

Автомобильные Дороги

2-98

**Дела и заботы
саратовских
дорожников**

**Интервью
с губернатором
Дмитрием
Аяцковым**

**Платным
дорогам —
быть!**



Евгений ПЕГОВ, Виктор ЗАГУМЕНОВ (фото)

КОЛЛЕГИЯ: ПЛАТНЫЕ ДОРОГИ

В конце января в Федеральной дорожной службе России состоялось расширенное заседание коллегии, на котором обсуждалась концепция создания системы платных автомобильных дорог в Российской Федерации. В работе коллегии приняли участие руководители территориальных органов управления и федеральных дирекций, бизнесмены, ученые, строители. С докладом выступил руководитель ФДС В.Г. АРТЮХОВ.



мическим потерям и крайне неблагоприятному воздействию на окружающую среду. Ведь при снижении скорости автомобиля в местах "пробок" объем выброса окиси углерода моментально увеличивается в несколько раз. О специальных же защитных устройствах, нейтрализующих отрицательные выбросы, приходится пока только мечтать.

В целом, по оценкам ученых, низкий технический уровень российских автомагистралей, несоот-

ветствие параметров дорог интенсивности движения, недостаточная ровность покрытия приводят к снижению средней скорости движения по ним и увеличению стоимости перевозок на 20—50 процентов. На дорогах нашей страны автомобиль расходует горючего в полтора раза больше, чем в развитых зарубежных странах. Цена обслуживания автотранспорта возрастает в России в три раза, срок службы автопокрышек сокращается вдвое, а общий срок эксплуатации транспортного средства — почти на треть.

ЕСТЬ ИДЕЯ

Положение в отрасли в самом деле необходимо выправлять, это понимают все. Вот только средств от подобного осознания больше не становится. Наоборот, в регионах вследствие сокращения налогооблагаемой базы повсеместно происходит снижение финансовых ресурсов дорожных фондов. В итоге в 1997 году на федеральной сети было введено в действие только 180 километров дорог и 2000 погонных метров мостов и путепроводов. Вместе с тем за три последних

года приостановлены работы на 360 объектах федерального значения, под которые необходимо 40 миллиардов новых рублей.

Без денег дорогу не построить. В результате поиска дополнительных нетрадиционных источников финансирования в главном штабе отрасли — Федеральной дорожной службе России — решили пойти по известному в мировой практике пути — сделать некоторые автомагистрали платными. Дорожники подготовили специальную концепцию и разработали проекты федерального закона и соответствующего указа Президента.

Так, по задумке разработчиков, автомагистраль передается в долгосрочную концессию, после чего возвращается государству. В самом тексте соглашения должны быть заложены принципы назначения и изменения тарифов, порядок использования прибыли, методы контроля со стороны государства за качеством работ и сохранностью дорожного объекта.

Кстати, все дорожные проекты учитывают передовой зарубежный опыт, где общая протяженность платных участков дорог достигает нескольких процентов. Определенная практика создания и эксплуатации платных объектов суще-

КАК БЫТЬ

По оценке собравшихся, ситуация с финансированием дорожного хозяйства страны не дотягивает сегодня даже до сколько-нибудь приемлемого минимума. При нынешних темпах строительства и реконструкции на выполнение Президентской программы "Дороги России" потребуется не менее 50 лет, а это означает, что транспортная проблема не будет решена на протяжении жизни нескольких поколений россиян.

Крайне слабо развита сеть магистральных автотрасс. Выступавшие на коллегии отмечали, что, располагая протяженностью порядка 3 процентов от общего километража, они обеспечивают до 30 процентов всех автомобильных перевозок. Причем подавляющая часть этих трасс — дороги с двухполосным движением. По официальным данным, четырех- и более полосные составляют всего 2,2 тыс. км при потребности в 12 тысяч.

