрее, чем предполагал Александр Сергеевич, – заключил. – Так что, говоря его же словами, вперед глядим мы без боязни... И конца этому, надеемся, не будет.

Да, конец есть только у плохого, у хорошего его нет: хорошие дороги – хорошеют! Счастливого пути, Александр Никитович, со всем вашим дорожным содружеством!

**Евгений ЕРХОВ**





# ВЧЕРА. СЕГОДНЯ



**Александр Иванович ПЕТРУХИН** родился в 1959 году в селе Вышгород под Рязанью. В 1978-м окончил Рязский дорожный техникум. Годом раньше вписал первую строку в свою трудовую биографию – практикант Рязанского дорожного ремонтно-строительного участка – и лишь дважды, и оба раза по мобилизации, оказывался вне избранного дела: 1978–1980 гг. – служба в Вооруженных силах и 1987-й – работа инструктором Ферзиковского РК КПСС. А так, как говорится, всегда на трассе: мастер, прораб, главный инженер ДРСХ.. Даже высшее образование получил без отрыва от производства, окончив в 1987 году Всесоюзный заочный инженерно-строительный институт (г. Москва). В 1995 году Александр Иванович Петрухин был назначен главным инженером Калугаавтодора, а в 1998-м – директором предприятия. Женат, имеет двух дочерей.

## БЫЛ, ЕСТЬ И ...

Эти два слова ничего не говорят о ГРСР «Калугаавтодор», кроме как о его реальном существовании в прошлом и настоящем, и взяты нами как отправная точка для краткого обзора его истории.

Предприятие было создано в 1944 году в целях восстановления порушенных войной дорог – шоссе, грунтовых, прочих. От того времени сохранился краткий формуляр: то ли тогда посчитали подробности излишними, то ли просто некому было поручить заняться ими из-за недостатка рабочих рук. Но и по скудным сведениям можно понять: шел поиск более приемлемой формы организации предприятия, повышения его статуса. Первое название – «Областной дорожный отдел Калужского областного исполнительного комитета». Возглавлял его начальник – Дмитрий Павлович Устинов. А его преемник, вступивший в должность в 1947 году, Сергей Иванович Левченко, значился заведующим отделом.

В 1953 году произошло изменение статуса областной дорожной структуры: отдел становится Управлением дорожного и

*Внимательный читатель – а на такого мы и рассчитываем – вполне резонно может спросить: «Что, «завтра» под вопросом?» «А у вас?» – вправе поинтересоваться и мы. Кто же сейчас смотрит в будущее без некоего смущения? Разве только тот, кому оно безразлично...*

**Д**иректор Государственного ремонтно-строительного предприятия Калужской области «Калугаавтодор» Александр Иванович Петрухин не из этого ряда. Не в его характере обозревать будущее, ему ближе обдумывать его. К этому обязывает не осторожность, а предусмотрительность, потому как завтра наступает не для него одного, а для 1200 работающих, за каждым из которых тоже кто-то небезразличный – дети или старики-родители. А ну как не удастся набрать необходимые объемы и, следовательно, обеспечить всех трудом? Вопрос ставит сама жизнь, и не замечать его руководителю непозволительно. Во всяком случае так полагает для себя директор ГРСР «Калугаавтодор» Александр Иванович Петрухин. И нет никаких оснований сомневаться в его правоте.



# ЗАВТРА?

транспортного хозяйства с прибавлением дополнительного адреса – Министерство автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР. Должность руководителя снова конкретизируется: начальник! Что ни говорите, а слово значит многое. «Начальник» звучит как окрик. Приструнивает, напоминает о власти, которой обладатель должности наделен. Под стать этому было подкорректировано и название организации. Она стала называться Управлением строительства и ремонта автомобильных дорог Калужского облисполкома. Задача – строить и ремонтировать – стала очевидной, требующей конкретного дела. Управлять строительством и ремонтом дорог. Нам говорили, что именно тогда, в 1960 году, и начала по-настоящему расширяться и укрепляться дорожная сеть Калужской области. Во главе управления был поставлен дорожник с опытом – Алексей Иванович Александров, уже руководивший этой отраслевой структурой в 1951–1953 и 1954–1960 годах и вновь допущенный к ней на одиннадцать лет – до 1971 года. О нем, говорили нам, можно сказать словами классика: «Вот человек, который



Владимир Козляков

делал все, что мог, и все, что мог, сделал».

Новая строка в истории ГРСП «Калугаавтотор» вписана в 1973 году, когда еще раз было трансформировано его название, целью которого, как уверяют ветераны, было стремление еще более сблизить управленцев с работниками на местах: «Калужское областное производственное (I – **Ред.**) управление строительства и эксплуатации автомобильных дорог «Калугаавтотор» Главдорцентра Министерства строительства и эксплуатации автодорог РСФСР». Так ли, нет, но заметьте: первое – название уже

сопоставимо с нынешним – Калугаавтотор, и второе – вынесено за рамки местной структуры власти. Это последнее, по нашему мнению, явилось пробным камнем. Но камень этот «не набрал прочности», рассыпался: дела-

то Калугаавтотора были государственными, но – местного значения. Уже тогда стало ясно, что государство перегружено обязанностями и необходима реструктуризация – возвращение полномочий туда, где они более уместны и потому намного эффективнее.

Так «вчера» перетекло в «сегодня». В 1988 году организация стала Калужским областным проектно-ремонтно-строительным объединением автодорог «Калугаавтотор». Но сохранило статус госпредприятия, что подтверждено и при двух реорганизациях нового времени: 1995 год – Государственное унитарное ремонтно-строительное предприятие автодорог «Калугаавтотор» Министерства транспорта Российской Федерации и 2003 год – Государственное ремонтно-строительное предприятие Калужской области «Калугаавтотор». Обратите внимание на точку. После нее не названо никаких структур – организация находится в ведении только правительства области, ее Департамента дорожного хозяйства, если сказать точнее.

И ныне ГРСП «Калугаавтотор» остается крупнейшей дорожной организацией области. Правда, основной ее функцией стало содержание автомобильных дорог. Структурные подразделения предприятия находятся почти во всех районах. В них совокупно трудятся 1200 человек инженеров, техников, рабочих. Под их призором 3200 километров территориальных дорог, в числе которых и сельские. К этому необходимо прибавить 102 километра федеральных дорог. Это, пояснил главный инженер ГРСП «Калугаавтотор» Владимир Иванович Козляков, более двух третей протяженности автомобильных дорог области. Но справляются. Этому способствует, во-первых, высокая квалификация работающих и достаточная их оснащенность специальными машинами и механизмами, необходимыми именно для обслуживания автодорог. Есть и строительная техника, позволяющая заниматься прокладкой новых путей и реконструкцией уже действующих. Этот род деятельности позволяет повышать рентабельность дорожным ремонтно-строительным управлениям Калугаавтотора.

– Известно, что выделенных на содержа-





Еще в одно село легла дорога

ние автомобильных дорог средств не всегда оказывается достаточно, — рассуждает Козляков, — у природы свои подходы, не согласуемые с финансистами. А кроме этого, возникает нужда в запчастях, в обновлении машинного парка, да и ...

За многогочием, после которого Владимир Иванович махнул рукой, стоит немало не названных, но всем известных проблем, для разрешения тоже требующих денег. Но что бы и как бы ни было, задачи, стоящие перед дорожниками, решаются. Судим не по реляциям, а по личным наблюдениям: поехали по области не в лучших погодных условиях — успешно. Калугаавтодор был, есть и ...

Тут самое время задаться, глядя вперед, в завтрашний день, тем самым вопросом:

### ... И БУДЕТ?

Казалось бы, отчего тревога? Калугаавтодор, как сказано уже, дееспособен, руководитель его на последнем отраслевом празднике отмечен знаком «Почетный дорожник России». Да и показатели содеянного очевидны, и выраженные в цифрах тоже впечатляют. Общий объем работ за неполный год — мы были в Калугаавтодоре в начале ноября — в денежном эквиваленте составил 178 миллионов 246 тысяч рублей (без учета НДС). Это на 20 процентов больше, чем за тот же период 2002 года. Отремонтировано 36 километров дорог, в полтора раза больше предыдущего! Две организации ГРСП «Калугаавтодор» вышли победителями в областном конкурсе среди дорожных предприятий, заняв призовые места: первое — Юхновское ДРСУ (номинация: до 100 рабо-

тающих) и второе — Хвастовичское ДРСУ (номинация: свыше 100 работающих).

Еще одно свидетельство благополучия ГРСП «Калугаавтодор» — беспрецедентно большое число его работников, отмеченных в День дорожника различными поощрениями. Праздник, понятно, лишь повод, а причина награждения — высокий профессионализм этих людей, качество их труда, вложенного в автомобильные дороги региона.

Итак, приказом Министерства транспорта РФ значком «Почетный дорожник России» I степени награждены: Виктор Ильющенков, директор Юхновского ДРСУ, Татьяна Нарышкина, заместитель директора Кировского ДРСУ, Валентина Брулева, главный бухгалтер Хвастовичского ДРСУ, Татьяна Андреева, начальник

отдела Кировского ДРСУ, Антонина Минакова, экономист Хвастовичского ДРСУ, Иван Савкин, водитель Хвастовичского ДРСУ, Петр Миссаль, машинист погрузчика Турынинского ДРСУ и, как упоминалось выше, директор ГРСП «Калугаавтодор» Александр Петрухин.

Диспетчер Турынинского ДРСУ Галина Нечаева отмечена Почетной грамотой министерства. Трое работников награждены Почетной грамотой губернатора Калужской области: инженер Кировского ДРСУ Галина Морозова, машинист автогрейдера Юхновского ДРСУ Александр Новосельцев и водитель Хвастовичского ДРСУ Алексей Ры-

жиков. Еще двоим: заместителю директора ГРСП «Калугаавтодор» Людмиле Беднягиной и главному бухгалтеру этого же объединения Наталье Першиковой вручены благодарственные письма губернатора. Большая группа калугаавтодоровцев отмечена почетными грамотами Департамента дорожного хозяйства области.

Откуда же тревожное ожидание на пороге нового года? А от предстоящей утраты аббревиатуры «ГРСП», вернее одной ее буквы, означающей «государственное предприятие»: пришло время всеобщей приватизации в отрасли. Боязнь самостоятельности? Отнюдь... Она и сейчас наличествует — все структурные подразделения наделены правом работать по прямым договорам, что дает прибыль, на которую никто не посягает. Мы допытывались у Петрухина: может быть, принадлежность к госструктуре давала льготы? Александр Иванович рассмеялся: давно их не имеют. Даже право на содержание закрепленных дорог выигрывают по тендеру! Что же тогда заставляет задумываться? Петрухин пояснил: буква «Г» в аббревиатуре названия объединения является скрепляющей.

— Помните: возьмемся за руки, друзья, чтобы не пропасть поодиночке? Вот и подумаем, как снять аббревиатуру, а соединительную суть ее оставить. — Помолчал и как подвел итог! — Бездумье разрушительно. Вот и думаем.

В Департаменте дорожного хозяйства тоже заинтересованы в сохранении структуры. Но на новой основе. Реорганизация как началась в 1944 году, так и продолжается. И по всему видно, не без успеха. Значит, Калугаавтодору быть! Если, конечно, восклицательный знак не искривится под грузом предстоящих решений.



В школу и из нее — весь год

# УРОКИ ТАТЬЯНЫ ДОРОНИНОЙ



Переехав с родителями на Украину, в Конотоп, поступила в местный техникум транспортного строительства. По окончании получила направление в Калугаавтодор. А оттуда – в Сухиничи, техникум в производственный отдел. Через полгода – в Козельск, мастером.

Работа, прямо скажем, не для барышни. Татьяна ею и не была. Младшая по возрасту – она тогда только-только подошла к своему двадцатилетию – сумела быть старшей по должности: без крика, без жалоб начальству управлялась даже с норовистыми рабочими, от которых бригадир отступался. Урезонила. Добропорядочные (таких всегда больше в коллективе, считает Доронина) советовали: «Да ты всплы, на тебе, не на них ответственность-то...»

– А толку-то? – принимая сочувствие, спросила одного из них. – А что если он не хочет меня услышать? Брань ему только на руку.

Это было уроком. Немало повидавшие работы почесывали затылки: а верно ведь тихое слово доходчивее. И совсем другими глазами смотрели на молодую начальницу.

Тут уместно вспомнить еще один переданный нам эпизод, тоже из давнего времени. Он связан с известным «красноречием» дорожников. Уставшие, издерганные непогодой и неполадками в технике, многочасовым непрерывным трудом, необходимым для поддержания дороги в нормальном состоянии, рабочие или машинисты так, бывает, загнут... Уши вянут. Татьяна Сергеевна, оказавшись при этом, не стала делать вид, будто ничего не слышала. Укорила богохульника в виду церковных куполов:

– Не на того Бога обижаешься. Надо винить дорожного, а ты его не знаешь. – И прочитала вспомнившееся вдруг из школьной хрестоматии: «Бог метелей, бог ухабов, бог мучительных дорог, вот он, вот он этот бог...»

Подействовало? Валентина Ивановна Кузнецова, главный бухгалтер, когда мы

завели разговор о нравственном климате в коллективе, подтвердила: люди стали намного сдержаннее на слова. Чем не урок? Спрашиваем, потому что рассказанные здесь эпизоды мы, журналисты, назвали уроками. Можно было определить их как наставление или назидание, но суть остается той же, воздействующей на поведение коллектива и каждого в нем. Может быть, это редкое в руководителе качество чуть было не изменило судьбу Дорониной: ее назначили инструктором орготдела райкома партии.

– Помешал путч, – отшучивается Татьяна Сергеевна.

Она вернулась в ДРСУ, где до того работала инженером-геодезистом и старшим инженером плано-производственного отдела. Назначили экономистом, а через полгода – главным инженером. На этой должности она проработала больше всего – десять лет. Работа, работа, работа... Как и все предыдущее время. С февраля 2002 года она – директор Козельского ДРСУ.

Перемена произошла разительная, в первую очередь для самой Дорониной. Все и всех увидела она вдруг в одной живой цепи: выпало одно звено – и сбой в общей работе. Вышел из строя самосвал, грейдер или каток – и чтобы замкнуть проран, другим приходится ускоряться. А спешка противопоказана качеству.

– Работа на результат?

– Да, – спокойно ответила Татьяна Сергеевна, – он и есть цель всякой полезной работы. Забавлять себя делом, – улыбнулась, смягчая назидание, – расточительно.

И это урок! И с хорошей отдачей. Парк машин и механизмов в ДРСУ достаточный, но... приближается к износу. Однако постоянно находится в рабочем состоянии. Цепочка дел движется без остановки. Благодаря людям – шоферам, машинистам, механикам, слесарям. И тому, что в общую цепь включен РММ – ремонтно-механический цех.

– Здесь мы исчерпали запас надежности, довели его до предела, – делится своими заботами Татьяна Сергеевна. – Начинаем потихоньку обновлять парк.

В ДРСУ два асфальтобетонных завода, но оба дышат на ладан, старые-престарые. Вместо них ставят один, не совсем новый (жить приходится по карману), но современный и по производительности подходящий. Двигается, движется цепочка – отлажено и, что не менее важно, слаженно. Этому способствует профессионализм работников во всех звеньях. Потому 225 километров автомобильных дорог, обслуживаемых ДРСУ, в любое время года, в любую погоду содержатся в порядке. Только десять процентов из них не имеют асфальтобетонного покрытия. Но это дело завтрашнего дня. Не послезавтрашнего, можно сказать с уверенностью, если учесть, что 60 работающих в ДРСУ в год осваивают свыше 20 млн рублей. Это тоже урок Татьяны Сергеевны Дорониной.

**П**огода испортилась неожиданно: на подъезде к Козельску, когда уже слева, за Жиздрой, стали видны купола храмов Оптинской пустыни, пошел мокрый липкий снег. И также неожиданно из белой пелены вынырнул автогрейдер, а за ним кадээмка...

– Спасибо за скатерть-дорожку, – поблагодарили мы встретившую нас Татьяну Сергеевну Доронину, директора Козельского ДРСУ. – Зеленый свет туристическим автобусам?

– Да нет, рейсовым, – улыбнулась она.

Сколько деревень проехали мы – они здесь одна за другой – и только теперь поняли, как они связаны с миром. Это был первый урок, преподанный нам Дорониной.

Татьяна Сергеевна родилась на русском Севере, на границе Архангельской и Вологодской областей, там, считает она, где когда-то поморский сын Михайло Ломоносов шагал в Москву за знаниями. Эти дорожные ассоциации не случайны: родители Татьяны Сергеевны – путейцы. Они и заронили в сознание дочери интерес к дорожной отрасли как перспективной.

– Это оказалось верным, – рассуждает Доронина и убеждает в этом не только на примере страны и области, но и на развитии дорожной сети района за время двадцатипятилетнего своего пребывания здесь.





# ВЫХОД К ГРАНИЦЕ



**Илья Николаевич САРАТОВ** родился в 1962 году в с. Хвастовичи Калужской области. Окончил Брянский технологический институт, инженер-строитель автомобильных дорог, мостов, аэродромов. После службы в армии работал мастером в Хвастовичской ДПМК. С 1985-го по 1989 год на партийной работе. И вот уже 15 лет он начальник Хвастовичского ДРСУ Калугаавтодора. Награжден тремя грамотами губернатора. Почетный дорожник России.

**Х**вастовичское ДРСУ Калугаавтодора – передовое предприятие. Четыре года оно занимает призовые места в областном смотре-конкурсе на звание «Лучшая дорожно-строительная организация», сначала среди предприятий с численностью работающих до 100 человек, а в 2003 году – и в более высокой группе. Раньше это ДРСУ влачило жалкое существование, оно как бы уже и свыклось с эпитетом «отстающее». С приходом нового начальника дела в управлении заметно оживились. Но точку отсчета Илья Николаевич относит к 1999 году. Тогда начался его звездный час.

В том году выполнены работы на сумму 8 миллионов рублей. Все основ-

ные показатели: рентабельность, прибыль и т.д. – впервые за многие годы идут с заметным приращением. Изжита задолженность по зарплате. Это дало возможность объединиться с отстающим Жиздринским ДРСУ. Погасили его убытки в 320 тысяч рублей. В 2000 году освоено уже 21 миллион рублей, а в 2001-м почти 30 миллионов. И опять объединение, на этот раз с Ульяновским ДРСУ. Выплатили его долги по налогам и зарплате на сумму 367 тысяч рублей. И все равно заняли первое место среди аналогичных дорожных предприятий Калужской области по объемам производства и финансовому состоянию. 2002 год закончили с освоением без малого 29 миллионов рублей, а 2003-й – 45 миллионов.

Вот так, за пятилетку рост почти в 6 раз. Не слабо, как сейчас говорят.

Чем же объяснить столь стремительные подвижки за столь короткое время?

– Мы хотели жить и работать, – так объясняет свою активную жизненную позицию Илья Саратов. – Не оправдываться, не искать «объективных» причин упадка, а именно работать в новых условиях, приспосабливаясь к требованиям рыночных экономических отношений.

На первое место здесь Илья Николаевич ставит экономию – в большом и малом. Именно забвение этих азов привело к краху Жиздринское и Ульяновское ДРСУ. И подчеркивает лишь одну деталь из десятка подобных. На обоих предприятиях управленческий аппарат съедал до 50 процентов фонда зара-

ботной платы. Объемы падали, качество работ снижалось, а этот показатель оставался неизменным. Нонсенс!