Более трети магистральных дорог перегружены движением, что приводит к значительным эконо-



На этот и другие вопросы наш корреспондент
Савва САФОНОВ попросил ответить начальника отдела
развития сети дорог ФДС **Сергея БЕЛЯКОВА**.

нежской области поспособствует повысить достаточно высокий уровень обслуживания пользователей: провести освещение, построить ограждения, внедрить светоотражающую разметку. Оплата за проезд (1 рубль в новом масштабе цен) принимается строго через кассовый аппарат. Введена также система льгот для спецавтомобилей ("скорая помощь", пожарная служба, милиция) и инвалидов. Теперь, несмотря на бесплатный альтернативный маршрут 95 процентов водителей предпочитают движение именно по этому мостовому переходу. Второй платный участок тоже расположен в районе Воронежа. В прошлом году 40 процентов расходов по его эксплуатации покрывалось за счет проездных сборов.

Тем временем Федеральной дорожной службой уже подготовлен перечень из 15 объектов, предлагаемых для введения платного проезда. В том числе участков трассы Москва—Клин, обход Выборга, Хабаровск—Владивосток—Находка, целый ряд дорог и мостов. Судя по всему, как отмечалось на коллегии, платных автодорог России не миновать.

— Сергей Александрович, как возникла идея платных дорог?

— Средства Федерального дорожного фонда в значительной степени расходуются на содержание и ремонт, а на строительстве новых дорог приходится экономить. В результате на фоне взрывного увеличения числа автомобилей объемы дорожного строительства по сравнению с 1990—1992 годами сократились примерно в 5—6 раз. Один из путей выхода из этого финансового тупика — взимание платы за проезд. Схема такова: часть средств вкладывается из дорожных фондов, остальное — частный капитал. А чтобы вернуть инвестору деньги (и, конечно, обеспечить прибыль), будет взиматься плата.

— Но ведь через какое-то время дорога окупится?

— Да, конечно, и тогда она может быть передана в общую сеть. В соответствии с указом Президента срок коммерческой эксплуатации не должен превышать 35 лет, но мы рассчитываем, что дороги (учитывая, что около 50 процентов средств будут государственными, безвозвратными) будут окупаться много раньше. Окупить себя способна дорога с интенсивностью не менее 15 тысяч автомобилей в сутки. На некоторых выездах из Москвы этот показатель может достигать и 40 тысяч в сутки. Согласно указу Президента (изданному, кстати, еще в 1992 году), плату за проезд можно брать лишь тогда, когда есть возможность альтернативного проезда.

— А как обстоят дела с привлечением инвесторов?

— В Федеральной дорожной службе этим занимается специальный отдел, но и я несколько раз участвовал в переговорах с коммерческими банками. Рисковать средствами,

вкладывая их в проекты с длительными инвестиционными циклами, наши банки не хотят. Зато они согласны помочь договориться с зарубежными инвесторами, с тем чтобы потом обслуживать полученные кредиты, не упуская при этом своей выгоды.

— Фактически получается, что платные дороги станут товаром, за который придется платить дважды — один раз, внося в казну налог на пользователей автомобильных дорог, а второй раз непосредственно за проезд. Что же мы получим за эту двойную цену?

— Дорожные условия, близкие к идеальным. Под этим подразумевается многое, но основной параметр — все та же интенсивность движения. На обычной многополосной дороге оптимальная загрузка одной полосы в час составляет 1 тысячу автомобилей, а на платных дорогах эта величина не должна превышать 0,3—0,4 тысячи. Такая степень загрузки позволяет обеспечить высочайшую степень обслуживания и безопасности.

— А конкретными примерами это можно проиллюстрировать?

— Требованиям, предъявляемым к платным дорогам, на сегодняшний день отвечают такие участки, как МКАД — Волоколамск, МКАД — Тула. Это дороги первой категории, на выезде из Москвы они имеют по три полосы в каждом направлении, дальше по две. Кстати, все параметры этих дорог повышают безопасный предел скорости до 150 километров в час.