Далее. Основа успеха любого предприятия – производительная работа. Чтобы платить достойную зарплату и покупать современную технику, надо иметь соответствующие объемы. А выиграть тендеры сегодня невозможно без приличного кадрового и технического потенциала. Замкнутый круг. Разорвать его на первых порах помогли прямые договоры на работы, не связанные с дорогами. И в этом смысле Илья Николаевич отмечает крепкие деловые связи с главами администраций Хвастовичского и соседних с ним районов. Особенно отмечает Сергея Егоровича Веденкина и Николая Викторовича Владимировича. Они не только дают работу в критических ситуациях, но и помогают в решении хозяйственных и социальных проблем.

Конечно, пришлось подтянуть трудовую дисциплину, позаботиться о подготовке кадров механизаторов. Это были слабые звенья. Работа пошла с большей отдачей, появились деньги. На них закупили технику. Сначала 1–2 единицы в год. А 2003-й в техническом оснащении был рекордным. Ввели в эксплуатацию новый АБЗ ДУ-158, купили АБЗ у ООО «Хвастовичский дорожник», приобрели тяжелый грейдер, бульдозер, экскаватор. Ну а крепкие кадры и современная техника сделали Хвастовичское ДРСУ конкурентоспособным на рынке дорожных работ. На протяжении последних





четырёх лет были выиграны очень хорошие, как говорят, «денежные» тендеры. О них мы расскажем чуть ниже, потому что Илья Николаевич опять делает отступление в сторону экономии, а точнее – рациональной организации производства.

Когда появились объёмы, то не стало хватать строительных материалов: битума, щебня, песка. Раньше битум привозили из Москвы, щебень из Калуги. Дело, с какой стороны ни смотри, разорительное. Как воздух нужна была своя база строительных материалов. С помощью опять-таки глав администраций муниципальных образований открыли местные карьеры. Приобрели дробильно-сортировочный комплекс. За счёт местных дешёвых материалов получилась неплохая экономия, что позволило повысить зарплату рабочим.

Эти и все другие свои начинания Илья Николаевич Саратов внедрял в практику планомерно, проводил гласно. И люди поверили директору, поддерживали его во всем. Работы, выполняемые качественно и в срок, сделали эту фирму известной в области.

А теперь о выигранных тендерах, объёмах работ, объектах – только основных.

В 2001 году Хвастовичское ДРСУ вместе с ульяновскими и жиздринскими дорожниками (напомним, теперь это одна организация) сдало в эксплуатацию дорогу с выходом на магистраль Москва – Киев. Эта трасса сократила расстояние до Брянска на 30 км. Она же теперь ведёт к святым местам Оптиной пустыни. А дорога Хвастовичи – Авдеевка связала многие населённые пункты с районным центром. И слово «бездорожье» начинает утрачивать свое значение в этом самом отдалённом районе Калужской области.

В 2002 году начато строительство дороги Кудрявец – Палькевичи – Агеевка, ведущей в Орловскую область. За два года сдано в эксплуатацию 16 км. Эта трасса сократит путь до Орла (а орловчане уже подошли к границе) на 120 км и очень будет выгодна грузопотокам из Хвастовичей, Жиздры, Людинова, Кирова, Мосальска.

Дорога эта не ахти какая – четвертой категории с асфальтобетонным покрытием, но хлопот строителям доставляла немало. Пришлось преодолевать болота, вычерпывая торф до минераль-



Дорога Кудрявец – Палькевичи

ного дна, проходить сквозь лес, корчевать пни, в низинах подсыпать песок, на возвышенностях срезать грунт. Со всем справились отлично. Пример самоотверженного труда показывало звено грейдеристов под руководством Александра Кузнецова. Не отставала от него и группа механизаторов во главе с Александром Рыжиковым. Ежедневно перекрывали дневные нормы машинист Катка Николай Жилкин, бульдозерист Иван Баранов, экскаваторщики Виктор Голышев и Александр Миркушин.

Из других объектов следует отметить ремонт трехкилометрового участка федеральной дороги Калуга – Орел, территориальную трассу Шипово – Добужа (5 км), соединяющую Сухиничский и Барятинский районы. Любопытно, что Илья Саратов не отказывается ни от каких работ. Поступил заказ благоустроить больницу в Малоярославском районе – сделано, за две недели заработано два миллиона рублей. Нужно отремонтировать транзитные улицы в районных центрах – пожалуйста. Надо привести в нормативное состояние бывшую хозяйственную дорогу Жиздра – Коренево (4 км) – работы выполнены в срок, теперь эта трасса передана в сеть дорог общего пользования. Школьные маршруты в своих районах – тоже забота директора Хвастовичского ДРСУ: сделали ямочный ремонт, подсыпали обочины, обновили знаки.

Однако с содержанием школьных маршрутов есть проблемы. Как известно, содержание дорог по своему значению делится на четыре категории. Вот, скажем, дорога между населёнными пунктами А и Б относится к четвертой ка-

тегории содержания, то есть она чистится от снега два раза в неделю. Но теперь это школьный маршрут, и по нему ходит автобус со школьниками два раза в день, в любую погоду. А уровень его содержания остается прежним. Илья Николаевич делает вывод: дороги, по которым перевозят детей, надо отнести к первому классу зимнего стандарта, то есть они должны всегда обслуживаться в первую очередь.

В конце беседы мы задаем И.Н. Саратову вопрос, который в последние месяцы витает в воздухе:

– А нужен ли автодор? Не пойти ли в свободное плавание?

– Свободы мне и так хватает, – ответил Илья Николаевич. – Значение же Калугаавтодора в последнее время даже возросло. На торгах он теперь выступает как единый подрядчик, объединяя все ДРСУ, и способен выигрывать солидные тендеры. После же, когда заказ получен, все зависит от маневра силами и средствами. И здесь роль автодора известна.

Заголовок к этой корреспонденции предложил Илья Саратов. Мы думали, он имеет в виду выход к границе Орловской области, тот крупный объект, который ДРСУ только что закончило. А он, оказывается, еще предполагает и некий рубеж, за которым открываются новые перспективы и для его управления, и для дорожной отрасли Калужской области. 2004 год в этом смысле будет переломным. Он потребует нового уровня работы.

**Калуга – Козельск – Хвастовичи**



# ВРЕМЯ



Путепровод на обходе Балабанова

**Куда ведет мост: с правого берега на левый или наоборот – поди разбери. Да и кто задумается над этим: главное – в направлении твоего движения. Так и ход времени – в оба конца. Это, собственно, и есть развитие опыта прошлого в реалии будущего. По крайней мере в мостостроении, уверяет генеральный директор Открытого акционерного общества «Калугатрансмост» Александр Алексеевич ДЕНИСОВ.**

**С**казал, как отрезал. Это, однако, не означает, что он безразличен к иному мнению. Наоборот, категоричность его суждений чаще всего оказывается своеобразным приглашением к спору, чем-то вроде подзадоривания оппонента или собеседника: возражай! Но аргументированно.

– Обоснованные контрдоводы – пряники для меня, – говорит Денисов, и никакого ерничества в этом нет.

Впрочем, судите сами. Он убежден, что надо строить неординарные мосты, относиться к ним не только как к техническим сооружениям, но и как к эстетическому компоненту пейзажа. Это, слышит в ответ, ведет к увеличению затрат. Ну и что? Так и будем – поддержим Александра Алексеевича – довольствоваться черным хлебом? Пряников хочется!

– В последнее время Россия значительно подняла уровень мостостроения, – стоит на своем Денисов, – и важно ему соответствовать. А как иначе?

Иначе никак, еще раз согласимся с Александром Алексеевичем. Чисто рито-

рически, поскольку отстаивать его точку зрения поздно: она, слава Богу, уже нашла воплощение в ряде сооружений, выполненных возглавляемой им компанией. В их числе – новый мост через Оку в Калуге, ставший не только удобным и надежным проездом с одного берега на другой, но и украшением областного центра. Взгляда не отвести! Элегантные пролеты над водой, красивые перила, высокие, устремленные в небо мачты освещения. Трудом калужских мостовиков здесь совмещены красота и легкость современной конструкции и ее высокая крепость.

Другим таким сооружением ОАО «Калугатрансмост» стал путепровод через автомобильную дорогу Москва – Киев при въезде в Калужскую область, пролеты которого держат ванты. В чем его особенность? Красив, надежен и... пролеты без опор: ничто не мешает движению.

Денисов гордится и первым, и вторым, и всеми другими сооружениями своей компании. Даже определение им вывел, и тоже в категоричной форме: «Дорога – это мост, а остальное – подходы к нему». Дорожники с чувством юмора не спорят, а те, у которых его нет, не находят доводов, чтобы возразить. Веселятся все вместе...

Александр Алексеевич Денисов родился в 1956 году в Калуге. После школы поступил в МИИТ – Московский ордена Ленина и ордена Трудового Красного Знамени институт инженеров железнодорожного транспорта. Выбор был не случайным, а осозанным, династическим, можно сказать: отец Денисова, Алексей Ильич, работал на железной дороге начальником смены диспетчеров. И Александр Алексеевич после завершения учебы в институте в 1978 году оказался на железной дороге. Первая его должность – старший инженер 13-й Иркутской пассажирской дистанции Министерства путей сообщения. Через год был призван в ряды Вооруженных сил. Уволив-

шись в запас в сентябре 1981-го, вернулся на родину, в Калугу, а в начале октября пришел устраиваться на работу в Мостопоезд-452 Мостостроя-5 Министерства транспортного строительства.

Распростертых объятий не было – не только инженерные, но и технические должности все до одной оказались укомплектованными. Предложили стать монтажником конструкций. Согласился, никуда больше не обращался в поисках работы, так хотелось конкретного дела. И специальность – то монтажника, пусть и в отдаленном приближении, была связана с той, которой учился в МИИТе – строить мосты!

И пошел, как говорится, в рост. Через полгода (февраль 1982-го) – мастер, через четыре года (февраль 1986-го) – уже заместитель начальника Мостопоезда-452. Наступило новое время, и должности стали новыми: июнь 1992-го – главный инженер Открытого акционерного общества «Калугатрансмост» корпорации «Трансстрой». Это, для большей ясности, – преобразованный Мостопоезд-452. В марте 1997 года Александр Алексеевич Денисов стал генеральным директором предприятия.

Александр Алексеевич хорошо видит перспективу мостостроения – завтрашний день для него не то, что не за семью печатями, но даже и не за пеленой тумана. Почему? Сам он отвечает просто: нужно установить взаимосвязь своего дела с общим развитием хозяйства области.

– И не пренебрегать опытом предшественников, даже и далеких теперь, – добавляет. – Смотреть в прошлое не ознакомительным взглядом, а изучающим, чтобы не изобретать велосипед.

Результат такого подхода – засыпной арочный мост на обходе г. Балабаново. Новое в его технологии только эллипсовидные проемы под проезжей частью. Цель этого – увеличение высоты пропускаемого транспорта, например, сельскохозяйствен-

# В ОБА КОНЦА



Засыпной мост



Красота и надежность

ной техники. Эти проемы служат одновременно для скотопргона (район сельский) и как водопропускные трубы. К выгоде можно отнести, кроме удобства, невысокие затраты при строительстве и простоту в обслуживании как участка дороги.

Здесь уместно будет остановиться на истории ОАО «Калугатрансмост». Не как ОАО, а как мостостроительной организации, сделавшей существенный вклад в развитие дорожной сети Калужской области.

Все началось в январе 1948 года, когда для строительства железнодорожного моста через Каму в Перми на базе Мостопоезда-419 Мостотреста был организован Мостопоезд-452. В этом месяце, стало быть, ему исполнилось пятьдесят шесть лет. Возраст далеко не юношеский, но что поделаться: сам он стареет намного быстрее, чем его сооружения. А их более трехсот – мостов, путепроводов и других искусственных строений, в том числе шестьдесят с лишним внеклассных мостов.

Первым был переход через Каму, сданный в эксплуатацию в 1953 году. В 1954-м вошел в строй мост через Вятку в Котельниче. Потом – через Ветлугу на Горьковской железной дороге. Следующий, на ней же, через р. Тимшу – мост, о котором много тогда говорили специалисты. На нем были применены пролетные строения длиной 16,5 м из железобетона и 33-метровые металлические с ездой поверху.

В 1955 году МСП-452 из Мостотреста передали в Мостострой-5 и направили на строительство автомобильного моста через Вятку в Кирове. Это по тем временам (1957 год) была экспериментальная стройка. Длина моста составляла 545 м, габарит 3+16+3 м под четырехполосное движение. Пролетное строение в 142 м двухконсольное, выполненное методом навесного бетонирования, применили в СССР впервые. Одновременно МСП строил железнодорожный мост через р. Медянку на станции

Киров-Котласский, два моста к ТЭИ-4, пешеходный мост на станции Лянгасово, два узкоколейных моста под железную дорогу и ряд других искусственных сооружений.

В 1961 году МСП был передислоцирован в Калугу для строительства автомобильного моста через Оку по схеме 47,3+6+63+47,3 рамно-подвесной конструкции с опорами из предварительно напряженного железобетона. Его сдали в эксплуатацию в 1965 году.

Это был знаковый «калужский след» Мостопоезда-452. Потом Оку перешагнули и более значимые мосты: в 1996 году, например, разработанный институтом «Проектомундортранс» по схеме 63+5+84+63 м, и в особенности введенный в эксплуатацию в 2002 году, о котором уже говорилось. Но без того первого для МСП-452 на калужской земле ничего этого могло бы не быть. Александр Алексеевич Денисов, проезжая по тому самому мосту, частенько притормаживает, осмысливая путь своего нынешнего дитя. Не случайно наш отечественный классик относил уважение к минувшему к той черте в человеке, которая отличает образованность от дикости.

– Стоит просто оглядеться вокруг в любом районе, – говорит Денисов, – и почувствуешь себя экскурсантом по местам трудовых свершений мостопоезда и наших собственных дел, как его продолжателей.

Не поленимся перечислить хотя бы кратко и не в полной мере, что сделано предшественниками ОАО «Калугатрансмост». На автодороге Москва – Киев (участок от столицы до Севска) мосты через реки Угру, Ключому, Серену, Рессу, Брынью, виадук через Лог... Это шестидесятые годы. Какие названия, уходящие корнями в глубины веков! Голова кружится.

В семидесятые – сооружение объектов Вазузской гидросистемы для дополнительного снабжения водой Москвы. А еще воз-

ведены автодорожные и железнодорожные путепроводы к Старооскольскому металлургическому комбинату, к домне № 6 в Липецке. Начало восьмидесятых – в Калуге построены три путепровода балочной системы длиной более 230 м каждый, с опорами на буронабивных столбах диаметром 1,5 м. И многое, многое другое.

Но прежде чем поставить точку, вернемся еще раз в 2002 год, год сдачи в эксплуатацию нового моста через Оку в областном центре. Он стоит на автодороге, соединяющей две федеральные Москва – Киев и Калуга – Тула и является важнейшим звеном в цепи из 23 мостов и путепроводов общей протяженностью 2614,3 погонных метра. Все это возведено ОАО «Калугатрансмост» всего за четыре с небольшим года. Достойный преемник Мостопоезда № 452! Архиепископ Калужский и Боровский Климент, посетив стройку компании Денисова, в числе которых автомобильный мост через Жиздру на подъезде к Оптиной пустыне, сказал, обращаясь к мостовикам и дорожникам: «Сегодня вы делаете то, что Россия упустила в прошлом веке». Благословенная оценка!

ОАО «Калугатрансмост» – солидное предприятие, заметное, потому что заметны его дела. И Денисов виден и как руководитель, и как остро слов. Выступая на сдаче моста у д. Денисово, он пошутил было: «Приятно увидеть у моста свою фамилию, – и показал на дорожный указатель с названием населенного пункта. – Но мне неловко, потому как ... – поглядел на присутствующих на торжестве губернатора Калужской области Анатолия Артамонова и мэра Москвы Юрия Лужкова, оказавшегося здесь проездом, – есть более достойные люди. Поэтому предлагаю переименовать деревню Денисово в Артамоновы Лужки».

Смеялись долго и весело. Хорошо смеется тот, кто хорошо работает. Не правда ли?



# ПРИЗВАНИЕ – СОЗИДАТЬ



**З**аместитель генерального директора ОАО «Калугатрансмост» Михаил Семенович Золотарев в этом году открыл счет пятому десятку своего трудового стажа.

– Экая даль! – улыбается он. – И все время, считай, на одном предприятии: менялись только его название да мои должности.

– Призвание к мостостроению?

– К созиданию! – мягко, словноправляя вопрос, ответил Михаил Семенович. И этим выразил себя и стал понятен. Поддакивать, как бы ни удобно было, не в его характере.

Редкое, к сожалению, но такое необходимое человеческое качество. Ну что, казалось бы, изменилось, скажи Золотарев, что родился мостовиком? Много, если подумать. Ему пришлось бы зачеркнуть главную, может быть, составляющую своего становления, пристрастившую его к труду, создающему нужное, необходимое людям. И, будто угадав эти размышления, Михаил Семенович сказал:

– Пришел на стройку, а она, к счастью, оказалась строительством моста. Что к счастью, понял потом, когда эта работа привязала к себе романтикой и своей нужностью, востребованностью. Полезность ее, как и всякого созидательного дела, сразу же стала очевидной.

Для народного хозяйства, понятно. Это было видно уже на первом этапе строительства – по ожидаемости, а потом – по эксплуатационной напря-

женности. Тот первый для Золотарева мост сорокалетней давности через Жиздру все еще напрягает спину, работает, не дав за четыре десятилетия ни одного сбоя. Миша Золотарев пришел строить его, едва переступив подростковый возраст, в 1963 году. Представьте себе: он, случалось, переплывал речку детства, а тут предстояло перешагнуть ее! Вот вам и романтика. А о востребованности моста и говорить нечего: трудится.

– В Козельском районе тогда нашли бурый уголь, – рассказывает Михаил Семенович, – и Шахтстрою понадобилась дорога.

Мост возводили спешно, но...

– Тогда умели спешить и не смешить, – отозвался на наше недоумение ветеран. – Прошедшее время убеждает в этом.

Резонно. Мост не маленький, длинной более 100 погонных метров, был построен менее чем за год, и надежно. Эта стройка стала для молодого рабочего школой не только постижения профессии, но и ответственности за сделанное. «Завершил работу – мысленно расписывай под ней, сдай самому себе сперва», – наставлял старый мастер. Золотарев и по сей день верен этому правилу. Нет безымянных дел, уверен он, каждое сотворено чьими-то руками, чьей-то мыслью, а потому и успехи, и просчеты имеют и имя, и адрес. Поэтому больше всего Михаил Семенович не любит огульных оценок: похвала и упрек должны быть адресными. Разве не так?

Откуда это в нем? От людей, говорит. И от родителей, добавим. Во всяком случае стремление к созиданию пришло не с улицы. Михаил Семенович сам поведал об этом. Отец его плотничал, ставил срубы по окрестным деревьям. Мише нравилось глядеть, как работают он и два его товарища. Однажды и сам взял топор в руки, чтобы отесать бревно, да быстро был остановлен одним из плотников. «Это, Миша, фамильное дело, – сказал, беря у него топор. – Вот как надо, по-золотаревски, сам у отца твоего учился». И объяснил и показал, как следует держать инструмент и не сбиваться с мысленно прочерченной линии.

И еще из памяти детства: радость людей, въезжающих в новый дом. Она сродни торжеству мостовиков, первыми опробывающих прочность своего детища, и тех, кому этот мост отдается в постоянное пользование. Но это сравнение придет потом. А пока, окончив школу, Миша Золотарев решил стать созидателем, то есть, если быть проще, строите-

лем, и поступил в Козельское техническое училище, откуда через год вышел бетонщиком-арматурщиком. В это время главной стройкой в Козельском районе оказался мост через Жиздру. Сваи, на которых он стоит, и есть первая работа молодого рабочего Золотарева. Он с ней, по-видимому, успешно справился, раз был замечен начальником Мостоюза-452, предтечи ОАО «Калугатрансмост», Тимофеем Тихоновичем Дубовиком. «Учиться тебе надо, Миша», – просто сказал он и увидел, как загорелись глаза у мальчишки.

Так по направлению предприятия Михаил Золотарев оказался в Саратовском строительном техникуме на отделении «мосты и другие искусственные сооружения». От мостоюза получал стипендию, на его объектах проходил практику и через два с половиной года, получив диплом с отличием, пришел работать мастером. Первым его объектом в новой роли стал мост-плотина через Яценку на окраине Калуги. Теперь здесь водохранилище. Мосту-плотине 37 лет. Служит. Хотелось спросить Михаила Семеновича: фамильное дело? – но остереглись, потому что за время беседы поняли: он готов выступить вперед, когда предстоит держать ответ. А если все хорошо, лучше всего чувствует себя в общем ряду.

Что еще можно прибавить ко всему этому? Разве что перечислить объекты, в строительстве которых участвовал Михаил Семенович Золотарев в качестве прораба, старшего прораба, начальника участка... Все мосты и путепроводы на отрезке Киевского шоссе от п. Куровской до Сухиничей через реки Клятому, Ольшанку, Серену. А еще в районе Вазульской гидросистемы – это бассейн Волги в Тверской (тогда Калининской) области – через реки Вазузу и Осугу... И еще многолетняя бессменная общественная нагрузка: председатель профкома. Это тоже знаковая характеристика.

Оторванность от семьи, неустроенность быта и работа на загляденье, в том смысле, что сколько ни гляди – ни сучка, ни задоринки. Как это удавалось? Лучше спросить у жены, Прасковьи Романовны.

– Это мой надежный тыл, – говорит Михаил Семенович. – Не знаю, осилил бы без нее такой долгий трудовой путь.

Отличник транспортного строительства, почетный дорожник Михаил Семенович Золотарев продолжает созидать, поскольку востребован. Людями и временем.

# Карта дорог Калужской области





# «СКОРАЯ»



**ООО** «Пилон плюс» создано в 1989

году, когда «вдруг» и «сразу» многим мостам Калужской области потребовался срочный ремонт. Всего фирме передано на обслуживание 287 мостов, включая на федеральных дорогах. Общая их протяженность свыше 17 км.

Примерно половина этих сооружений появилась на свет в середине прошлого века. Некоторые уже давно превысили нормативный срок эксплуатации. Болезни у них, как правило, серьезные: нарушены ограждающие конструкции и деформационные швы. Из-за разрушения бетона ослаблена несущая способность балок. Кое-где деформированы опоры. Конусы размыты. К этому надо добавить, что многие мосты не соответствуют ни современным габаритам машин, ни их осевым нагрузкам.

Солидный возраст мостов, тяжелые условия эксплуатации, многолетняя недооценка содержания искусственных сооружений, изменившиеся нормативные требования по грузоподъемности и габаритам привели к тому, что на сегодняшний день над 57 мостами висят различные ограничительные знаки, а над пятью из них даже «кирпич» — они находятся в аварийном состоянии и не подлежат ремонту.

В целесообразности создания специализированной организации по ремонту мостов сомневаться не приходится. Тем не менее несколько слов в защиту калужской инициативы сказать необходимо. Прежде всего в связи с тем, что и сегодня во многих областях малыми и средними мостами занимаются обычные ДРСУ. Наверное, с «марафетным» ремонтом справиться нетрудно. А вот заменить балку пролетного строения, отре-

Есть в Калужской области широко известная мосторемонтная фирма «Пилон плюс». Возглавляет ее весьма опытный и авторитетный руководитель В.В. Буров, с которым нам рекомендовали встретиться. Виктор Васильевич, однако, оказался в отпуске.

Его замещал А.Э. ТЕЛЕХОВ, с которым и состоялась беседа. Алексей Эдуардович — человек интересный.

После окончания в 1975 году Таллинского политехнического института более 20 лет служил в военно-строительных частях. Начинал на Северном флоте, продолжал в Афганистане, а закончил на космодроме «Плесецк» Архангельской области. После увольнения в запас в 1997 году осел в Калуге.

С тех пор он главный инженер ООО «Пилон плюс».

Алексей Эдуардович, естественно, в курсе всех дел предприятия.

Сразу же и представил его: победитель областного конкурса 2003 года в номинации «Лучшая строительная организация», награжден дипломом первой степени.

монтировать или нарастить опору, поменять плиту на проезжей части — для этого нужны и специальная техника, и специалисты мостового профиля. Не говоря уже о том, что перед «лечением» моста его надо обследовать и провести диагностику. Что опять-таки невозможно без соответствующих кадров.

Иметь же мостовой набор техники и специалистов в каждом ДРСУ слишком накладно, да и нецелесообразно. Собрать же специальные силы и средства в одних руках — это всерьез и надолго. Открывается простор для маневра. Создаются условия для применения передовых технологий и накопления опыта. Растет производительность труда.

Однако хороший кадровый и технический потенциал, что у ООО «Пилон плюс» на современном уровне, и его полное использование, как говорят в Одессе, две большие разницы. Для этого по крайней мере нужно соответствующее финансирование. Оно, однако, давно не соответствует потребностям. Произведем простой расчет. За пять лет капитально отремонтировано 34 моста (в 2003 году только четыре). В безотлагательном ремонте, как уже говорилось, нуждаются 57 мостов. Если работы будут вестись теми же темпами, что и прежде, то на решение проблемы потребуется 10 лет. Значит, недоремонт будет нарастать как снежный ком, появятся новые аварийные мосты.

Ведь «Пилон плюс» и сегодня работает в режиме «скорой помощи». Не успевают ликвидировать провал в одном месте, как поступает вызов «03» на другой объект. И такие авралы будут продолжаться до тех пор, пока финансирование не увеличится как минимум вдвое. Тогда года через 3–4 фирма сумеет перейти на плановый ремонт, делая упор на профилактику. Это как у людей: болезнь легче предупредить, чем лечить. От себя добавим, имея в виду уже мосты: не только легче, но и дешевле. Алексей Эдуардович Телехов мечтает о том времени, когда ремонт мостов удастся увязать в масштабах области в строгий и непрерывный график.

У ООО «Пилон плюс» имеются две базы — в пос. Мстихино и Ромодановские Дворики. Там расположены бетонный завод фирмы «БАУКЕМА» производительностью 40 куб. м в час, полигон железобетонных изделий, АБЗ, цех по производству дорожных знаков. Номенклатура изделий полностью обеспечивает потребности предприятия, остается кое-что и на продажу. Выпускаются плиты мостового полотна, заборных и шкафовых стенок, тротуарные блоки, телескопические и прикормочные лотки, укрепительные плиты, бордюры, блоки фундаментов и т.д. Имеется 27 специальных и дорожных машин, 41 единица автотранспорта, что обеспечивает выполнение строительно-монтажных работ с перспективой.

В условиях недостаточного финансирования наиболее эффективными считаются следующие ремонтно-строительные мероприятия. Проезжая часть моста уширяется за счет устройства консольных тротуаров. Иногда от них отказываются вовсе, например, на трассах, находящихся вдалеке от населенных пунктов, с небольшой интенсивностью движения. Повышение габаритов моста за счет уширения опор производится лишь в тех случаях, если дорога при реконструкции переходит в другую категорию. Железобетонные балки усиливаются методом наклеенной арматуры. Иногда взамен наклеенной изоляции применяется гидрофобный бетон. Фасадные части пролетных строений обрабатываются гидрофобизирующим составом «Кальмаг». Ремонт опорных частей производится путем подъема пролетного строения целиком системой гидравлических домкратов. В ООО «Пилон плюс» давно отказались от внутренних водосточков, тротуары устраиваются в одном уровне с проезжей частью. Отвод воды осуществляется при помощи открытых лотков.

Наиболее уязвимой частью конструкции моста являются деформационные швы. Их разгерметизация влечет за собой разрушение несущих конструкций пролетного

# ДЛЯ МОСТОВ

строения и опор из-за попадания влаги. Не случайно этой проблеме в ноябре во Владимирском учебном центре была посвящена научно-практическая конференция. В ее работе от ООО «Пилон плюс» принял участие главный инженер А.Э. Телехов. На ней отмечалось, что даже ведущие мировые производители конструкций деформационных швов (например, фирма «Мауэр») дают лишь пятилетнюю гарантию на свою продукцию, тогда как российские нормативные требования по гарантии мостовых конструкций составляют 8 лет.

На основании выводов конференции и собственного опыта предприятие «Пилон плюс» старается свести к минимуму количество деформационных швов в конструкции моста. По возможности использует хорошо зарекомендовавшую себя на практике систему деформационных швов «Торма-Джосит» с щебневым заполнителем. Применяет также двухкомпонентный герметик холодного твердения «Изоокром Г» с коэффициентом расширения 400 процентов и хорошими адгезионными показателями.

У ООО «Пилон плюс» есть собственное проектное бюро. Это удобно во всех отношениях. Проектировщики учитывают в своих работах не только последние технологические достижения в мосторемонте, но и технические возможности предприятия. К тому же проекты выполняются оперативно. Заказ-проект по времени разорваны минимумом.

Несколько слов об организации работы. Численный состав предприятия около 200 человек. Примерно половина из них занята на содержании мостов. Его суть в уходе за всеми конструктивными элементами в целях поддержания нормальных и безопасных условий движения транспорта и пешеходов в течение года. Прежде всего предполагается очистка проезжей части и тротуаров от снега и наледи, грязи, посторонних предметов, уборка подмостовой зоны, засыпка мелких промоин на подходах, очистка водосливных воронок и водоотводных лотков, а также конусов от наносов и растительности... Мы перечисляем эти известные нормативные мероприятия с одной лишь целью – подчеркнуть, что в ООО «Пилон плюс» они выполняются скрупулезно, точно и вовремя, ибо считаются важными профилактическими работами по продлению срока службы мостов. Выполняются рабочими из числа жителей населенных пунктов, находящихся вблизи мостов, и специализированными бригадами, оснащенными необходимым оборудованием, механизмами и автотранспортом. Руководство этими работами и контроль за ними осуществляет группа мастеров из 7 человек, за которыми по территориальному признаку закреплены мосты.

Ремонт искусственных сооружений ведется вахтовым методом. И тут следует осо-

бо отметить бригады «быстрого реагирования», возглавляемые Олегом Суриковым и Александром Волченковым. Они обеспечивают оперативное устранение неисправностей, производство срочных работ на любом мосту области. Среди других рабочих А.Э. Телехов отметил Сергея Егорова, машиниста автогрейдера. На предприятии 7 лет. Петр Калинин – машинист асфальтоукладчика. Успешно осваивает новую технику, совмещает профессии. Сергей Варнаков – машинист экскаватора. Работает всего полтора года, но зарекомендовал себя опытным, грамотным специалистом. Постоянно перевыполняет сменные задания.

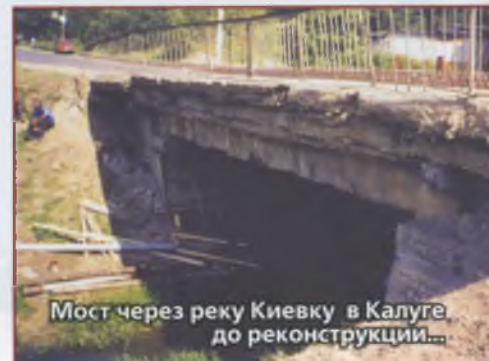
Этот список можно было бы продолжить. На предприятии много опытных, добросовестных работников, успешно выполняющих поставленные задачи. В тяжелых полевых условиях по восемь месяцев в году трудятся они вдали от дома и семьи. И делают свое дело профессионально, с высоким качеством.

У мостового предприятия недаром название «Пилон плюс». Это означает, что кроме мостостроительных и мосторемонтных работ имеются и другие. Этот «плюс» в 2003 году был весьма существенным. Строилась автодорога в обход г. Балабаново, освоено 188 млн рублей. Отремонтирована дорога в Козельске – 9 млн рублей. На строительстве производственного здания в Калуге заработано 36 млн рублей. Кроме того, реализовано асфальтобетона, бетона и железобетонных изделий, дорожных знаков на сумму 7 млн рублей. Всего в 2003 году освоено 254 млн рублей, из них мостовые работы составляют лишь 20 млн рублей, или 12-ю часть от всего сделанного.

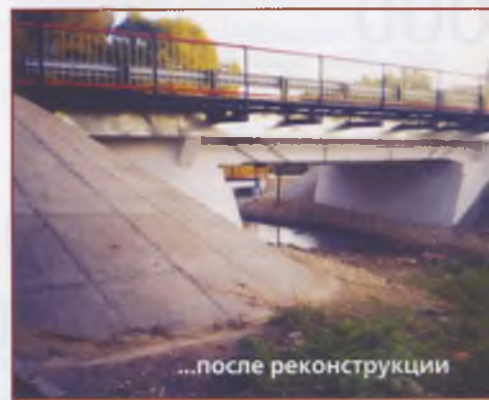
ООО «Пилон плюс» не только мостовое, но и многопрофильное строительное предприятие, а по ремонту мостов у него имеются огромные неиспользованные резервы. Пренебрегать ими по крайней мере неосмотрительно, ибо специализация может размываться, а уникальный опыт пропасть. И ладно бы в нем не было нужды. Как раз наоборот. 57 мостов (каждый пятый!) кричат о помощи.



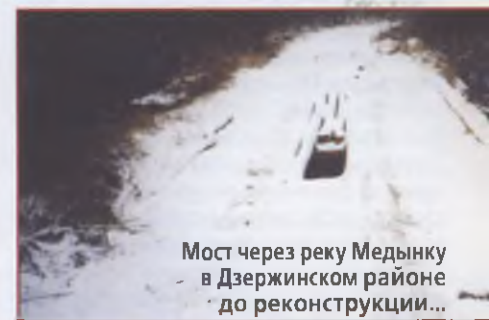
Мост через реку Можайку, г. Мосальск. Вид наклеенной арматуры на балках пролетного строения выше металлоконструкций консольных тротуаров



Мост через реку Киевку в Калуге до реконструкции...



...после реконструкции



Мост через реку Медынку в Дзержинском районе до реконструкции...



...после реконструкции



# КТО ХОЧЕТ,



**Александр Николаевич ГРИШИН** родился в 1957 году в г. Кирове Калужской области.

Окончил Московское высшее техническое училище имени Н.Э. Баумана, инженер-механик.

Трудовую деятельность начал в 1981 году на Калужском заводе телеграфной аппаратуры: мастер, старший мастер.

В 1986–1987 гг. – главный диспетчер, начальник транспортного цеха Кировского ССК. Два года был

заведующим организационным отделом Кировского ГК КПСС.

С 1989 года – директор Кировской ДСПМК (с 2001 года ООО «Кировский дорожник»).

Почетный дорожник России.

**ООО** «Кировский дорожник» – преемник одноименной ДСПМК, входившей до 2001 года в АО «Калугаагропромдорстрой». Сфера деятельности – строительство, ремонт и содержание сельских дорог. В период расцвета АО еще строили жилье, различные здания промышленного назначения. В 2001 году акционерное общество было признано банкротом и распалось на части, бывшие когда-то его структурными подразделениями. В числе других и Кировская ДСПМК. Выкупили здания и другие основные фонды и зарегистрировались как общество с ограниченной ответственностью.

Со старой жизнью покончили. Впереди были только надежды и ожидания. Оправдались ли они?

Надо сказать, что Александр Гришин был активным сторонником решительных структурных преобразований в АО, он ратовал за финансово-экономическую самостоятельность механизированных колонн вплоть до выхода их на «вольные хлеба». Откуда такая «революционность»? По образованию он технар, в недавнем прошлом партийный функционер. Вроде бы резкие движения не с руки. Да, но он еще и аналитик, умеющий делать из своих наблюдений важные, а если точнее – верные выводы.

Гришин видел, что в его родном АО в период с 1996-го по 2000-й год царили разброд и шатание. Руководство не думало о перспективе, не заботилось о развитии. День прошел – и слава Богу. Есть такая китайская поговорка: «Кто стоит на месте, тот движется назад». Так и случилось: многомиллионная задолженность в бюджете и по заработной плате. Ясно, что решительные действия Александра Николаевича в тот период были направлены на поиск выхода из тупика.

В общем-то, служба агропромдормкомплекса незавидная по всей стране. После того, как прекратилось финансирование сельского хозяйства из бюджета, он захирел. Некогда мощные тресты в одних областях совсем распались, в других от них остались одни осколки, обычно это акционерные общества открытого или закрытого типа численностью 200–300 человек, в третьих регионах влились в государственные автодороги, опять-таки в сильно сокращенном составе.

Калужской области еще повезло. Из 24 подразделений, входивших в Калугаагропромдорстрой, большинство, как говорят, на плаву. А такие ООО, как «Кировский дорожник», «Медынский дорожник», «Мосальский дорожник», «Спас-Деменский дорожник», «Ульяновский дорожник», и некоторые другие на хорошем счету у руководства Департамента дорожного хозяйства. Поскольку ООО «Кировский дорожник» по итогам 2003 года занимает второе место в смотре-конкурсе среди подобных ему предприятий, то его опыт трехлетнего развития, несомненно, им будет полезен.

Проведем некоторый анализ. Не избивать обилием цифр. Но заинтересованному читателю они скажут о многом.

За точку отсчета возьмем 2000 год, последний год перед переходом в ООО. Объемы работ выполнены на сумму чуть более 4 млн рублей. Убытки составили почти 600 тыс. Основные фонды около 3 млн рублей.

2001 год – первый год работы в новом качестве. Объемы – 6 млн рублей. Убытки сократились до 347 тыс. Задолженность в бюджет снизилась на 700 тыс. Основные фонды пополнились не намного – на 150 тыс. рублей.

2002 год. Темпы и масштабы работ растут. Объемы около 9 млн рублей (45 процентов к 2001 году). Задолженности нет. На-

против, появилась небольшая прибыль – 91 тыс. рублей. Приобретено техники на 530 тыс. рублей. На столько же увеличились основные фонды.

2003 год. Объемы более 14 млн рублей, это 62 процента к 2002 году. Прибыль составила 380 тыс. рублей. Приобретено техники на 2 млн 700 тыс. рублей. На столько же увеличились основные фонды и составили (округленно) около 7 млн рублей.

За счет чего удалось выправить незавидное финансово-экономическое положение предприятия? 2001 год. Содержание дорог – 1,5 млн рублей, ремонт – чуть более 4 млн рублей, прямые договора – 380 тыс. рублей. 2002 год. Содержание осталось примерно на том же уровне. Ремонт вырос на 38 процентов и составил почти 6 млн. Прямые договора выросли в 5(!) раз – 1,5 млн рублей. 2003 год. Прямые договора и объемы ремонта снижаются, зато содержание вырастает в 6(!) раз и достигает уровня 9,5 млн рублей.

Какие работы при этом хотелось бы выделить? Участие в строительстве подходов к мостам на ст. Занозная и через реку Каменку Барятинского района. То же самое в с. Воскресенск Кировского района. Ввод отремонтированных дорог по годам (6,5, 5,8 и 6,2 км) мало отличался друг от друга, зато это был переход, попросту говоря, от простого латания ямок к ремонту в асфальтобетоне.