— Значит, платные дороги будут такими же, как эти две?

— Более того, возможно, что эти две магистрали и станут первыми платными дорогами в России. Конечно, построены они были на государственные сред-

ства, но введение на них платы за проезд позволит ускорить строительство новых дорог неприоритетных направлений. Вот, например, остро нуждаются в дублере МКАД—Клин (точнее, участок дороги «Россия» Москва—Санкт-Петербург), МКАД—Кашира, где из-за нехватки денег строительство грозит затянуться на неопределенный срок. Так что в этой ситуации привлечение инвестора могло бы стать оптимальным решением.

— Как обстоит дело с платными дорогами в Европе и в США?

— Вариант платного проезда особенно распространен в Италии и Франции. Там практически все основные магистрали были построены частными фирмами. Если в одном из штатов США необходимо построить новый мост, власти обращаются к налогоплательщикам и объясняют им ситуацию. Хотите строить на бюджетные средства — пожалуйста, лет через 10 будет вам мост. А можно лет 5 платить, а по мосту ездить уже через 2 года.

— Сколько все же придется платить?

— По нашим расчетам, стоимость проезда для водителей легковых автомобилей за километр будет варьировать в пределах от 0,01 до 0,02 доллара. Постепенно, с ростом платежеспособности населения, мы рассчитываем увеличить стоимость до 0,05 доллара. Это как раз соответствует европейскому уровню оплаты. Иначе говоря, съездить на дачу за 100 км будет стоить в пределах от 6 до 12 рублей в один конец.

Наверное, многие согласились бы платить за возможность быстро и, главное, безопасно ездить. Известно ведь, что, когда дело касается безопасности, скупой платит лишь единожды, и почти всегда — жизнью.



В 1977 году
награжден
орденом
"Знак Почета"



Февраль 1998 г.

В

Н • О

Ежемесячный, иллюстрированный,
производственно-массовый,
популярно-правовой журнал

Автомобильные ДОРОГИ

Издается с 1927 года

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

Учредители:
Федеральная
дорожная служба России,
ЗАО «Издательство «Дороги»».
Издатель:
ЗАО «Издательство «Дороги»»
Генеральный директор Поляков В.Ф.

Главный редактор
ПОЛЯКОВ В.Ф.

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ :

заместитель
генерального директора —
первый заместитель
главного редактора
АСТАШИН В.В.,
первый заместитель генерального
директора издательства
ИЛЬИНА Р.П.,
заместитель генерального директора
КАЯЕВ А.Н.,
главный художник
АКУЛИНИНА О.И.,
заместитель главного редактора
СТАРОСТИН В.И.

РЕДАКТОРЫ ОТДЕЛОВ:

ЗАГУМЕННОВ В.А.,
КОВАЛЕНКО Л.И.,
КОЗЛОВ И.Т.,
ПРОКАЗОВ Н.В.

ЗАВЕДУЮЩИЕ ОТДЕЛАМИ:

рекламы
КУШНИРЕНКО Н.В.,
реализации
КРАШОНКИН А.А.

КОМПЬЮТЕРНАЯ ВЕРСТКА:

ПРОКУДИНА Л.А.,
САФОНОВ С.В.

ФОТО:

АСТАШИН Ю.В.,
ЗАГУМЕННОВ В.А.

Адрес редакции:
123480, г.Москва,
ул. Героев Панфиловцев, 24.
Тел.: (095) 496-67-66,
496-75-80 (факс).

Телетайп 11153 «ПИКЕТ». Телекс 911531.

Тираж — 30 000 экз. Формат 210 x 297.

Цветоделение и подготовка

к печати — ООО «АА-ПРЕСС».

Отпечатано UPC Consulting Ltd., Vaasa, Finland.

ISSN 0005-2353

© «Издательство «Дороги». 1997.