Численность работающих также мало отличалась по годам (69, 72 и 86 чел.), а вот выработка на одного работающего повышалась скачкообразно. В 2001 году она составила 88 тыс. рублей, в 2002 – 122 тысячи (прирост 35 процентов) и 2003 – 166 тысяч (еще на 36 процентов). Росла и средняя зарплата, с 2089 рублей в 2001 году до 2632 (25 процентов) в 2002 году и 4044 рублей (еще на 36 процентов) в 2003 году.



# ТОТ ДОБЬЕТСЯ

Какими видятся главные звенья в цепи, которая вытянула предприятие из кризиса? Прямые договора (иначе говоря, любая работа без разбора, не считаясь с расстоянием). Это та палочка-выручалочка, которая помогает заработать деньги. Они направляются в первую очередь на погашение долгов всех видов, затем на покупку техники и потом уже на повышение зарплаты. Работа от самой простой идет ко все более сложной, профессиональной, по профилю предприятия. И в самом деле, купили асфальтоукладчик – стали выполнять работы по ремонту асфальтобетонного покрытия. Приобрели комплекс машин и оборудования для содержания дорог – объем соответствующих работ вырос на порядок. Иначе говоря, повышались возможности предприятия – выигрывались все более престижные тендеры.

Когда мы ездили по дорогам Калужской области, нам два или три раза рассказали историю, когда некое предприятие, у которого из всей «техники» в наличии была лишь авторучка начальника, выиграло крупный тендер, после чего взяло на субподряд «нормальных дорожников». Это скорее анекдот, чем правда, но анекдот со смыслом: в честной конкурентной борьбе нельзя победить, если не иметь соответствующего кадрового и технического обеспечения подряда. Это трудно, но возможно. «Кто хочет, тот добьется, кто ищет, тот всегда найдет». Нам кажется, эти слова из песни полностью относятся к Александру Николаевичу Гришину. Человек он расчетливый, энергичный, действует с размахом.

Дальше мы просим его остановиться на проблемах. Среди важнейших он называет кадры. Сегодня в разряд дефицитных попали профессии автогрейдериста, бульдозериста, машиниста экскаватора, катка и другие. Пополнение кадров этих категорий за счет сельхозпредприятий прекратилось, а учебные заведения таких специалистов не готовят. Приходится выкручиваться самим. Каким образом? Приглашают сельскую молодежь, которая стажуется под опекой опытных рабочих. А учиться есть у кого. Машинист погрузчика Вячеслав Костин, водитель Сергей Бармин, экскаваторщик Сергей Яковлев, водитель КДМ Алексей Уваров... Обучение проводится бесплатно. Пока не оперятся, новичкам гарантируется средняя по предприятию зарплата, устанавливается ряд других социальных льгот. Следует признать, однако, что такая подготовка рабочих кадров – это кустарщина, годится разве что как временный выход из положения. Проблему

надо решать в масштабах области и не искать каких-то объективных причин.

Следующая проблема – это нормы и расценки. Александру Гришину как руководителю предприятия ежемесячно приходится доказывать заказчику-застройщику (есть в Калуге такая посредническая организация, которая стоит между Департаментом дорожного хозяйства, заказчиком-инвестором и подрядчиком. – Прим. ред.), что таких норм, коэффициентов удорожания стоимости и т.д., которые он принимает, нигде не существует. Например, стоимость одной машино-смены КамАЗа – самосвала составляет всего 1900 рублей, разве это справедливо? Энергетики, коммунальщики, многие другие товаропроизводители в 2003 году увеличили стоимость своих услуг на 20–30 процентов. А у дорожников даже 8 процентов удорожания – это фантастика. И как в этих условиях можно что-то отложить на приобретение техники? Впору заплатить налоги и выдать зарплату. В общем, заключает Александр Николаевич, существующие на сегодняшний день нормы и расценки позволяют работать только в предкризисном режиме.

Еще одна головная боль для директора ООО «Кировский дорожник» – качество проектов на ремонт дорог и их экспертиза со стороны заказчика-застройщика. Складыва-

ется впечатление, что проектируются объекты без выезда на место, за компьютером, а заключения по ним делаются без глубокого изучения деталей. В итоге получается проектно-сметная документация, мало привязанная к конкретному участку дороги: На нем, скажем, пучины, но они никак не отражены в проекте. Потом начинают разбираться, кто виноват и за чей счет переделывать работу. Излишняя нервотрепка.

Волнуют Александра Гришина, конечно, и вопросы финансирования дорожных программ, прежде всего тех, которые ему ближе – в муниципальных образованиях. Чем больше транспорта движется по областным маршрутам, тем меньше почему-то выделяется денег на их содержание и ремонт, причем требования к дорогам, контроль за их состоянием ужесточаются. Как-то свести концы с концами, по мнению А.Н. Гришина, поможет повышение ставки транспортного налога. Но сводить решение финансовых проблем только к нему, как утверждают некоторые отчаянные головы, это грезы, фантазия. Сегодня транспортный налог занимает только 9 процентов от собственных дорожных средств области. После повышения будет 30 процентов. Разве это панацея от всех дорожных бед? Надо смотреть правде в глаза: многие источники формирования дорожного фонда, которые сегодня называются как основные, зыбки, если не сказать больше – сомнительны. И решать проблему надо на федеральном уровне.

Далее разговор о перспективе, формировании планов работ, размещении заказов и заключении договоров подряда. Все-таки процесс торгов и всего, что связано с ними, носит затяжной характер. Учитывая сезонность дорожных ремонтно-строительных работ, специфику производства, хотелось бы, чтобы заказчик-инвестор вместе с заказчиком-застройщиком и областной комиссией по торгам отработали определенную схему и временные параметры, которые дали бы дорожникам возможность работать ритмичнее, качественнее, рентабельнее.

Планы на 2004 год известны. Это дальнейшее укрепление производственно-технической базы, прежде всего приобретение новой специализированной дорожной техники, совершенствование социальной сферы. Главное – сделать новый шаг вперед. Работа есть. Предположительно портфель заказов будет сформирован на 22 млн рублей, то есть на 40 процентов больше уровня 2003 года.

Будем жить!



Ремонт транзитной улицы



# ТРИ ГОДА СПУСТЯ

**Александр Иванович ЖИРНОВ имеет два высших образования. В 1975 году окончил МАДИ и в 2000-м – Московский гуманитарно-экономический институт. Трудовую деятельность начал в 1975 году в Калужском дорожно-строительном управлении № 1 мастером. Это его единственное место работы, менялись только должности. С его участием строились и реконструировались дороги Калуга – Медынь, Перемышль – Воротыньск, Калуга – Вязьма, Калуга – Козельск, подъезд к Калуге, юго-западный, а затем и северо-восточный обходы Калуги. Список солидный даже для человека, имеющего 30-летний стаж работы. В 2000 году был избран акционерами ЗАО ДСУ-1 генеральным директором.**



**Т**ри года назад, в 2000-м, мы уже писали о закрытом акционерном обществе ДСУ-1. Тогда только что сменилось руководство предприятия, генеральным директором стал энергичный и волевой Александр Жирнов, бывший до этого начальником строительства. К тому же в Калуге полным ходом шли работы на так называемой соединительной дороге между трассами Москва – Калуга и Калуга – Тула. Проект грандиозный, и ДСУ-1 было там на первых ролях. Это и представляло интерес для журнала. Но тогда заставить на месте Александра Ивановича не удалось. Пришлось обойтись, как говорят, без главного виновника торжества.

С тех пор прошло три года. Коллектив по-прежнему на виду, отличается отменным производственным здоровьем. Есть заметное приращение в численности предприятия. В штате 350 человек. В разгар работ ежегодно принимается 40–60 сезонных рабочих. Летом приходят и студенты технических вузов. Александр Иванович обычно берет человек 15–20 старше третьего курса, их трудовые каникулы совмещаются с производственной практикой. В общем, по численности ДСУ-1 превышает аналогичные дорожные организации Калужской области в 3–5 раз. И всем находится дело.

Интересны финансово-экономические показатели. Когда в прошлый раз мы уезжали из Калуги, нам дали такую справку: за 1999 год выполнены работы на общую сумму 96 млн рублей. И при этом добавили: рекордная цифра за всю историю ДСУ. В течение же последующих трех лет только собственными силами выполнялись объемы в среднем на 165–200 млн рублей. А вместе с субподрядчиками значительно больше: 2000 год – 212 млн рублей, 2001-й – 313, 2002-й – 397 млн рублей. Тот рекорд побит в четыре (!) раза.

Движущую силу успеха Александр Иванович видит в традициях. История предприятия

началась в 1948 году, когда согласно правительственному решению в Калуге была организована машинно-дорожная станция № 34. Главное назначение – строительство дорог. За 55 лет построено около трех тысяч километров. МДС-34 долгие годы была основной дорожной организацией области, от которой по мере востребованности отпочковывались участки, ставшие впоследствии самостоятельными фирмами. Сама же МДС по ходу истории превратилась в одно из подразделений Калугаавтодора с нынешней аббревиатурой ДСУ-1. В конце 80-х предприятие стало арендным, а с 1995 года – закрытым акционерным обществом. Но все эти годы как занимало, так и продолжает занимать лидирующее положение среди подобных дорожных организаций области.

Верим, традиции организованности, дисциплины, самоотверженного труда – великое дело. Но только в том случае, если к энтузиазму людей добавляется заинтересованность в труде, их профессиональная подготовка, современная техническая оснащенность, следование передовым технологиям.

За последние годы предприятие заметно пополнилось техникой. Сейчас в ДСУ 12 бульдозеров, 9 экскаваторов, 63 автосамосвала, два АБЗ, три асфальтоукладчика. Особенно Александр Иванович гордится «Титаном-325». Чудо-техника! Ширина укладки асфальтобетона 10 метров, работает по струне. Такой техники нет больше ни у кого в Калужской области. В общем-то, передовая техника и помогла продемонстрировать на соединительной дороге образцы трудолюбия, высокие темпы и качество и закончить работы раньше намеченного срока, в октябре 2002-го.

Хлопот эта дорога доставила много, तोпились успеть до зимы. На заключительном этапе трудились в две смены: укладывали верхний слой асфальтобетонного покрытия, обустроивали обочины, кюветы, устанавли-

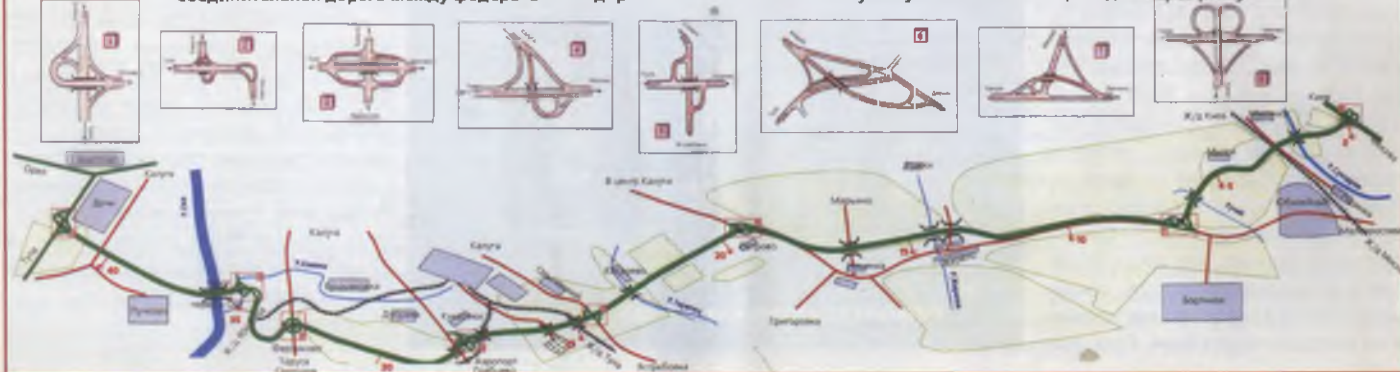
вали дорожные знаки, ограждающие устройства. И в спешке как-то упустили перспективу, не подумали о новой работе. Документы на торги направили с опозданием. Поэтому 2003 год складывался трудно. Работали на субподряде у УДС-4 («Спецстрой»), ремонтировали городские улицы... Но по объемам – это половина возможностей. Да еще долги заказчика за выполненные работы. Александр Иванович даже был вынужден направить 140 человек в отпуск.

Теперь-то тревоги позади. Выиграли тендер на строительство Малоярославской развязки. На 122-м километре дороги Москва – Киев будут строить развязку и путепровод. Там же занимаются содержанием 28 километров трассы и 11 развязок общей протяженностью 10 км. Предприятие будет задействовано полностью.

Но Александр Иванович опять вспоминает тот 42-километровый обход Калуги. Какой размах, какая перспектива! Шесть лет напряженного труда.

– Много я строил дорог на своем веку, – говорит А.И. Жирнов, – но в такой стройке участвовал впервые. И это была для меня большая честь и ответственность. Да и людей радовало, что их профессия дорожника востребована, что страна, похоже, повернулась лицом к дорогам. Каждый дорожил своим рабочим местом. Я бы даже сказал так: за годы этой стройки в корне изменилось как мышление людей, так и их отношение к порученному делу.

Соединительная дорога между федеральными дорогами Москва–Киев и Калуга–Тула с мостовым переходом через р.Оку



А самого Александра Ивановича видели на дороге как бессменного часового: и в слякоть, и в пургу он там, что называется, дневал и ночевал. Иначе, наверное, нельзя: ДСУ-1 было на той стройке генеральным подрядчиком. И надо было высоко держать марку. Поддерживать деловые взаимоотношения с субподрядчиками – сложная задача. Например, на той соединительной дороге ДСУ-1 помогали многие организации. Земляное полотно одно время готовили специалисты Мелиорации. Перенос коммуникаций производили коллеги из Спецстроя. Бордюрный камень устанавливали рабочие Дорремстроя. Земляные работы вел Агродорпромстрой, он же устанавливал на опасных участках барьерные ограждения...

И все эти работы надо увязывать между собой, координировать, контролировать качество. Ведь основную ответственность за конечный результат несет генподрядчик.

– А бывают ли конфликты? – был вопрос.

– Проблемы, естественно, возникают. Чаще всего их удается решать спокойно, путем переговоров. А в крайних случаях спор решает заказчик.

Потом упрек нам – об этой дороге почти не писали, ограничились лишь мостом через Оку. Как будто стройка стоимостью в 2 млрд рублей – рядовое дело и у журнала есть более важные задачи. Что ж, критику воспринимаем. И пусть вдгонку даем некоторую информацию.

Трасса соединительной дороги для обхода города проходит по следующему маршруту: автодорога Калуга – Тула – новый мост через Оку – река Киевка – существующая дорога Калуга – Малоярославец – п. Юбилейный, автомагистраль Москва – Киев. Общая протяженность маршрута – 42,17 км.

С завершением строительства этой дороги создана новая, более оптимальная схема выхода транспортных потоков из Калуги на опорную дорожную сеть и прохождения автотранспорта в обход города. Значительно разгрузились Киевское шоссе и Калуга, сократилось расстояние для грузоперевозок в направлении Тулы, Орла, Воронежа и других городов. И потому дорога имеет важное экономическое и стратегическое значение. По своей насыщенности инженерными сооружениями может сравниться разве что с обходом Санкт-Петербурга, других аналогов нет. Она имеет 25 мостов и путепроводов, то есть одно крупное искусственное сооружение на менее чем на два километра пути. Только на второй очереди строительства (протяженностью 21 км) перемещено 735000 куб. м грунта, завезено 450000 куб. м песка, 163000 куб. м щебня и 300000 тонн асфальтобетона. В самые напряженные месяцы работали без выходных и праздников, привлекались 11 дорожных организаций, 350 машин и механизмов, до 2 тысяч рабочих и ИТР. Чтобы читатель более отчетливо представил эту дорогу, даем ее схему.

Заключительная часть беседы была о кадрах. В числе первых А.И. Жирнов просил отметить своих заместителей – Александра Валентиновича Григорьева и Юрия Георгиевича Беднягина. В прошлый приезд мы встречались с ними. Но как вырос с тех пор их профессионализм! Недаром говорят, люди мужают на практической работе. На той самой соединительной дороге закалился их характер. Оба зама отлично знают не только производство, но и людей своего управления. Первый трудится здесь с 1992 года, а второй пришел на 15 лет раньше.

Среди передовиков называют главного



механика Николая Ивановича Веревкина. И в том, что техника в ДСУ всегда в исправном состоянии, даже та, которая давно исчерпала нормативные сроки эксплуатации, его заслуга. 12 лет трудится на предприятии прораб Джавад Джалал-оглы Гаджиев, сегодня он один из опытейших специалистов. Отменное мастерство постоянно демонстрируют асфальтобетонщик-варильщик Сергей Владимирович Морозов, бульдозерист Николай Николаевич Писарев, экскаваторщик Анатолий Владимирович Рогоза. Отмечались премиями и другими поощрениями механик-машинист асфальтоукладчика «Титан-325» Федор Евгеньевич Жук, водитель Геннадий Васильевич Мартыненко, автогрейдерист Николай Иванович Пронин.

Когда мы ездили по дорожным предприятиям Калужской области, нам не раз говорили о дефиците кадров механизаторов. В ДСУ-1 недостатка в специалистах нет, более того, люди принимаются на работу по конкурсу. Конечно, Калуга не глубинка, здесь можно подобрать людей любой профессии и любой квалификации. Но главная причина бездефицитности кадров, думается, лежит в плоскости заботы о людях, решения социальных вопросов.

Санаторно-курортное и медицинское обслуживание, забота о детях дорожников и ветеранах – об этом мы подробно писали в прошлый раз. Все остается в силе. Изменения

только в лучшую сторону. Вот об этом и хотелось бы рассказать.

Основное здание управления выстроили в четыре этажа. Для кабинетов такой площади не требуется. Поэтому контора занимает только два этажа, а выше довольно благоустроенное общежитие, где проживают семьи специалистов, что частично снимает жилищную проблему. Для обустройства даются ссуды до 20000 рублей. Для работников, которые трудятся на предприятии свыше 15 лет, ссуды беспроцентные. Вот уже три года для нуждающихся покупаются квартиры. В 2001 году приобрели четыре, в 2002-м – восемь, в 2003-м – две. Итого 14 квартир. Конечно, нуждающихся больше. Но столь жгучая проблема, как жилье, не может быть решена сразу. В ДСУ довольно высокая зарплата, выше средней по Калуге. А механизаторы, работающие на тяжелой технике, получают в месяц по 15–17 тысяч рублей. Вот почему здесь нет текучести кадров и каждый дорожит работой.

Итак, мы побывали в ДСУ-1 два раза, с разрывом в три года. И можем сравнить, что было и что стало. Конечно, проблемы были и остаются, и порой серьезные. Но общее заключение такое: дела идут по восходящей. Видна прибавка во всем: в объемах работ, в их качестве, в зажиточности людей, в духовной атмосфере. ДСУ-1 – лидер среди дорожных предприятий Калужской области.



# «И БЫСТЬ БРАНЬ»

Что вы подумали бы, увидев в кабине грейдера по пути в Козельск рукодельный плакатик с летописной строкой: «И зде славу сего света приимши»? Наверное, то же, что и мы: в дорожную отрасль приходят люди с осознанием, и – со знанием! С осознанием важности избранного дела и ответственности, принятой на себя, со знанием истории отчего края и необходимости своего участия в ней...



Козельский крест. XIII в.