1

ДОРОЖНАЯ РЕФОРМА

Коллегия: платные дороги

4

С МЕСТА СОБЫТИЯ

Год испытаний



8

ИЗ ПЕРВЫХ РУК

Наш долг и право

10

ДЕНЬ ЗАЩИТНИКА ОТЕЧЕСТВА

Маршал В.Куликов:

«Нам дороги эти позабыть
нельзя...»

12

ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС

Удачи и задачи

13

РОССИЙСКИЕ ПРИОРИТЕТЫ

Последний приют «сатаны»

Новое в дорожном
строительстве за рубежом

14

БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

Чтоб ехать дальше
переезда

16

ДОРОЖНИК СНГ

Лавина

17

Ненавязчивый сервис

18

РЕГИОНЫ

Дмитрий Аяцков:

«Трудолюбие у саратовцев
в крови»

21

САРАТОВСКИЙ ДОРОЖНИК



22

ЛИДЕРЫ

Жизнь и судьба

24

ПРОБЛЕМНЫЙ РЕПОРТАЖ

В направлении главного
удара



26

РЕМОНТ И ЭКСПЛУАТАЦИЯ

Подсчитали — и решились

27

«Мостовик». Служба
спасения

28

ДОРОЖНЫЕ ФОНДЫ

Налоги, без которых не
обойтись

29

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Будет жить!

30

СТРОИТЕЛЬСТВО

Рубежи «Автогрейда»

31

ПАРТНЕРЫ

Лед тронулся

32

НАУКА — ПРОИЗВОДСТВУ
Там, где воплощаются идеи

33

КОНТРОЛЬ КАЧЕСТВА
Критерий — надежность

34

ДОРОЖНОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ
Вторая жизнь завода

35

ПРОЕКТИРОВАНИЕ
Пусть посеребрила виски седина

36

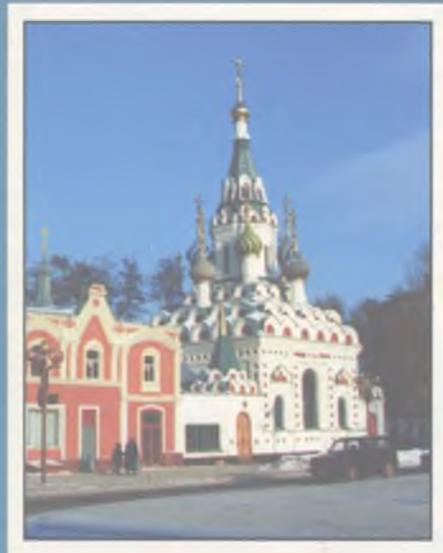
КРУГЛЫЙ СТОЛ
Куда течет Волга

39

МОСТЫ И ТОННЕЛИ
У села Пристанного...

40

АРХИВАРИУС
«Утоли моя печали»



42

ПАНОРАМА

43

ДЕЛОВОЕ ДОСЬЕ № 5

49

ДЕЛОВАЯ ХРОНИКА

50

ДЕЛА И ЛЮДИ
Главный ход

51

Виктор Роговой:
«Жизнь состоит из эпизодов»



52

ВЕХИ
Двадцать лет спустя

53

ЮБИЛЕИ

54

ПЕРЕКРЕСТКИ ИСТОРИИ
Не зарастет народная тропа

55

ОТЕЧЕСТВО
Старая дорога

56

НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ
Просто, технологично, эффективно

57

ВETERАНЫ
Остановиться, оглянуться...

62

ЮМОР

Главному редактору
ПОЛЯКОВУ В.Ф.

Уважаемая редакция!

Рязанское областное отделение Российской транспортной инспекции является подписчиком журнала «АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ» с 1991 года.

У специалистов нашего отделения, осуществляющих государственный контроль в сферах автомобильного, железнодорожного, водного транспорта и дорожного хозяйства, особой популярностью пользуются такие рубрики, как «Из первых рук», «Безопасность движения», «Программа «Дороги РОССИИ», «Деловое досье», «Дорожная реформа», «Путеводитель».

В то же время хотелось бы с вашей помощью чаще знакомиться с более подробным освещением взаимодействия дорожной отрасли со смежными транспортными отраслями, особенно в вопросах реализации Федерального Закона «О безопасности дорожного движения», реализации Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в России».

Так, с 1.01.1998 года действует новая редакция «Инструкции по эксплуатации железнодорожных переездов», которая вводит новые требования по обустройству автодорожных подходов к ж/д переездам; но ее на территории Рязанской области железнодорожные службы МПС РФ, органы ГАИ, Ространсинспекции, управления автомобильных дорог, другие заинтересованные ведомства не имеют.

Публикация в вашем журнале требований этой инструкции нам необходима и будет способствовать повышению уровня эксплуатации ж/д переездов, как и безопасности движения.

С уважением

начальник отдела
федерального транспорта
и дорог Рязоблотделения РТИ
А.А. ПОПОВ

От редакции.

Уважаемые сотрудники Рязанского областного отделения Российской транспортной инспекции. С благодарностью принимаем ваши отзывы и пожелания в адрес редакции и ставим в известность, что интересующие вас положения инструкции мы опубликуем в одном из ближайших номеров журнала. Искренне надеемся, что и в дальнейшем наше издание послужит плодотворному взаимодействию специалистов вашей отрасли.

Точка зрения редакции может не совпадать с мнением автора.

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

Материалы, отмеченные знаком, публикуются на правах рекламы.



За содержание рекламных материалов редакция ответственности не несет.

© Издательство «Дороги»
Перепечатка материалов журнала «Автомобильные дороги» разрешается с согласия издательства «Дороги».

При использовании информации ссылка на журнал обязательна.

ГОД ИСПЫТАНИЙ

Совещание по итогам работы дорожной отрасли в 1997 году

6 февраля 1997 года в зале заседаний коллегии ФДС состоялось совещание представителей органов управления субъектами Российской Федерации, посвященное итогам работы отрасли в 1997 году и задачам на 1998 год. Перед его участниками выступили руководители ведущих управлений и отделов Федеральной дорожной службы, им был представлен также отчет руководителя ФДС В.Г. АРТУХОВА, который публикуется с некоторыми сокращениями.

ФДС России в своей деятельности руководствовалась целеполагающими установками, определенными Президентской программой "Дороги России" и Указом Президента "О дорожной реформе", и исходила из реальной бюджетной ситуации 1997 года.

1. ВЫПОЛНЕНИЕ ПРОГРАММЫ ДОРОЖНЫХ РАБОТ

Строительство и реконструкция дорог и искусственных сооружений

Основные направления политики ФДС в области строительства и реконструкции дорог определены в Президентской программе "Дороги России". Они включают в себя ликвидацию грунтовых разрывов, в первую очередь на трансконтинентальной магистрали Омск—Новосибирск—Кемерово—Красноярск—Иркутск—Улан-Удэ—Чита—Хабаровск—Владивосток, реконструкцию наиболее загруженных магистралей, в том числе Москва—Воронеж—Ростов-на-Дону, Москва—Санкт-Петербург, Москва—Харьков, Москва—Минск, пере-

стройку мостов и путепроводов, техническое состояние которых не обеспечивает пропуск современного транспорта.

Основой сети дорог общего пользования являются федеральные дороги: при их протяженности менее 10 процентов по этим дорогам осуществляется более половины всех грузоперевозок, осуществляемых автомобильным транспортом. За три года, прошедших с момента начала реализации Президентской программы "Дороги России", сеть федеральных дорог увеличилась на 4,4 тыс. км и составила 45,4 тыс. км.

На наиболее важных для экономики России направлениях в 1997 году осуществлен ввод в эксплуатацию нескольких участков федеральных дорог общей протяженностью 147,9 км, в том числе на трансконтинентальной автомагистрали Омск—Новосибирск—Чита—Хабаровск—Владивосток 93,2 км. В целом за 1995—1997 годы протяженность введенных в действие участков на этой автомобильной магистрали составляет 612 км. В соответствии с поручением Президента России ФДС приняла долевое участие в реконструкции мостового перехода через реку Амур у города Хабаровска.