**«И быть се лета 6746 мая 9 дня...»**

От сотворения мира, следует пояснить: по нынешнему летосчислению – от Рождества Христова – это 1238 год. Даль времени невообразимая! И уж совсем непредставимо, как этот и по-теперешнему небольшой городок смог оказаться твердым орешком для многотысячной Орды Батыя. Шесть дней ошеломленная неожиданным, как смерч, штурмовым шквалом, держалась Рязань. Не долгие, оказавшись без ушедшего на север княжеского войска, стольный Владимир. Маленький Торжок, не давший застать себя врасплох, стоял две недели. А Козельск и вовсе потряс завоевателей, **«понеже бо билися у града того по семь недель»**, засвидетельствовал летописец.

Семь недель Орда не могла сломить сопротивление козельчан! Готовясь к осаде, они собрались на совет и сказали себе: **«Аще князь наш млад есть, но положим живот свой за нь; и зде славу сего света приимши, и тамо небесный венца от Христа Бога приимем»**. Изъявили готовность принять на себя земную и посмертную славу, то есть гибель в бою для них оказалась предпочтительнее жизни в плену или рабстве.

Это по отечественному летописному своду. Но вот свидетельство иранского ученого Рашидаддина, бывшего в 1298–1317 гг. визирем (высшим сановником) у монгольских ханов: «Батый пришел к городу Козельску и, осаждая его два месяца, не мог овладеть им». Приступ следовал за приступом, уставший и поредевший тумен – десяти тысячное войско! – сменялся свежим, не переставая, день за днем грохотали осадные машины, а город держался.

Властелину Орды, хотя это ему, внуку

«повелителя народов» Чингисхана, и было унизительно и позорно, пришлось послать гонцов к грабившим другие русские земли ордынским полчищам – всех собирать под Козельск. Еще две армии прибыли под стены маленькой крепости. «Потом, – замечает Рашидаддин, – пришли Кадан и Бури...» Во главе своих туменов

**«И бысть брань люта зело...»** – отмечено в летописи. Собрав под стены города сотни осадных орудий, завоеватели в конце концов пробили брешь в городской стене и взойшли на вал. В широком проломе их встретили защитники города. И здесь завязался невиданный рукопашный бой. **«... И ножи тутю сь ними граждане резахуся»**, – сказано в летописи. Горожане, говоря современным языком, резались с татарами на ножах.

Вытеснив врага из разрушенных укреплений, русские воины вышли из города и ринулись на боевые порядки Орды, сокрушили едва ли не все осадные орудия. Четыре тысячи завоевателей погибли только в этой яростной атаке козельцев! В их числе три сына темников, командующих туменами, как уже было сказано, десяти тысячными армиями, называемыми еще тьмою. Любопытные читатели могут подсчитать, правда, только часть ордынских войск, осаждавших Козельск. Внушительная получается цифра.

Слишком неравными были силы: измотанный двухмесячной осадой небольшой гарнизон и едва ли не все войско Батыя, при котором находился и лучший в Орде военачальник Субудай. И – такой конфуз! Уж не суть ли военной тактики предводителей Орды русский народ окрестил пословицей: «Молодец против овец, а против молодца – сам овца»? Взбешенный Батый после взятия города приказал вырезать в нем всех жите-

лей, включая и младенцев: «от отротат до сосущих млеко» – затверждено в летописи. Хану казалось, что сама земля этих мест рождает таких мужественных, беззаветных в своей смелости людей, поэтому только полное уничтожение жителей дало успокоение ордынскому повелителю.

Этот вывод позднейших исследователей Козельской обороны, конечно же, несет в себе эмоциональный заряд, но его истоком являются конкретные факты. Батый повелел называть Козельск Злым городом. Но кому? Жителей его не осталось. Выходит, остаткам своей Орды. Хотя мог бы и не делать этого. Вот свидетельство летописца: **«...Оттоле же в татарех не смеяху рещи град Козельск, но звахуть я злый град...»** Вот в чем дело! Не Батый повелел, а сами татары не смеют называть город своим именем. Ошеломленные ожесточенным сопротивлением небольшого города, напуганные до смерти, они не смеют («не смеяху») именовать его Козельском, стремясь стереть из своей памяти собственное имя города, ставшее для них табуированным, то есть запретным, по причине страха и суеверного ужаса...

Нынешний Козельск похож на многие райцентры, расположенные на просторах среднерусской равнины, с одно-двухэтажными старыми и новыми домами, деревянными и каменными. И ничто не напоминает о его древности – первое упоминание о нем в русских летописях относится к 1146 году. Подумать только, сведения о Москве в тех же летописях появились годом позже – в 1147-м! Разные судьбы у этих городов, но одинаково связанные с героической российской историей, в которой Козельску принадлежит не последняя строка: героическая оборона его развеяла миф о непобедимости войск Батыя. Более того, по мне-

# ЛЮТА ЗЕЛО...”

нию историков, великое противоборство козельчан явилось прологом полной победы русских на Куликовом поле. Под водительством, надо сказать, московского князя Дмитрия Донского. В его полках наравне со всеми стояли и козельчане.

Много за ними и других ратных дел. Стояние на Угре (1480 г.), гроза 1812-го, Великая Отечественная... В эту последнюю, защитительную войну три с половиной тысячи жителей Козельска были награждены орденами и медалями за ратные подвиги, а семеро: А. Алешин, И. Буканов, И. Засорин, А. Кузин, В. Першин, В. Пронин, И. Трубин удостоены звания Героя Советского Союза. Ратные дела козельчан запечатлены в памятнике воину-освободителю, мемориале «Родина-мать», обелиске ратникам 1238 года. Но это поздние знаки внимания. Воспринимаешь их с чувством благодарности, но жалеешь, что быстротечное время уносит с собой зримые приметы далеких лет и ему в этом помогают варвары – пришлые и свои. Поэтому как на Божье чудо смотришь на сохранившиеся церкви: Вознесения (1620 г.), барочную Никольскую (1740 г.), классическую Благовещенскую (1810 г.) и Покровскую (1835 г.).

А какая еще временная даль лежит за этими рукотворными сооружениями! Где стены крепости, которые с мужеством козельчан помогли здесь в течение семи недель сдерживать Батьеву Орду? Ленивы мы и не любопытны, как верно заметил почти два века назад Александр Сергеевич Пушкин. И потому часто, видя даль, совсем не думаем, что за ней сокрыта другая, а там еще, и еще, и еще... Даже если смотришь в глубь времени. Хорошо, что мы не все такие. Здесь вот, по Козельску и его окрестностям, бродил автор замечательного романа-эссе «Память» Владимир Алексеевич Чивилихин, тоже, наверное, жалея, что историю этого славного города можно зримо представить лишь с XVII века – по церкви Вознесения, построенной в 1620 году, – а не

с самого начала, или хотя бы с первого упоминания Козельска в летописях, или со времени семинедельного противоборства козельчан несметным туменам Батыя.

Мы со спутниками полюбовались, поскорбели, а писатель Чивилихин не только смотрел, а заинтересовавшись «твердостью самородными», как в средние века на Руси называли естественные, созданные самой природой укрепления возводимых городов: реки, озера, болота, – выявлял место расположения исчезнувшей крепости и ее очертания. В его блокнотах не просто запечатлен, а снабжен размерами сторон Козельский мыс, образованный Жиздрой и впадающими в нее речками Другуской, Клютотой и Орденкой. Указана и глубина рвов, остатки которых все еще угадываемы, и высота мыса от уреза воды.

Зачем? А затем, чтобы показать не только мужество козельчан, но и их фортификационный талант. Инженерный, если уж по большому счету. Не лаптем щи хлебали на Руси даже в далеком XIII веке. Впрочем, в 1566 году Козельск удостоил своим вниманием Иван Грозный – приезжал inspectировать крепость и остался доволен. И от нее не осталось следов. Время беспощадно... или мы сами к себе? – спросим еще раз.

«Из прошлого разных эпох наплывают имена и события, беспокоят память; так и должно быть, потому что память, связующая все со всем, помогает жизни находить ее главный вектор». Глубоко прав Владимир Чивилихин. И это подтверждает летописная строчка, оказавшаяся не в боевой, а в рабочей машине, пробивающей по дороге сквозь неожиданный снеговой. Человек за ее рычагами приемлет трудовую славу, и слава Богу, если не дойдет дело до ратной.

И вот – парадокс! – думая и о мирном деле, обращаешься памятью в то самое “далеко”, которое возможно только вообразить, и если это удастся – еще и увидеть. Зрением Памяти. И всему виной строка из Поучения детям киевского князя Владими-



Воинский мемориал “Родина-мать”

ра Мономаха, в которой не без похвалы бы он говорит, что однажды проехал из Киева в Ростов (в тот, что под Владимиром. – Е.Е.) «сквозь вятичей». Вспомнилось об этом в Козельске, самом что ни на есть серединном городе этих земель. Линейка, положенная на географическую карту, подтвердила догадку: никак не миновать было! Дороги все же соединяли населенные пункты.

И еще одно обстоятельство – путь из Владимира в Киев, проделанный Ильей Муромцем. Богатырь за княжеским столом рассказывает, каким путем ехал он со своей родины:

Ехал я дорожкой прямоезжейей,  
Прямоезжейей – во стольно Киев-град.

Князь Владимир не поверил, с возмущением прервал рассказчика:

Во глазах, мужик, ты надсмехаешься,  
Хочешь ты пустым похвастаться –  
Где тебе проехать дорожкой  
прямоезжейей...

Прямоезжею дорожка заколодела,  
Заколодела да замуравела,  
Замуравела да ровно тридцать лет.

Напрасно не поверил! Около середины XII века (Козельск, вспомним, известен как раз с того времени, с 1146 года!) начинает прокладываться дорога из Киева на отдаленный суздальский север. Неутомимый ездок, по замечанию известного историка В.О. Ключевского, Владимир Мономах хоть и прихвастывает в Поучении детям, но не врет. Проехать было можно. На пространстве между верхней Окой и Десной от города Карачево до Козельска и далее к северу, сквозь дремучие леса, располагавшиеся здесь. Эти леса и стали прочищаться. Если Мономах, читаем у Ключевского, еще с трудом проехал здесь в Ростов с малой дружиной, то сын его Юрий Долгорукий во время упорной борьбы со своим волынским племянником Изяславом (1149–1154) водил прямой дорогой из Ростова к Киеву уже целые полки.

Это заставляет предполагать, замечает историк, какое-то движение в населении, прочищавшее путь в этом направлении сквозь непроходимые леса. Следовательно, сделаем и мы свое предположение, началом дорожного дела в Калужской области можно считать середину XII века. А что! Даль Памяти позволяет это.

Евгений ЕРХОВ



Козельск. Оптина пустынь, святые прата



# НА СЛУЖБЕ



**Старая истина: чем хуже дорога, тем больше она пускает пыль в глаза. Больше других это знает заказчик. Почему? Потому что он определяет, какой дорога должна быть, на что расходует деньги, и какой она оказывается относительно произведенных в нее вложений...**

**З**нает это и исполнитель заказа, генеральный подрядчик, и инвестор в лице Департамента дорожного хозяйства, — не без юмора просвещает нас, журналистов, Владимир Георгиевич Левхов, исполняющий обязанности директора Государственного предприятия «Облдорстройзаказчик». — В этом силовом треугольнике и проходит деятельность нашей организации.

Деятельность, надо сказать, широкомащтабная и, что, может быть, самое важное — результативная. Подкрепим это фактами. Программа 2003 года по строительству автомобильных дорог составила (в денежном выражении) 420 млн 853 тыс. рублей. Объекты, под которые они были выделены, вполне благополучны. Проложена автодорога в обход города Балабаново протяженностью 3,9 км с мостом в 204, 3 погонных метра. Выполнены намеченные объемы строительства автодороги Калуга — Козельск — Оптина пустынь на участке от Нижних Прысков до святой обители, длина которого составляет 12,93 км с мостом в 342,6 погонных метра. Введено в эксплуатацию 9,16 км автомобильной дороги Кудрявец — Буки — Палькевичи — Агеевка — граница Орловской области на участке в Хвастовичском районе. Освоены запланированные на 2003 год объемы на строительстве Государственного комплекса «Таруса» в Жуковском районе и другого — стационарного ДПС у деревень Пучково и Петрово на автодороге, соединяющей две федеральные: Москва — Киев и Калуга — Тула.

— Масштаб работ, — предостерегает нас Левхов от ошибочного вывода, — исключительная заслуга областного дорожного ведомства, возглавляемого Александром Никитовичем

Даниловым. Оно, — угадывает он возможный наш вопрос «Почему?» — определяет направление и приоритеты развития отрасли, а также размеры инвестиций на реализацию намеченных проектов. То есть устанавливает поле нашей деятельности с указанием: что, где, когда...

Представим нашего собеседника.

Владимир Георгиевич Левхов — калужанин. После окончания строительного техникума два года проходил воинскую службу. Все остальное время — работа, работа, работа... Без отрыва от нее получал и высшее образование: в 1991-м окончил Всесоюзный заочный инженерно-строительный институт.

Начинал работать в объединении «Облколхозстрой». Ставили жилые дома, школы, животноводческие комплексы, вели дороги к ним от основных автомагистралей области, которые прокладывали предприятия Калугаавтодора. Конечно, подразделение селян не могло соперничать с ними, и в 1974 году на его основе был организован трест «Калугаагропромдорстрой», в задачу которого входило укрепление и развитие сети сельских дорог Калужской области. Хорошо технически оснащенное, укомплектованное профессионалами объединение зарекомендовало себя с лучшей стороны. Владимир Георгиевич с 1981 года был в нем заместителем генерального директора.

В 90-х, когда в стране внимание к селу упало, предприятия треста, обретая самостоятельность, брали субподряд в Калугаавтодоре. Многие, сохранив технику и специалистов, выжили, окрепли и теперь на равных со всеми участвуют в торгах на строительство и содержание автодорог. Выдержал торги и Левхов. Последние три года — на должность директора ГП «Облдорстройзаказчик». Она разыгрывается ежегодно как значимая для области, ответственная. Каждые двенадцать месяцев необходимо доказывать свою состоятельность. Поэтому прибавка «и.о.» к должности становится привычной. И подчинение двум департаментам — дорожного хозяйства и госкомимущества, — тоже воспринимается как норма. Работать приходится на поле деятельности каждого. Но мы, по профилю журнала, выбрали одно, где...

— Не пылит дорога, не дрожат кусты? — веселит нас Владимир Георгиевич и переходит на серьезный тон: — Не пылит. Во всех смыслах. И технология строительства соблюдается, и содержание нормативное. Мы доверяем подрядчикам, не раз доказавшим не только свою состоятельность, но и порядочность, дорожащим собственным имиджем. Но и контроль с нашей стороны играет важную роль.

Пора, хотя бы вкратце, рассказать о самой организации. Ее появление — результат правительственного решения о разде-

лении функций подрядчика и заказчика в дорожной отрасли. Название «Облдорстройзаказчик» определяется функциями и территорией, на которой организация их исполняет. Почему статус ее определен как госпредприятие? Потому, объясняет Левхов, что частных дорог в стране нет: все они находятся в государственной или муниципальной, что одно и то же, собственности. И деньги на их строительство и содержание выделяются из карманов одного пиджака — бюджета: побольше — от страны, поменьше — от области.

— Приказом губернатора, — продолжает пояснять Владимир Георгиевич, — за нами были закреплены функции заказчика-застройщика. Так что занимаемся и промышленным строительством, но, — подкалывает, — это не по вашему профилю.

По нашему — есть договор Государственного предприятия «Облдорстройзаказчик» как хозяйствующего субъекта с Департаментом дорожного хозяйства, инвестором, о выполнении дорожных работ на всей территории Калужской области. Подрядчиков — заметьте! — на тот или иной объект определяет комиссия по торгам при администрации области. И вот соображение на сей счет самого Левхова:

— Я прекрасно отношусь к такой практике, так как понимаю, что это помогает области сэкономить деньги.

Среди скептиков, однако, существует мнение: при подобной практике можно выиграть торги, не имея ничего, кроме желаний. А потом взять на субподряд проигравших, у которых есть все, кроме... «желания». Но Владимир Георгиевич — оптимист, да и не было еще ни одного такого прецедента. И слава Богу!

ГП «Облдорстройзаказчик» по договору с Департаментом дорожного хозяйства контролирует три вида работ: строительство, с чего мы начали свой рассказ, ремонт и нормативное содержание автомобильных дорог на территории области.

— Нам переданы под надзор 4500 км автомобильных дорог. Это же, — Левхов



# ГОСУДАРЕВОЙ

просит нас включить воображение, – расстояние от Калуги до Парижа! И ничего, управляемся.

Задача и вправду требует напряжения, если ни один километр не оставлять без призора. Наверняка кто-то возразит: мол, проложить их куда сложнее. Соглашаемся. Не против этого и Владимир Георгиевич. Он даже куда как категоричен: считает строительство дороги самой ответственной, трудоемкой, а потому и более продолжительной работой. И доводы у него веские. Например, связанные с прокладкой соединительной калужской автодороги. На ней возведено более 20 искусственных сооружений, построено 2 моста через Оку и Терепец... И сроки, и затраты несоизмеримы с теми, которые потребуются по содержанию и, если когда-то понадобится, ремонту этой дороги. И все же, все же, все же... Не стоит умалять труд тех, кто принимает на свои плечи груз заботы о сданных в эксплуатацию дорогах и сооружениях на них. Оставаясь не то что без призора, а просто без достаточного внимания, они стремительно утрачивают свой ресурс, разрушаются, и вложенные в них средства и труд оказываются унесенными ветром...

Это тоже слова Левхова в нашем изложении. Как опытный руководитель, он понимает: оценивать по принципу «хуже – лучше» следует не вид труда, а его исполнение. Строитель или эксплуатационник – это частный выбор человека.

– У нас в области два мостовых предприятия, не уступающих друг другу: «Калугатрансмост» и «Пилон плюс», – подкрепляет примером свои рассуждения Владимир Георгиевич. – А пристрастия у них разные: строительство и эксплуатация. Но польза равная.

Программа работ по содержанию автомобильных дорог Калужской области, мостов и путепроводов на них составила в денежном исчислении 241 млн 300 тыс. рублей.

– Много это или мало?

У Левхова, кажется, на любой вопрос есть ответ. И непременно свой, левховский:

– Сказать «много», – смотрит доверительно, – не поверят даже там, где по сусекам

наскребали эти почти четверть миллиарда. Проще сказать «мало», но и безответственной. Поэтому обходимся.

Подтвердим: обходятся, и неплохо. Дороги, в какую бы сторону от Калуги мы ни ехали, ухожены и никаких проблем в пути у нас не возникло. И жалоб на недостаточное финансирование на местах от тех, кто победил в тендере на содержание автодорог, не слышали. Государственно думающие люди! Примите это заключение без иронии: не похоже, что нам чего-то не договорили.

Впрочем, мы уже выяснили, что Облдорстройказачик в лице Левхова с пиететом относится не только к строителям дорог, но и к тем, кто создает необходимые условия, в которых эти дороги будут исполнять свое предназначение. Не об этом ли говорит и щепетильный подсчет средств для поддержания в рабочем состоянии каждого моста, каждого километра автодороги? Неожиданно понимаем, что у нас, журналистов, за время разговора установился с Владимиром Георгиевичем взаимный контакт едва ли не telepатический: об одном говорим и думаем. Только мы – в мыслях пока – проявили интерес к детальным расчетам возможных, а может быть, и необходимых затрат на содержание автодороги, связанных с сезонными или погодными условиями, как слышим от него:

– Зимнее содержание одного километра автодороги в месяц обходится более чем в 4000 рублей, а на соединительной трассе, повышенной категории, уже 28000. Ответственное дело! – убеждает нас, словно занятых этой самой работой. – При плохой организации легко можно пустить на распыл эти средства.

Но нет, ничего подобного пока не случилось. И мы вместе с ним испытываем от этого удовольствие: увлек, из посторонних превратил в сторонников. Один мудрый руководитель определял задачу дорожника так: поместить дорогу в сердце путника! В Калуге есть такие дороги. В следующем году к ним прибавится еще одна: Нижние Прыски – Оптина пустынь. Департамент дорожного хозяйства многое уже сделал в этом направлении, в числе прочего поручив организацию работ ГП «Облдорстройказачик».

Кажется, мы несколько отвлеклись от темы. Но нет, остались в ней. Дорога только строится, но разве настоящий хозяин, занятый этим, не задумывается, в чьи руки она попадет, когда начнется ее эксплуатация? Она вся из инертных материалов, но дышит, принимает и отдает воду: с ней происходит все то же, что и с окружающей средой. Разница одна: за средней прismsатривает сама природа, а за дорогой – человек. Вовремя заметить недуг и без проволочек избавиться от него – вот что значит содержать дорогу...

Как-то незаметно мы коснулись еще

одной функциональной обязанности заказчика – ремонта автомобильных дорог. Впрочем, это и неудивительно: строительство, содержание и ремонт – один непрерывный цикл, который, если быть честным, неоправданно порой расчленяется на составляющие. Этого мы не заметили у калужских дорожников. Здесь все едино, вычлениваются сами предприятия в зависимости от того, какой лот выиграли на торгах: на строительство или содержание автодороги. Профессионалы, всегда готовые к производству любых работ в своей отрасли.

– Что позволяет вам быть уверенными в этом?

– Результат, – резонно замечает Левхов.

– Но как его оценить? По предъявлению?

Вопрос почти дилетантский, но не бессмысленный: что там за внешним лоском, поди разгляди.

– Контроль качества работ любого вида – не разовая акция, – подключается к разговору главный инженер Облдорстройказачика Матвей Егорович Парфенов. – Весь процесс строительства ли, ремонта ли отслеживается нами от начала до завершения. Для этой цели у нас имеется институт кураторов – опытных и грамотных специалистов-дорожников. Поэтому, – подчеркивает он, – принимая объект в эксплуатацию или оценивая отремонтированный участок, мы имеем о нем полное представление.

Представим и этого нашего собеседника.

Матвей Егорович Парфенов родился в



селе Бояновичи Хвастовичского района Калужской области. Окончил Свердловский строительный техникум по специальности «Изыскания и строительство железных дорог» и в процессе работы Всесоюзный заочный инженерно-строительный институт (факультет «Автомобильные дороги»). Почетный дорожник. В отрасли с 1979 года.





Начинал с должности главного инженера Калужского линейного управления автомобильных дорог (ЛУАД). Ветеран труда, хотя возраст далеко не пенсионный – только лишь отметил пятидесятилетие...

– У нас есть отдел контроля качества и приемки работ, – продолжает разговор Матвей Егорович, желая убедить нас в серьезности этой работы в Облдорстройзаказчике. Здесь, узнаем мы, привлекают к ней в помощь дочернее предприятие ФГУП «Смоленский Союздорнии», осуществляющее авторский надзор. В ходе постоянных проверок ведется измерение основных технических параметров выполненных конструктивов, отбор проб используемых материалов с последующим их испытанием и выдачей заключения о пригодности, а также соблюдении технологии производства согласно требованиям проектной документации и СНиП 03.06.03. г.

– Особое внимание уделяется, – вводит нас в курс дела Парфенов, – лабораторному контролю уплотнения грунтов в основании земляного полотна, наличию ППР и технологических регламентов, включающих схемы операционного контроля. Проектно-сметная документация по строительству разрабатывается по поручению ГП «Облдорстройзаказчик» Центром дорожно-мостового проектирования «Магистраль» (Воронеж), АО «Проекткоммундортранс» (Москва), ЗАО «Проектный Институт-8» (Калуга). Экспертиза по ТЭО выполняется Главгосэкспертизой... Нет, не визуально, не на глазок оценивают здесь исполнение заказа.

Многое в конечном результате тем не менее напрямую зависит от квалификации сотрудников Облдорстройзаказчика. В их числе – ни одного инженерно-технического работника без высшего специального образования. А у шестерых – по два диплома: по направлению организации они окончили МАДИ.

– Нагрузка на каждого – предельная, – с сочувствием рассказывает Левхов. С особым чувством – о кураторах. Их в организации десять человек. Восемь из них работают на дорогах, двое – на мостах, строящихся или ремонтируемых. – Ежедневно по многу часов они, как говорят у нас, на трассе, – хвалит их заочно Владимир Георгиевич.

– А очно?

– На похвальное слово у нас жадных нет, – смеется с некоторым укором самому себе. И уже серьезно добавляет: – И о материальном внимании не забываем.

И сам собой вызревает вопрос к Левхову:

– Как вы, Владимир Георгиевич, оцениваете результаты своего труда?

– Калужская область по состоянию дорог занимает в России шестое место, – говорит Левхов и делает справедливый вывод: – Это безусловное достижение калужских дорожников и, стало быть, нашей органи-



зации: все мы были заняты одним общим делом. Расширяли и укрепляли дорожную сеть, внедряли новые технологии, боролись за новый уровень качества. Работа заказчика специфичная – нужно знать весь процесс строительства, содержания и ремонт автодорог изнутри, проводить большую часть времени на дорогах в любую погоду. И специалисты нашего коллектива справились со всем этим, проявив себя государевыми служащими...

**P.S.**

Этим монологом руководителя ГП «Облдорстройзаказчик» можно было бы завершить материал. Но пока он готовился, появилась необходимость в дополнении его. В дорожном хозяйстве области ведется поиск возможностей более эффективного управления и организации работы внутри него.

Коснутся изменения и Облдорстройзаказчика. В какой бы форме это ни произошло, необходимо сохранить наработанный опыт: профессионалы всегда будут востребованы. Удачи!







**Кристоф БАТЕРОУ,**  
доцент, доктор технических наук, почетный доктор Баухаус-университета г. Веймара (Германия), официальный независимый эксперт торгово-промышленной палаты ФРГ по механике грунтов и геосинтетических материалов,  
**Сергей ПОПОВ,**  
ведущий специалист группы инженерного сопровождения ООО «Стекло-Прогресс»



# УСИЛЕНИЕ АСФАЛЬТОБЕТОНОВ

## ПУТЕВОДИТЕЛЬ В СТРАНУ ГЕОСИНТЕТИКОВ

Многолетний зарубежный и отечественный опыт усиления асфальтобетонных покрытий показывает увеличение их срока службы в 2–3 раза, а в отдельных случаях до 5 раз. В результате экономятся огромные средства на содержании автомобильных дорог.

Однако усиление покрытий таит в себе много тонкостей, незнание или несоблюдение которых может свести эффективность применения прослоек и геосинтетиков к нулю.

Усиление позволяет консервировать отработанные и сокращать количество температурных трещин, бороться с колеиностью, сдвигами и наплывами в покрытии.

Задача проектировщика – определить наиболее эффективное место в конструкции для прослойки из геосинтетического материала по характеру расчетных нагрузок и типу разрушений покрытия. Изданные взамен ВСН 49-86 в 2003 году ОДМ «Рекомендации по применению геосинтетических материалов при строительстве и ремонте автомобильных дорог» сокращают существующий пробел в нормативной базе по применению геосинтетики.

Попробуем сравнить между собой основные типы геосинтетических материалов.

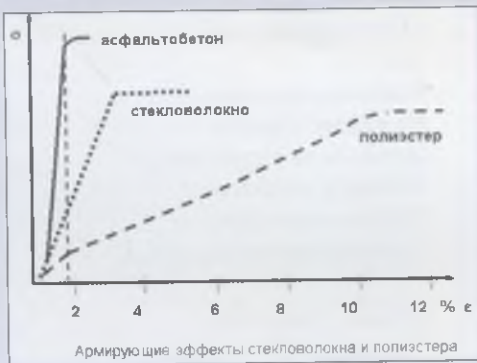
Нетканый геотекстиль, являясь трещинопрерывающей прослойкой, не выполняет функции армирования из-за низкой прочности на разрыв и высокой деформативности. Применение нетканых геосинтетиков приводит к увеличению расхода битума для подгрунтовки и ухудшению сдвигоустойчивости слоев.

Геосетки армируют асфальтобетон: перенаправляют вертикальные нагрузки в горизонтальную плоскость, перераспределяют горизонтальные напряжения в слое асфальтобетона и снижают активные местные напряжения, поглощая их. Поверхность материала сетки составляет 5 процентов и не нарушает сцепления слоев асфальтобетона.

Геокомпозит (сетка на нетканой подложке) имеет плюсы и минусы образующих его материалов. Наличие нетканой подложки несколько повышает технологичность укладки материала, но приводит к удорожанию и снижению устойчивости к сдвигающим нагрузкам.

Из сказанного видно, что геосетки имеют более широкий спектр применения при минимальных первоначальных затратах.

На российском рынке представлены геосетки из стекловолокна, базальта и полиэстера. Базальтовое волокно по своим физико-химическим свойствам родственно стекловолокну – «грязное стекло», как называют его химики. Это название произошло из-за неоднородности химического состава сырья, не позволяющего стабильно получать качественное волокно. Поэтому, не затрагивая базальт, сравним полиэстер и стекловолокно.



Стекловолокно при контакте с горячим битумом и асфальтобетоном не теряет прочности и не вступает в химические реакции (пластичность у стекловолокна проявляется при температуре > +400° С). Полиэстер при температуре +120° С теряет упругие свойства, а при –20° С становится хрупким. Стекловолокно не меняет свойств и при –60° С.

Стекловолокно, имея низкое удлинение при разрыве – 3 процента и ползучесть



0 процентов, обладает высокой сопротивляемостью при образовании трещин (при удлинении от 0,5 процента в асфальтобетоне начинается образование трещин). У полиэстера ползучесть 3–5 процентов, удлинение при разрыве до 13 процентов.

Стекловолокно оказывает хорошее сопротивление динамическим нагрузкам.

При регенерации асфальтобетона стеклосетка легко фрезеруется, не наматываясь на фрезу, в отличие от полимерных материалов.

Опыт применения в регионах с суровыми климатическими условиями и резкими колебаниями температур (Канада, Аляска, Швеция и т.д.) подтвердил, что стекловолокно при усилении асфальтобетона не обнаруживает недостатков, характерных для решеток из полимеров.

На сегодняшний день на российском рынке отечественные стеклосетки представлены двумя разновидностями:

- сетки стеклянные нитепрошивные (ССНП, СДА, СДБ, ССК);
- геосетки стеклянные клееные (ГСК, АРМДОР).

Нитепрошивные сетки проигрывают из-за низкой прочности поперечных волокон в 1,5–2 раза, по сравнению с продольными. Кроме этого, плетеная структура поперечных волокон под нагрузкой сначала распрямляется и лишь потом начинает противостоять напряжениям. Этим объясняется низкая эффективность применения нитепрошивных сеток при борьбе с колеиностью на слабых основаниях и армировании швов.

Клееные геосетки лишены этих недостатков. Прочность на разрыв геосеток клееных – 50–200 кН/м (нитепрошивных 30–50 кН/м). Жесткость и ровность клееной геосетки в сочетании с шириной рулона 2,4 м определяет высокую технологичность применения: сетка раскатывается без образования волн (характерной для нитепрошивных сеток).

Правильный выбор материала прослойки в сочетании с верным конструктивным решением и соблюдением технологии укладки материала позволяет в несколько раз увеличить экономический эффект от усиления асфальтобетонов.

Шамиль  
БЕКБУЛАТОВ



— Я родился на дороге,  
на ней и вырос, — говорит о себе  
Шамиль Хайруллоевич.  
Он мог бы добавить: и стал поэтом  
на ней же. В справедливости этого  
нет никаких сомнений. Скажем  
только: предлагаемое вниманию  
читателей стихотворение —  
поэтическая биография знатного  
дорожника, прошедшего путь от  
дорожного мастера до министра  
автомобильных дорог Казахстана.  
Сейчас Шамиль Хайруллоевич  
возглавляет созданную им  
дорожно-строительную фирму  
«Казахстан жолдары», что означает  
«Дороги Казахстана».

Дорога, дорога,  
Твои километры,  
Как быстрые годы, летят...  
Так пройдено много:  
Шумят мои ветры  
Со скоростью под шестьдесят!

Я мамыны мудрые  
Вспомню наказания,  
Крестьянские руки отца.  
Вы в памяти доброй  
Всплываете сразу —  
Два славных и милых лица.

Отец, сколько лет  
Ни прожито на свете —  
Седины от пройденных зим, —  
Всегда для тебя  
Сыновья — только дети,  
Взращенные хлебом твоим.

Отцовское имя  
Не в памяти — в сердце  
Беру я в дорогу с собой,  
И мне никуда  
От дороги не деться,  
Дороги, что стала судьбой.

Назад оглянуться —  
Как в юность вернуться,  
В студенческих дней караван:  
Учусь дни и ночи,  
А школой рабочей  
Становится Талды-Курган.

Дорога к признанию —  
Труд по призванию,  
А молодость — время мечты.  
Не строились сами,  
А строились нами  
Дороги, развязки, мосты.

# СУДЬБА

Грубели от солнца  
Рабочие лица,  
Усталость валила нас с ног,  
Но только летят телеграммы  
в столицу:  
«Построено!», «Сделано в срок».

А жизнь посылала  
На новые стройки —  
Дорогам не видно конца!  
Мосты и дороги —  
Судьбы монологи —  
Проложены через сердца.

Прораб, инженер,  
Управляющий трестом,  
Министр — уместилось в строку...  
А в сердце для каждого дня  
Много места:  
Я в сердце друзей сберегу!

Путь жизненный труден,  
В нем главное — люди,  
Коллеги — забыть их нельзя.  
Свела меня с ними,  
Друзьями моими,  
Моя трудовая стезя!

... В дождливую осень  
Забуду про просесть:  
Меня не минует она!  
Пусть только об этом  
Шагила попросит  
Любимая Флора — жена!

Пусть дети несут  
Мое имя сквозь годы,  
Наполнив любовью сердца,  
Как нес я сквозь годы  
Любовь и заботу  
И доброе имя отца!

В горах и степях  
Пролегли мои трассы —  
На запад, на север, на юг.  
Моими дорогами  
Ходят КамАЗы,  
И каждый водитель — мне друг.

Судьбой с Казахстаном  
Я связан навеки,  
А жизнь набирает разбег:  
Мосты пролегли  
Через бурные реки,  
Зовущие в будущий век.

А годы — лишь вехи,  
Они — не помеха  
Для новых немеркнущих дел!  
Скажу откровенно:  
Трудясь вдохновенно,  
Я многое в жизни успел!



# СТАРЫЙ ПОЛУСТАНОК

Колошин в точности не помнил название полустанка, знал только, что находится он километрах в семидесяти от Мценска, но сразу понял: сходить надо где-то здесь, на этом «тягуне» — и стоял у приоткрытой двери, напряженно вглядываясь в непроглядную тьму и прислушиваясь к тяжелому дыханию паровоза.

— Вишь, и его берет одышка, — услышал из глубины вагона, — а еще бы нас... — Но промолчал, и никто не отзывался на голос, видно, всех одолевали свои думы, да, собственно, говорящий ни к кому и не обращался, может, так только, вздохнул вслух, давая выход нахлынувшим вдруг воспоминаниям. И Колошин его понял. Понял и пожалел, что вот едут от самой границы вместе, в одной теплушке, а не нашли друг друга — не вытянули той ниточки из клубка памяти, которая бы соединила их. А ведь, верно, где-то рядом находились они тут в том скоротечном и таком долгом бою, когда фашисты рвались к Мценску.

«Да, пришлось попытеть на этом «тягуне», — горько усмехнулся Колошин. — Пришлось». И вдруг почувствовал по этой окаменевшей в нем фразе, как постарел за четыре года. По арифметике — вроде бы пустяк:  $18 + 4$ . Но в том-то и дело, что в арифметике значение цифр соответствует номиналу, а жизненный опыт чаще отвергает это: иной год бывает жизни человеческой равен. И подумалось Колошину, что теперь он долго будет жить, не старея: сколько лет понадобится, чтобы накопилось переживаний на еще одну морщинку или седой волос, тогда как на войне для этого и дня хватало!

Он высунулся в дверной проем, хватнул глоток обжигающего весеннего воздуха и снова услышал тяжелую одышку паровоза. «Тягун» кончался, потому как все увеличивалась и увеличивалась книзу освещенная часть неба.

«Пора», — решил Колошин. Шагнул к нарам, сгреб с них вещмешок со своим небогатым скарбом, легко закинул его за плечо и на весь замах отодвинул вагонную дверь.

— Ты здешний, што ль? — услышал из глубины все тот же, но уже обращенный к нему голос.

«Нет», — хотел было сказать Колошин, да сдержался: времени на объяснения не оставалось, а одно это краткое отрицание могло прозвучать отчужденно и неуважительно.

— А я здесь воевал, — освобождая его от ответа, продолжал незнакомец. — В 41-м, в октябре. — Он пошам-

кал в темноте (наверное, в годах был человек) и завозился — то ли укладываясь удобнее, то ли копясь в поисках курева, и, будто заканчивая растревожившие его мысли, выдохнул:

— Ну, бывай...

Колошин повис в дверном проеме, помедлил немного, присматриваясь к плывущей под ним насыпи, и, несильно оттолкнувшись, прыгнул навстречу летящему вдоль полотна ветру.

Осыпалась под ногами галька, и Колошин едва не потерял равновесие, но устоял, пробежал шагов десять по ходу поезда, потом еще несколько вниз по откосу и остановился.

Поезд, набирая скорость, прогрохотал последними вагонами и вскоре стал неслышим. Только красный фонарь еще подмигивал недавнему пассажиру из молочной пелены медленно занимающегося утра, но потом и он исчез из виду.

Колошин огляделся. Ровные, вспаханные поля, кое-где перебиваемые березовыми околками, далеко расходились в обе стороны от насыпи. Полустанка однако нигде не было. «Пожалуй, не доехал», — решил Колошин и зашагал вдоль размытой весенним паводком дороги, изрезанной тележными колесами, туда, куда только что ушел его поезд.

Ийти пришлось долго по липкой еще, не совсем высохшей земле. Должно быть, весна в этом году была щедрой на дожди или поздней для этих мест, но, судя по сочной зелени у обочин, благодатной.

Дорога временами взвливала, обегая воронки, неглубокие окопчики, один раз совсем было ушла от насыпи вдоль старой, вырытой только наполовину траншеи, обогнула ее и снова, как в русло, втекла в свою колею.

«А я-то чего за ней мычусь?» — ругнул себя Колошин и пошел напрямик, не обходя уже, а перепрыгивая обвалившиеся окопчики. И шаг его стал пружинистей, и сам он как-то подобрался, словно цель, которую выбрал, повелевала ему вдруг не отвлекаться, спешить к ней.

Так вот шел он тогда, в 41-м, с маршевым батальоном наперехват врагу, который рвался к Мценску, чтобы уже оттуда, переведя дух, навалиться на Москву. В одной колонне с людьми трусили не очень сытые лошаденки, но ободренные общей спешкой споро погромыхивали по схваченной ранними морозами земле новенькими, не побывавшими еще ни в каких передрыгах пушчонками.