Всего в 1997 году введено в эксплуатацию 244 км федеральных автомобильных дорог, 2638 п.м мостов и путепроводов. Ввод в действие местных автомобильных дорог составил 5220 км, что на 227 км больше, чем в 1996 году.

Фактические данные показывают, что определяющей причиной снижения ввода федеральных дорог, мостов и путепроводов в эксплуатацию является почти двукратное сокращение реальных финансовых ресурсов, ассигнованных на строительную программу 1997 года.

В целом из-за снижения финансовых ресурсов ФДФ вследствие сокращения налогооблагаемой базы, изъятия из доходной части бюджета ФДФ некоторых налоговых источников, а также введения дополнительных налоговых льгот в 1995—1997 годах были приостановлены строительные работы на 360 объектах федерального значения.

Для завершения строек, начатых в предыдущие годы в соответствии с Президентской программой "Дороги России", необходимы средства в сумме около 40 млрд

деноминированных рублей. В 1998 году предполагается продолжить модернизацию автомагистралей Москва—Минск и Москва—Хельсинки, включенных в трансъевропейские транспортные коридоры Москва—Берлин и Москва—Хельсинки. Финансирование работ осуществляется за счет целевых займов Всемирного банка. Ведется проработка регионального проекта развития автомобильных магистралей в центре европейской части России.

Содержание и ремонт дорог и искусственных сооружений

В 1997 году на сети автомобильных дорог общего пользования, по оперативным данным, отремонтировано 29,6 тыс. км дорог и 43,9 км мостов и путепроводов, в том числе на дорогах федерального значения соответственно 4,1 тыс. км дорог и 13,1 км мостов и путепроводов.

Средства в первоочередном порядке выделялись на эксплуатационные нужды как наиболее действенный метод сохранения существующего транспортно-эксплуатационного состояния дорог в условиях дефицита финансовых ресурсов. Так, если удельный вес средств, направленных в 1995 году на содержание дорог, составил 32 % от общих затрат на ремонтно-эксплуатационные нужды, то в 1997 году — 37,3 %.

Повышенное внимание ФДС к содержанию дорог и ремонту мостовых сооружений положительно отразилось на безопасности движения автомобильного транспорта и обустройстве федеральных дорог. Снизилось количество дорожно-транспортных происшествий, в том числе со смертельным исходом. Общая стоимость работ по обеспечению безопасности движения в 1997 году составляет 350 млрд руб.

Совершенствуется нормативно-техническая база по основным направлениям содержания дорог. Переработана и приведена в соот-

ветствие с ГОСТом "Классификация работ по ремонту и содержанию дорог". Совместно с Главным управлением ГАИ МВД России разработано "Руководство по оценке уровня содержания автомобильных дорог". Подготовлено "Положение о проведении конкурса на лучшее содержание автодорог". В 1998 году предусматривается создать и внедрить систему контроля за уровнем содержания автомобильных дорог.

Для обеспечения нормального функционирования федеральных дорог в зимних условиях 1997—1998 годов подготовлены к работе базы по приготовлению и хранению противогололедных материалов. Для оперативного принятия мер по борьбе с зимней скользкостью и снегозаносами начата работа по внедрению системы оповещения и прогнозирования метеорологических условий. Прорабатывается "Концепция метеорологического обеспечения дорожной отрасли России".

С привлечением специалистов Московской лесотехнической академии, Воронежской государственной архитектурно-строительной академии, Минсельхозпрода России и других ведомств и научно-исследовательских центров была разработана "Программа по озеленению автомобильных дорог России". В программе определены pilotные направления работ по озеленению.

Начата работа по совершенствованию структуры управления службой содержания дорог. Принято решение о кардинальном ограничении пропускной способности федеральным дорогам транспортных средств, у которых масса или нагрузка на ось превосходит допустимые значения. В этих целях разработана программа по организации службы весового контроля транспортных средств на федеральных автодорогах. В ходе ее реализации на федеральных дорогах России установлено и функционирует более 40 пунктов весового контроля. Всего по этой

Открытие
нового участка дороги
в Тульской области.



программе предусматривается организация на федеральной сети около 200 таких пунктов. Принято решение о создании специальных подразделений двойного подчинения — дорожной полиции. В настоящее время разрабатываются нормативные документы по вопросам их деятельности, решаются проблемы финансирования службы, ее структуры и штатов, а также дислокации подразделений. В первую очередь подразделения дорожной полиции предполагается создать на автомагистрали Москва—Санкт-Петербург—Выборг—госграница и Москва—Минск.

ФДС России продолжает реализацию проекта ремонта и восстановления дорог, финансирование которого осуществляется за счет кредитов Всемирного банка. Работа над проектом способствовала внедрению в дорожном хозяйстве эффективных процедур конкурсов и торгов. В ходе реализации проекта освоены современные методы управления работами, обязательное страхование рисков, практика использования банковских гарантий. В настоящее время российскими и иностранными подрядчиками по 26 контрактам завершается ремонт приоритетных участков федеральных дорог общей протяженностью 745 км.

С 1996 года осуществляется реализация второго проекта по кредитованию дорожно-мостовых работ Всемирным банком. Сумма займа составляет 350 млн долларов США, в том числе выделяется региональный компонент: для Москвы — 50 млн долл. США; для трех областей Российской Федерации — 35 млн долл. Разработана документация на реализацию

проекта восстановления и развития дорог Сибири и Дальнего Востока. Этот займ в размере 300 млн долл. и российском софинансировании 200 млн долл. включен в "Программу заимствования Российской Федерации у МБРР на финансовый год".

Качество дорожных работ

В 1997 году Федеральной дорожной службой России контроль качества осуществлялся как в процессе выполнения дорожных работ, так и в ходе подготовительных работ. Система управления качеством находится в стадии становления — восстанавливается структура лабораторного контроля в отрасли, совершенствуется нормативная база, создаются новые промышленные комплексы по выпуску высококачественного щебня, битумных эмульсий, модифицированных битумов и минерального порошка. Создана Федеральная дирекция лабораторного контроля и обследования автомобильных дорог.

В соответствии с планом проверки Федеральной дорожной службой России проведено обследование более 1000 км строительных и 500 км ремонтных работ на автомобильных дорогах и 4000 м мостов и путепроводов, 5 предприятий строительной индустрии и 10 баз по приготовлению битума и эмульсионных установок. Материалы проверок показывают, что качество выполняемых работ улучшилось, особенно при устройстве таких конструктивных элементов дороги, как земляное полотно и щебеночное основание. Аналогичная картина характерна и для других показателей.

II. ОПЕРАТИВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ СРЕДСТВАМИ ФЕДЕРАЛЬНОГО ДОРОЖНОГО ФОНДА И ФИНАНСИРОВАНИЕ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА

Исполненное доходной части бюджета ФДФ

Федеральным законом "О федеральном бюджете на 1997 год" доходная часть бюджета Федерального дорожного фонда Российской Федерации была установлена в размере 27,9 трлн руб., его фактическое исполнение с учетом произведенного секвестра доходов ФДФ составляет 24,8 трлн руб., или 88,7 % от бюджетных заданий.

Положение с финансированием расходов 1997 года осложнялось наличием прямых обязательств Федерального дорожного фонда Российской Федерации по оплате фактически выполненных в 1996 году объемов дорожных работ на общую сумму 4 трлн руб., не отраженных в расходной части бюджета фонда на 1997 год.