Солнце, стоявшее невысоко, играло красно-желто-оранжевыми тонами и не грело, а ослепляло только, заслоняя своим свечением половину неба и все впереди, отчего казалось, что склон, по которому продвигалась колонна, не кончается, а пропадает в его расплавленном золоте. И вдруг оттуда, из этой слепящей невидимости, вывалилась и, опрокидываясь, с ужасающим воем пошла вниз стая юнкерсов.

— Во-ооо-здох! — гортанно закричал кто-то в голове колонны, и она сжалась, словно пружина, и оцепенела. Солнце, заслоненное самолетами, теперь не мешало, и все увидели полустанок с водокачкой из красного кирпича и негусто обступившими ее деревянными домишками с прилепившимися у окон палисадниками. Обреченность этого тихого селения была так очевидна, что у Колошина сжалось сердце, и он не сразу заметил, как два юнкерса, сваясь на крыло, отделились от строя и стали заходить на колонну.

Забились в упряжках лошади, забежали, успокаивая их, орудийные расчеты, метались, ища укрытия, пехотинцы, и только комбат, собранный, волевой, твердо стоял среди начинавшейся неразберихи и, не делая особого выбора в словах, возвращал все к порядку.

Выполняя его команду, Колошин распряг лошадей, стегнул запрятившегося было Орлика пилоткой, засунул ее в карман и с красноармейцем Ивановым бросился к повозке с боеприпасами. Оттащил к кювету тяжелый ящик и упал рядом с ним в ломкую от мороза траву. Через мгновение скатился к нему со своей ношей Иванин. Так и пролежали они до конца налета, а потом долго приходили в себя: одного осколка хватило бы на двоих, угоди он в их ящики.

Из лошадей своих нашли они только Орлика, и пришлось им самим впрячься вместе с ним: пушочка оказалась не такой легкой на ходу, как думалось. И подмены не было: из всего расчета одни они и уцелели. А потом сдал и Орлик: из ноздрей у него пошла кровавая пена — то ли от контузии, то ли от неусмотренной раны, — он захрапел и упал на колени. Пришлось его выпрягать.

За всем этим Колошин забыл о полустанке, а когда вспомнил, он уже скрылся за косогором и кроме недвижимого столба дыма над ним ничего не было видно. Но ничто не дрогнуло в Колошине. Война стала для него свершившимся фактом, он ощутил вдруг невозможность изменить что-либо сразу, и душа его, налитая тяжестью пережитого, осталась холодна. Теперь-то он знал: не приди эта успокоенность — и неизвестно, устоял бы он в том бою, до которого ему оставались не дни, не часы, а шаги, которые он тогда не догадался сосчитать...

Взвизгнул, обдавая Колошина паром, товарняк, набитый возвращающимися по домам солдатами. Встречный ветер выхватывал из широких дверей теплушек песни, прибаутки, смех, смешивал все и уносил с собой, забавляясь. И Колошин почувствовал, что уходит из него накопившаяся за войну тяжесть, и он неожиданно для себя поддался мимолетному веселью, вскинул руку и помахал ею, приветствуя солдат, увидавших Победу. И из вагонов отозвались — замахали, стали кричать что-то, но ветер не дал разобрать ни слова.

Скользнул мимо последний вагон, и Колошин увидел полустанок. Окруженный редкими, не набравшими еще листву деревьями, он мало походил на тот, прежний. Деревянная надстройка на водокачке не вязалась с ее каменной кладкой, несколько домиков без пристроек выглядели кучками, и весь он, хотя и подремонтированный, прибранный, казался каким-то неустроенным.

Колошин прошел двумя улочками, никого не встретив,

наугад свернул в третью и неожиданно для себя оказался на небольшой площади, главной и, по-видимому, единственной на этом островке человеческой жизни.

Здесь сейчас собралось, наверное, все, не занятое работой, население полустанка: десятка полтора людей с ведрами и бидонами томилась в очереди у водокачки, сухонький старичок с тощим портфелем под мышкой прохаживался возле похожей на сараюшку станционной постройки, да дородная баба сидела на мешке, разложив перед собой ровными кучками картошку.

Никто из них не заинтересовался Колошиным, взглянули только мельком, да и все — видимо, кому суждено было вернуться сюда, вернулись, а на покупателя он не походил. И в лицах людей Колошин ничего особенного не отметил. Очевидно, радость победы уравнивала горечь утрат. Должно быть, сама жизнь, начинавшаяся как бы заново, требовала этой уравновешенности и покоя: нельзя же постоянно жить на пределе. Но что-то внутри Колошина воспротивилось, не согласилось, и он не сразу понял, что это была Память. Она и привела его сюда, в места, которые он и разглядеть-то как следует не успел тогда, но запомнил — не внешне, не зрением, а сердцем. И вспомнив о своем сердце, Колошин почувствовал, что оно болит. Он мысленно глянул на себя со стороны, но не заметил на лице своем следов этой боли. И ему стало стыдно перед людьми, сдержанность которых он принял за успокоенность, и быстро, словно убегая, пошел в сторону улочки, в конце которой угадывалось поле.

В самом ее начале одиноко стояла пожилая и, как показалось Колошину, интеллигентная женщина с букетиком фиалок. Еще несколько привядших уже фиолетовых пучочков выглядывало из дерматиновой сумки, стоявшей у ее ног. Заслышав шаги, она вздрогнула, отвлекаясь от каких-то своих дум, и вопросительно глянула на Колошина. Он остановился, и она прочла в его глазах: «Беру!», улыбнулась не обрадованно, как торговки, а скорее благодарно и протянула ему букетик. Колошин принял его и, присев на корточки, взял, не выбирая, еще два, расплатился и зашагал, чувствуя на себе ласковый взгляд старой женщины.

Солнце совсем уже поднялось над горизонтом, и поле было залито его ровным светом. Только в одном месте, на самом гребне склона, лежало темное пятно тени, отброшенной березовым околком. Туда и шел сейчас Колошин. Шел широко, уверенно, не боясь ошибиться. Тут он помнил все — каждый бугорок, каждый кустик. Вон оттуда, от осинника, который вот-вот выглянет из-за бугра, как только Колошин поднимется повыше, они, надрываясь, вкатывали на бугор с Ивановым свою пушку, накинув на плечи, как бурлаки, брезентовую ляжку, соединяющую станины. Им помогал, по-мужицки матерясь, комбат, обещая потом спросить с них по всей строгости за то, что оставили оружие без тягла.

А снизу уже доносился рокот фашистских танков, и некогда было оглянуться, чтобы определить расстояние до них: березовый околк, возле которого комбат определил им огневую позицию, приближался не так быстро, как требовалось, и они спешили — оскальзываясь, сбиваясь с дыхания, тянули и тянули...

Слева показались иссиня-желтые вершинки осинника, и на Колошина пахнуло прохладой: он ступил в тень. Пересек ее наискось и остановился, тяжело дыша. Понял, что не шел уже, а бежал. Поискал глазами вокруг и обмер: все в нем остановилось — и сердце, и дыхание, даже слезы остановились где-то там, внутри, не умея или не зная, как и куда им течь.

Такое с ним уже было однажды, тут же, на этой поля-

не. И так же ушло вдруг, освободив тело, усталое и ослабленное. Колошин опустился на траву, закурил, кажется, впервые за все утро. Здесь вот они распрощались с комбатом, побежавшим проверять готовность других расчетов и отдавать распоряжения насчет боеприпасов. Перекурили наскоро, передавая друг другу сигарку, отдышались и принялись за дело.

Иванин был постарше Колошина, поопытнее, хотя для обоих эта война была первой, и Колошин легко отдал себя в его распоряжение. Работали молча, прислушиваясь к нарастающему шуму моторов, ни разу не взглянув в ту сторону, откуда он приближался.

Пушку они установили так, что со стороны танков она была видна только наполовину: нижнюю ее часть скрывал гребень, зато сами они до мельчайшей ямочки просматривали всю пологую равнину.

На взмыленной лошади пожилой красноармеец привез им два их же ящика снарядов и сразу укатил, всем видом показывая, что второй раз ему сюда приезжать не с чем.

— Ну, — начал было Иванин, но не договорил, подхватил на широкие ладони снаряд и ловко вогнал его в казенник. И Колошину ничего не оставалось, как стать к прицелу.

Он припал к окуляру и вздрогнул: черная громада танка уже не умещалась в прицеле, так он был близко, и немигающий зрачок его дула смотрел прямо на Колошина, в самое перекрестье. И Колошин не выдержал этого взгляда, быстро сместил точку прицеливания вниз, под самое днище, и выстрелил.

Он успел заметить, как дернулся танк, налетев на вздыбленную взрывом землю, и заюзил, теряя сорванную снарядом гусеницу.

Теплая волна радости окатила Колошина, наполнила его до краев, и он захотел закричать, запрыгать, но щелчок закрывающегося замка и спокойный, будто ничего особенного не произошло, голос Иванина не позволили ему этого.

— Готово, — повторил Иванин, и радость куда-то ушла, улетучилась, и осталось только одно — бесконечное вращение ручек механизмов наводки, вздрагивающее при выстреле перекрестье прицела и спокойное, то и дело повторяющееся «готово».

Сколько все это длилось, Колошин не знает. Был ли вечер, или солнце заволокло дымом горящих танков? И сами танки не считал. Помнит только, что один вкатывался и вкатывался в прицел, и уже обжигал Колошина ледящий холод его брони, а пушка молчит и через секунду, через миг будет поздно. И вдруг он почувствовал, как сильные руки схватили его за плечи, отодрали от прицела, и он увидел перекошенное ужасом лицо Иванина. И тут же в ноздри ударило пороховой гарью из пустого казенника. Колошин понял: снаряды кончились — и полетел куда-то, а Иванин остался там, в скрежете корезающегося металла — тяжелая громада фашистского танка подмяла его и с грохотом прокатилась мимо. И все в Колошине остановилось. И не думал он тогда, что вернется к жизни и что придет еще сюда, чтобы снова пережить эту ужасную минуту...

Колошин разгреб руками лежалую листву, нанесенную осенними ветрами из околка, и обнажил едва приметный бугорок, поросший веселой молодой травкой, и увидел выглядывающий из земли черенок оставленной им здесь для приметы лопатки, и сердце его опять сжалось. Он встал, поискал глазами место позеленее, вырезал ножом несколько пластов дерна и обложил ими могилку. Потом сбросил с плеча вещмешок, вынул из него свою поношенную каску, выцарапал под звездочкой «Иванин» и

положил на холмик, вдавив краями в податливую землю. Рядом примостил три букетика фиалок и отошел, оглядывая все со стороны. Могилка получилась аккуратной и приметной. Только вот цветов показалось ему маловато, и он пошел в рожицу.

В ней было тихо, так тихо, что он услышал свои шаги и остановился. Кое-где между деревьями шелестели белыми колокольчиками редкие ландыши, приглушенные стебельками какой-то нахальной травки. Их было так мало, что за полчаса в руках у Колошина оказался лишь малюсенький букетик. Он оглядел его, перевязал упругим стебельком и вернулся на поляну. Мохнатый шмель деловито копошился в фиалках, где-то совсем рядом веселилась звонкоголосая птаха, и солнце, взойдя в самый зенит, заливало все вокруг радостным светом. И Колошин вспомнил вдруг одинокую старушку на углу улочки, убегающей в поле, и людей, среди дел и забот которых ее занятие выглядело чудачеством. Он еще немного постоял над могилой, вздохнул, подхватил с земли вещмешок и зашагал к полустанку.

Ничего там не изменилось. Все так же томилась очередь у водокачки, и старичок с портфелем под мышкой прохаживался у дощатой сараюшки, дожидаясь припоздавшего поезда, и по-прежнему одиноко стояла интеллигентная старушка, прижав к груди фиолетовый букетик. Она так же вздрогнула, услышав Колошина, но посмотрела по-другому, видя в нем уже не покупателя, а доброго знакомого. Он остановился и протянул ей букетик ландышей, пахнущий лесом, и сказал глазами: «Это вам!» Дрогнули морщинки у ее глаз и тут же наполнились близкими слезами. Но она сдержалась, бережно взяла букетик и неслышно, одними губами поблагодарила:

— Спасибо!

— Вам спасибо, — совсем по-сыновьи сказал Колошин и вспомнил вдруг, что это первые слова, которые он произнес вслух за столько времени, и ему захотелось к людям, к разговору и, значит, к жизни, которая для него начиналась заново.





Рем БОБРОВ

# ПОСЛЕДНИЙ МИНИСТР

## АЛЕКСАНДР ВАСИЛЬЕВИЧ

### ЛИВЕРОВСКИЙ

**В**ремя, как известно, золотит память. Но многое из событий столетней давности, когда рушилась частная собственность, было не таким уж радужным. Иначе что привело к революции, изменившей общественные отношения в государстве? Только ли случайные обстоятельства? Вспомним слова свидетелей революционных событий. Например, одного из видных ученых того времени — профессора Петровско-Разумовского сельскохозяйственного института Н.С. Нестерова. В октябре 1917 года он писал: «Рухнул прогнивший государственный строй, основанный на насилии, высокомерии и джи единовластия. Накопившаяся вековая неправда и путы наконец разорваны и разметаны вулканической силой народного гнева. Реки русской крови, моря народных слез и бездна бедствия и нищеты остаются теперь позади нас. Пахнуло свободным теплом братской любви и надеждой общего счастья. Все друг с другом станут крепко, как лес вековой».

Можно вспомнить и министра путей сообщения А.В. Ливеровского, сына простого агронома из Карелии, который при старом режиме достиг вершин власти и тем не менее сделал все от него зависящее, чтобы эта власть пала. Именно он, Ливеровский, внес существенный вклад в победу пролетарской революции, приказав в самый решительный момент разобрать железнодорожные стрелки на путях у станции Дно, отрезав тем самым дорогу воинским эшелонам, двинувшимся к Петрограду в октябрьские дни 1917 г. Намерению Временного правительства продержаться до начала Учредительного собрания и на нем решить судьбу России не суждено было сбыться.

Командующий войсками, двигавшимися к большевистскому Петрограду и остановившимися у разобранных по приказу Ливеровского железнодорожных путей, генерал Л.Г. Корнилов приказ Временного правительства выполнить не смог. Власть в столице оказалась в руках преданных большевикам воинских подразделений. Учредительное собрание, созданное для избрания нового правительства, разогнали. Вот чем обернулось для России, казалось бы, безобидный циркуляр министра Ливеровского с требованием немедленно поставить на ремонт участок железной дороги у станции Дно. Ослушаться в те годы в путейском ведомстве было невозмож-

но: железнодорожники десятилетиями работали почти что по воинскому уставу.

А.И. Деникин в своих воспоминаниях потом напишет: «И нужно же было этой сволочи Ливеровскому вмешаться в это дело и разорвать стрелки, это сильно нам помешало».

В ответ Ливеровский скажет: «Как видите, я сволочь в мировом масштабе, но горжусь этим, так как считаю, что брань врагов лучше похвалы друзей. В искренности ее сомневаться нельзя».

Прослужив в должности министра путей сообщения всего один месяц, Александр Васильевич передал бразды правления ведомством будущему народному комиссару А.Г. Рогову, которого вскоре сменил М.Т. Елизаров, женатый на сестре В.И. Ленина. Новая власть отнеслась к Ливеровскому восторженно, ведь он спас ее в момент рождения.

Лев Николаевич Толстой заметил однажды: «Удивляешься иногда, зачем человек защищает такие странные неразумные положения: религиозные, политические, научные. Поищи — и найдешь, что он защищает свое положение».

Наверное, эти слова можно отнести и на счет Ливеровского.

Родился он в 1867 г. в Карелии в многодетной семье агронома. Учиться начал, как и братья, в сельской школе. Домашним репетитором их оказалась местная учительница Л.П. Качалова, снимавшая у Ливеровских комнату. Очарованный учительницей, мальчик занимался так усердно, что от переутомления получил нервный срыв. Родителям пришлось просить перевод поближе к столице, где бы они могли обращаться к опытным врачам. В пригороде Петербурга — Лебяжьем отец Александра Васильевича купил дом.

Учился Александр в гимназии Кронштадта. По ее окончании с золотой медалью в 1885 г. он поступает в университет на физико-математический факультет. Увлечен астрономией. Написал несколько интересных работ о солнечном затмении и двойных звездах, за что был награжден университетской медалью. Получил в 1889 г. степень кандидата математических наук. Попробовал себя на воинском поприще, поступив вольноопределяющимся в гвардейскую артиллерию. Однако офицерская карьера Александру Васильевичу не приглянулась и он продолжил учебу в Институте инженеров путей сообщения.

На первую свою учебную практику Ливеровский приехал в 1891 г. в Крым на строительство железной дороги Лозовая — Севастополь. Руководили стройкой К.Я. Михайловский и его брат Н.Г. Михайловский (будущий писатель Гарин-Михайловский). На очередную практику — в 1893 г. Ливеровский вновь определился к К.Я. Михайловскому, но уже в Сибири. По окончании института в 1894 г. Александр Васильевич опять работает вместе с К.Я. Михайловским: строит круглобайкальскую железную дорогу (1901—1905). Работал усердно и тогда, когда строил железные дороги Новороссийск—Сухуми и Москва—Казань.

Это был опытный инженер-путеец, в тон костях познавший свое дело. Почти полтора десятка лет (с 1901-го по 1916 год) Александр Васильевич трудится на железных дорогах в Сибири. Он достраивал великую сибирскую магистраль, забив в ней последний серебряный костыль. Ливеровский считался одним из лучших строителей железных дорог, особенно на мерзлотных, заболоченных почвах. В канун Первой мировой войны он участвует в прокладке железнодорожной ветки Екатеринбург—Челябинск. В 1912—1915 годах возглавил строительство Восточно-Амурской железной дороги.

Тем не менее карьера Ливеровского шла без особых успехов: дальше надворного советника (подполковника) к 50 годам он не продвинулся. В аппарате министерства А.В. Ливеровский оказался лишь в 1916 г. в должности заместителя начальника управления (то есть помощником Отто Германовича Паукера) по сооружению железных дорог.

Для карьеры Ливеровскому, возможно, не хватало служебного рвения или мешали присущие ему убеждения. Тем не менее в какой-то ординарности, бесталанности его нельзя упрекнуть. Он относился к числу интеллигентов особой формации. Среди его друзей были не только чиновники, но и писатели, в частности, Н.Г. Гарин-Михайловский. С Горьким он жил в одном доме в Арзамасе. Переписывался с Г. Успенским, встречался на Дальнем Востоке с писателем-путешественником В.К. Арсеньевым.

Александр Васильевич и сам был не лишен дара художественного слова. Вспомним строки из его биографических записок: «Что может быть радостнее, чем видеть, как где-то в глу-

# ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ ДОРЕВОЛЮЦИОННОЙ РОССИИ

(25 СЕНТЯБРЯ 1917 г. — 25 ОКТЯБРЯ 1917 г.)

*И твои останки людям милы,  
И укор, и поученье в них...  
Нужны нам великие могилы,  
Если нет величия в живых*  
Н.А. Некрасов

хой тайге, в пустыне изо дня в день растут насыпи, углубляются выемки, расступаются горы, давая проход рельсовым путям, некогда буйные реки седлают красивые мосты и величавые реки подчиняются человеческому уму. Воображаемое становится действительностью. Действительно есть ради чего работать. Есть из-за чего работать».

Начальником управления строительства железных дорог Ливеровский стал после Февральской революции, а министром — спустя полгода, в сентябре 1917 г. В дореволюционное время должность министра приравнялась к генеральской. Вряд ли уютно чувствовал себя в ответственном кресле скромный надворный советник. Столь высокое, но запоздалое назначение трудно было рассматривать как заслуженное. Оставить себе добрую память в новой должности в распадавшемся министерстве было практически невозможно. Но такое мнение зависит от точки зрения. Память о Ливеровском все же осталась, хотя бы потому, что он остановил воинские эшелоны, двигавшиеся к столице для наведения порядка в канун созыва Учредительного собрания. Именно Ливеровский оказался «бойцом невидимого фронта», обеспечивавшим победу Октябрьской революции.

Новая власть не забыла его революционных заслуг. В тяжелые годы гражданской войны он был определен на жительство в Кубани и на Ставрополье. Сначала лечился в Сочи. В 1922–1923 годах консультировал Кавказский округ по строительству железных дорог. В 1924 г. Ливеровский переезжает в Ленинград на должность преподавателя своего родного института — ЛИИЖТа. Сначала консультирует выпускников по дипломным работам, а затем создает кафедру постройки железных дорог.

Ливеровский был опытный проектант. Первые технические условия по проектированию и устройству оснований и фундаментов дорог на вечной мерзлоте составлены им. Александра Васильевича утверждают в 1923 г. членом Академии наук. Он один из ведущих специалистов в комиссии по изучению вечной мерзлоты, а когда в 1936 г. на базе этой комиссии создается Институт мерзлотоведения Академии наук СССР, начинает работать там. Во время ленинградской блокады 1941 г. опыт Ливеровского пригодился при проектировании ледовых дорог по Ладожскому озеру.

В Санкт-Петербургском железнодорожном институте им. Образцова Ливеровский проработал почти 30 лет. Руководил кафедрой постройки железных дорог, был деканом строительного факультета. Одновременно его избирают членом Главного управления государственных сооружений ВСНХ. В 1938 г. Ливеровскому без защиты присуждают научную степень доктора технических наук, а в 1939 г. назначают заместителем директора института мерзлотоведения. Руководил институтом в те годы В.А. Обручев.

Много успел сделать Ливеровский как ученый, строитель и педагог. Он награжден орденами Ленина и Красной Звезды. Случались у него и дни ненастья: в 1933 г. его дважды арестовывали, но тотчас отпускали. Видимо, слова Деникина брались в расчет и, как талисман, хранили Ливеровского. Умер последний дореволюционный министр путей сообщения в 1951 г. Похоронен на Выборгской стороне Санкт-Петербурга.

Надо заметить, что судьба многих родных Ливеровского сложилась достойно. Брат Александра Васильевича, Алексей Васильевич, известный врач-гигиенист, оставил после себя интересные труды по профилактике болезней, был членом ученого совета комиссии при главном наблюдателе по физическому развитию молодого поколения страны.

Купленный отцом еще до революции дом в Лебяжьем оказался как нельзя кстати. Особенно, когда стали подрастать племянники А.В. Ливеровского — Юрий и Алексей. Еще не испорченные цивилизацией живописные места Лебяжьего заронили в сердца юношей искры таланта. Тот и другой стали известными учеными и писателями. Юрий Алексеевич Ливеровский — заслуженный деятель науки, многие годы был профессором Московского университета, известен как авторитетнейший географ и почвовед. Перечень его научных трудов исчисляется сотнями. Не берусь писать о них, напомним лишь, что для земледельцев, географов и почвоведов работы Ю.А. Ливеровского — профессиональная классика. Хотелось бы напомнить отрывок из первого и, наверное, последнего стихотворного сборника Юрия Алексеевича:

Стерегут одинокие сосны  
Здесь, на вырубке, дряхлые пни,  
Да малинник колючий и рослый,  
Да на кочках брусники огни.

Производственная жизнь Алексея Алексеевича прошла в Лесной академии. В 1947 г. профессор А.А. Ливеровский и доцент В.А. Лямин за разработку и внедрение в серийное производство метода получения уксусной кислоты из древесного генераторного газа удостоились Государственной премии. На протяжении полутора десятков лет А.А. Ливеровский — заместитель председателя Ленинградского научно-технического общества лесной промышленности. Писатель А.А. Ливеровский известен не меньше, чем Ливеровский ученый и педагог.

Книгам его с предельно емкими, филигранно обработанными фразами, удивительно образными словесными зарисовками в пору стоять на полках рядом с произведениями М.И. Пришвина и самых известных поэтов второй половины XX в. Место им там — по простоте и проникновенности писательского слова. Раскром наугад одну из книг А.А. Ливеровского, в которой звучит дорожная тема, как и в воспоминаниях А.В. Ливеровского:

«...В наших краях рытых дорог еще мало, больше неезженные. Деда пробивали в лесах тропы, чтобы ходить по силкам. Протопытали по сухим опушкам, где зверь и птица держатся и где идти поудобнее и ноге легче».

На таких тропах появлялись строки рассказов Алексея Алексеевича, складывавшихся затем в его книги «Дороги, тропы, встречи», «Журавлиная родина», «Озеро Тихое», «Дед Перевозка» и другие».

Как и их дядю — А.В. Ливеровского — Юрия и Алексея Ливеровских роднила с людьми искусства жажда творчества. Частыми гостями в семье младших Ливеровских были известные писатели и художники их поколения: известный детский писатель В.В. Бианки, охотовед Фрейберг — автор интереснейших книг о флоре Григорий Рахманин и его брат Сергей — талантливый художник, иллюстраторы книг о природе.

Сейчас уже нет в живых Алексея Алексеевича Ливеровского. Несколькими годами раньше умер и Юрий Алексеевич.

Непросто сложилась жизнь Ливеровских. Впрочем, как и многих других россиян, чья судьба разбросала по обе стороны жизненных баррикад. Время было такое. По-разному можно относиться к их делам, убеждениям, надеждам. Кто был прав, кто виноват? Каждый из них хотел отечеству добра.

# ЛИДЕР РЕГИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ СЕВЕРО-КАВКАЗСКОМУ ФИЛИАЛУ ГИПРОДОРНИИ - 60!



Директор  
Севкавгипродорнии  
Владимир Углов

**Северо-Кавказский филиал Гипродорнии был образован 3 января 1944 г. в Ростове-на-Дону.**

**За 60-летний период деятельности филиала по его проектам построено более 30 тысяч километров дорог и более 100 километров мостов и путепроводов.**

**Практически это вся опорная дорожная сеть Северо-Кавказского региона**

Реконструированный участок магистрали «Дон»

Сегодняшний Севкавгипродорнии – это 270 опытных сотрудников во главе с директором Владимиром Платоновичем Угловым, способных выполнять все виды проектно-изыскательских работ по строительству, реконструкции и ремонту автомобильных дорог, мостов и путепроводов. Филиал постоянно стремится к расширению сферы деятельности: производится обследование мостов и других искусственных сооружений, диагностика, паспортизация дорог, техническое сопровождение строительных работ.

За шесть десятилетий в коллективе накоплен значительный опыт работы в сложных природно-климатических условиях, таких, как высокая

сейсмичность до 9 баллов, сильно развитые оползневые процессы, снежные лавины, сели, карсты, просадочность грунтов, своеобразие водно-русловых процессов в горной и предгорной местности. Накопленная в филиале информация геологических, гидрологических, экономических и других данных позволяет прогнозировать и оперативно принимать экономически обоснованные технические решения.

Учитывая высокие требования, предъявляемые к проектно-сметной документации, руководство филиала делает все необходимое для его технического оснащения на уровне перовых отечественных и зарубежных проектных организаций. В распоряжении проектировщиков 160 компью-

Мост через реку Кубань





Учредители: Государственная служба  
дорожного хозяйства России (Росавтодор)  
Министерства транспорта РФ,  
ЗАО «Издательство "Дороги"»

Издатель: ЗАО «Издательство "Дороги"»

Учредители: Российская ассоциация  
подрядных организаций в дорожном  
хозяйстве "Аспор", Российская ассоциация  
территориальных органов автодорог  
"Радор", Росдорбанк

#### РЕДАКЦИЯ:

|                                       |   |
|---------------------------------------|---|
| Главный редактор                      | ПОЛЯКОВ В.Ф.  |
| Шеф-редактор                          | СТАРОСТИН В.И.<br>(095) 953-53-32                                   |
| Заместители<br>главного<br>редактора: | АСТАШИН В.В.,<br>ПРОКАЗОВ Н.В.                                      |
| Ответственный<br>секретарь:           | КАРЕВ А.Н.  |
| Редакторы :                           | БУТУЗОВА Т.В.<br>ЕРХОВ Е.И.<br>ЛОСЕВ В.Н.,                          |
| Дизайн                                | ЯНОВ В.Я.   |
| Фото                                  | АЛЕКСАНДРОВ А.Л.  |
| Компьютерная<br>верстка               | ДЕЛИЦИНА Т.В.   |
| Компьютерный<br>набор                 | ТУШЕВА Е.С.   |
| Корректор                             | ЯНКОВСКАЯ А.К.  |
| Приемная<br>редакции:                 | ВАСИЛЬЕВА В.А.<br>(095) 953-53-32                                   |
| Отдел рекламы                         | КУШНИРЕНКО Н.В.<br>(095) 316-48-69, 951-30-18<br>E-mail: knv@cta.ru |

#### ДИРЕКЦИЯ ИЗДАТЕЛЬСТВА «ДОРОГИ»

|   |                    |
|---|--------------------|
| Генеральный директор                    | Поляков В.Ф.       |
| Исполнительный директор                 | Кричевцов А.Я.     |
| Финансовый директор                     | Евдокимова Ю.А.    |
| Директор по региональным проектам       | Барсегян Р.В.      |
| Коммерческий директор                   | Уварова Т.В.       |
| Директор по работе в Московском регионе | Красношквн А.А.    |
| Директор по издательским проектам       | Калиниченко В.И.   |
| Зав. отделом рекламы и маркетинга       | Теребкова Е.В.     |
| Зав. отделом реализации и подписки      | Мухамеджанова О.Г. |

Адрес редакции: 115035, Москва,  
Софийская набережная, 34, корп. "Г",  
Тел./факс: (095) 951-30-18, 951-29-57  
E-mail: veinas@pochtamt.ru;  
goldasn@hotmail.ru;  
goldasn@mail.ru; knv@cta.ru  
www.transportrussia.ru

Тираж — 25 000 экз.  
Формат 210 x 290 ISSN 0005-2353

Цена договорная.  
Отпечатано в ГП «Московская типография № 13»  
© Издательство «Дороги», 2003

Зак. № 2803

го представителя Президента России в Южном федеральном округе В.Г. Каза-нцева, Краснодарского краевого госу-дарственного учреждения "Дорожный комитет" и Росавтодора. Трое сотруд-ников награждены значком "Почетный дорожник России".

В рейтинге Госстроя России Се-веро-Кавказский филиал Гипродор-нии стабильно занимает лидиру-ющее положение. В 2003 году ему присужден диплом "Лидер рейти-нга проектно-изыскательских органи-заций". А в 2001 году Международная академия реальной экономики при-своила филиалу звание "Лидер регио-нальной экономики".

Не забывают в филиале и о людях, о мероприятиях социального плана. Здесь организована амбулатория с фи-зиотерапевтическим и массажным ка-бинетами, функционируют тренажер-ный зал и кабинет психологической разгрузки. А футбольная команда "До-рожник" успешно участвует в сорев-нованиях на первенство Ростова-на-Дону, ее игроки даже входят в сборную команду дорожников Южного феде-рального округа.

Дорожники Северного Кавказа, других регионов России от души по-здравляют коллег из Севкавгипро-дорнии с юбилеем, желают замеча-тельному коллективу новых трудовых достижений в XXI веке! К этим по-здравлениям с удовольствием при-соединяются редакция журнала «Ав-томобильные дороги» и тысячи его читателей. Так держать!

теров, 5 электронных тахеометров, компьютеризированная инженерная сейсмостанция «Диоген-24», электро-разведочный прибор «Электротест», буровые установки со статическим зон-дированием, широкоформатные цвет-ные плоттеры, копиры и др. Наличие собственных современных систем ав-томатизированного проектирования GIP, комплекса «Развязка», MOST-P, а также ряда прикладных программ-ных продуктов позволило полностью перейти на современные технологии проектирования на цифровой модели местности, что обеспечивает качество проектных решений за счет оптимиза-ции всего процесса работ от изысканий до выпуска рабочей документации.

Севкавгипродорнии разработа-на программа модернизации и разви-тия сети автомобильных дорог Южно-го федерального округа до 2025 года "Дороги юга России", которая вклю-чена в национальную программу "До-роги России XXI века". Аналогичные программы развития дорог разработа-ны для Краснодарского и Ставрополь-ского краев, Ростовской области, ре-спублик Северная Осетия – Алания и Адыгея.

Коллектив филиала пользуется за-служенным авторитетом и доверием в регионе. Многие специалисты отмече-ны руководством отрасли за оператив-ное решение задач по восстановлению мостов и дорог в Чечне, за работу по ликвидации последствий паводков на юге России, о чем говорилось в бла-годарственных письмах полномочно-



Транспортная развязка восточного обхода Ростова-на-Дону

# ВОЛОГОДСКОЕ ПРИТЯЖЕНИЕ

## НАЧАЛЬНИКУ ДЕПАРТАМЕНТА ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА ВОЛОГОДСКОЙ ОБЛАСТИ БОРИСУ ФАВСТОВИЧУ МЕЛЬНИКОВУ – 55!

### ИЗ НАШЕГО ДОСЬЕ

Департамент дорожного хозяйства является органом исполнительной государственной власти Вологодской области. В его оперативном управлении находится 11700 км автомобильных дорог, из них 6800 км (или 58 процентов) – с усовершенствованным покрытием. На дорогах области имеется 647 мостов, в том числе 512 постоянных (железобетонных и сталежелезобетонных) и 135 временных (деревянных и деревянно-металлических), а также 27 переправ. Общая стоимость областных автомобильных дорог в текущих ценах составляет 43 миллиарда рублей.

Более семи лет Департамент дорожного хозяйства Вологодской области возглавляет Борис Фавстович Мельников – человек в своем деле авторитетный с репутацией крепкого хозяйственника, умелого организатора, опытного строителя, что, впрочем, неудивительно, ведь весь его трудовой путь, а это без малого три десятилетия, связан со строительным делом. Первую свою специальность, базовые знания Борис Мельников получил в Ярославском строительном техникуме.

Он родился в Ярославской области, в большой дружной семье 6 января 1949 года. В послевоенные годы в стране велось бурное строительство, и сама эта профессия была одной из самых востребованных и уважаемых. Второй родиной стала для него Вологодчина. Здесь он окончил Вологодский политехнический институт по специальностям «промышленное и гражданское строительство» и «автомобильные дороги и аэродромы», получил рабочую закладку. Про Бориса Фавстовича можно со всей справедливостью сказать: это человек, посвятивший свою жизнь строительной отрасли Вологодской области.

Страницы его трудовой биографии с одной стороны – кусочек истории развития одного из крупнейших в стране Череповецкого металлургического комбината (ныне «Северсталь»), с другой – развития областного дорожного хозяйства. Ведь это при его непосредственном участии строились на российском северо-западе новые транспортные коридоры, соединившие республики Карелию и Коми, Архангельскую, Новгородскую, Ленинградскую и Нижегородскую области. Ведь это и его труд, его заслуга в том, что ежегодно вводятся в строй на Вологодчине новые современные автострады, мосты и транспортные развязки. Только в 2003 году были сданы в эксплуатацию 10 километров обхода города Вологды – объекта, уникаль-

ного по экологическим решениям.

За спиной Бориса Фавстовича крепкие тылы – жена, сын и дочь. На них он всегда может опереться в трудную минуту. А еще растет внук – любимец деда, возможно, будущий дорожник.

Сдержанный на сантименты, Борис Фавстович однажды все же признался, что не представляет свою жизнь без дорожного дела. Будучи прежде всего профессионалом, он с уважением относится к людям, преданным этому делу, дороге. С такими людьми руководитель дорожного ведомства области Б.Ф. Мельников всегда находит взаимопонимание.

Прочные деловые связи у Департамента дорожного хозяйства области налажены с Государственной службой дорожного хозяйства Минтранса России. Благодаря им вологодские дорожники осуществляют совместные проекты, экономические программы по дальнейшему развитию опорной дорожной сети. Деловые партнерские отношения сложились у департамента и с ведущими подрядными организациями. И в этом, по общению мнению, немалая заслуга грамотного руководителя – Бориса Фавстовича Мельникова.

За плодотворный и добросовестный труд Борис Мельников неоднократно был отмечен благодарностями, почетными грамотами губернатора области. Он удостоен также высокого звания «Заслуженный строитель России» и главного знака отличия в отрасли – значка «Почетный дорожник».

Дорожники Вологодской области, коллеги из других регионов в день пятидесятилетия от души желают ему здоровья, личного счастья и долгих творческих лет на благо дорожного дела.

**Редакция ведущего дорожного журнала страны с удовольствием присоединяется к этим поздравлениям.**

**С днем рождения, Борис Фавстович!**



**Борис Фавстович МЕЛЬНИКОВ** родился в Ярославской области. Окончил Ярославский строительный техникум и Вологодский политехнический институт. Профессиональный строитель, принимал участие в сооружении ряда объектов Череповецкого промышленного комплекса, в развитии дорожной сети области. С 1997 года возглавляет Департамент дорожного хозяйства Вологодской области. Женат, имеет сына, дочь и внука. Удостоен званий «Заслуженный строитель России» и «Почетный дорожник».

# КОРРУС-ТЕХ, Инк. – лучшая техника

**MARINI**  
AYAT GROUP



## Асфальтосмесительные установки фирмы "MARINI"

- \* мобильные установки производительностью от 35 до 260 т/ч
- \* транспортабельные и стационарные установки производительностью от 50 до 320 т/ч

## MASSENZA S.R.L.



## Оборудование фирмы "MASSENZA"

- \* установки для производства битумных эмульсий, мобильного и стационарного исполнения
- \* установки для производства модифицированного битума, мобильного и стационарного исполнения
- \* маслонагревательные станции для обогрева битумохранилищ горячим маслом
- \* автогудронаторы
- \* бетоноукладчики, укладчики слип-форм, каналостроительная техника

## Малая дорожно-строительная техника

- \* резчики швов «DISTAR» (Чехия), глубина реза от 120 до 400 мм
- \* виброплиты «NTC» (Чехия), масса от 60 до 850 кг
- \* вибротрамбовки «NTC» (Чехия), масса от 50 до 70 кг
- \* тротуарные виброкатки «NTC» (Чехия), масса от 485 до 990 кг
- \* виброрейки, заглаживающие машины, плиткорезы «FASTVERDINI» (Италия)
- \* алмазный инструмент «DISTAR» (Чехия) для резки асфальта, бетона, железобетона
- \* Газовые, инфракрасные разогреватели швов и шин пневмокатков фирмы "ABACUS" (Германия)



Поставщик: ЗАО "КОРРУС-ТЕХ, Инк."

111024, Москва, ш. Энтузиастов, 5, офис 42  
(095) 362 9620, 362 0132, 362 8995  
E-mail: korrus\_co@mtu-net.ru

[www.korrus.ru](http://www.korrus.ru)

Филиалы:

Санкт-Петербург (812) 556 2795  
Нижний Новгород (831 2) 723 863  
Казань (843 2) 726 303  
Краснодар (861 2) 303 980  
Тюмень (345 2) 398 058