В первые месяцы 1997 года не принималось должных мер по сбору налога на реализацию горюче-смазочных материалов. Немедленно после создания ФДС России соответствующие меры в этом направлении были приняты. В результате динамика поступлений средств налога на реализацию горюче-смазочных материалов улучшена.

Из-за позднего введения в действие механизма зачисления в ФДФ части налога на пользователей автомобильных дорог от городов Москвы и Санкт-Петербурга, их суммарный объем составил всего 2,2 трлн руб. Соответствующие изменения и дополнения в Закон о дорожных фондах, вытекающие из Закона о государственном бюджете на 1997 год, были приняты только в конце мая. Соответственно затянулось принятие нормативных актов. Seriously ос-

ложнило ситуацию решение о секвестировании расходов ФДФ.

Финансирование расходов

Политика в области финансирования расходов исходила из реальных и весьма ограниченных инвестиционных возможностей Федерального дорожного фонда и базировалась на следующих принципах и приоритетах: направление средств в первоочередном порядке на содержание автомобильных дорог, замену аварийных мостов на федеральных автомобильных дорогах, а также для поддержания их технического состояния; распределение объемов строительных и ремонтных работ исключительно на конкурсной основе, проведение активной ценовой политики; приостановка или полная консервация объектов нового строительства с низким уровнем строительной готовности; передача дорожно-эксплуатационной техники предприятиям на платной, преимущественно лизинговой основе.

Прорабатывается вопрос создания лизингового фонда. Средства фонда будут использоваться для постоянного обновления парка машин, механизмов и оборудования без привлечения средств Федерального дорожного фонда. Разработан проект Положения о лизинге дорожно-строительной техники, приобретаемой за счет средств ФДФ.

В последние месяцы 1997 года в условиях секвестра расходов ФДФ Федеральная дорожная служба России фактически перешла к работе в режиме чрезвычайного финансирования дорожного хозяйства. Финансирование реконструкции и строительства объектов федерального значения фактически приостановлено, перечисление субвенций и дотаций со счетов ГУФК Минфина России прекращено, имеющиеся средства направляются только на выполнение работ по зимнему содержанию федеральной сети автомобильных дорог.

Мобилизация доходов

В 1997 году в области формирования доходов дорожных фондов и мобилизации дополнительных источников финансирования дорожного хозяйства политика ФДС строилась по следующим направлениям: проведение совместно с Госналогслужбой России, Минфином России и другими заинтересованными министерствами и ведомствами работы по увеличению уровня собираемости налогов, сокращению недоимок и упорядочению поступлений в ФДФ; внесение уточнений и дополнений в проекты



Налогового кодекса и Бюджетного кодекса Российской Федерации; увеличение доходов дорожных фондов и мобилизация дополнительных доходных источников финансирования дорожного хозяйства за счет заемных, а также нетрадиционных (ранее незадействованных) источников.

В 1997 году в соответствии с Президентской программой "Дороги России", впервые в отечественной практике, ФДС России приняла совместные документы с группой компаний по реализации долгосрочной программы развития дорожного сервиса на федеральных автомобильных дорогах за счет частных инвестиций. По согласованию с Минфином решен вопрос о привлечении кредитных ресурсов коммерческих банков в размере 1 трлн руб. для финансирования ремонта и содержания автомобильных дорог и сооружений на них. Привлечение кредитных ресурсов коммерческих банков осуществляется на конкурсной основе. В конкурсе приняли участие ведущие российские банки.

Обеспечение целевого и эффективного использования средств ФДФ

В 1997 году были осуществлены проверки использования средств в 17 организациях-заказчиках. Концепция ведомственного финансового контроля в дорожной отрасли предусматривает три направления: предварительный контроль — на стадии формирования бюджета для определения приоритетов финансирования дорожных работ; текущий контроль — на стадии согласования бюджета с органами управления дорожным хозяйством для определения контрольных цифр; последующий контроль — осуществляется на стадии расходования средств для определения фактического их расходования.

В 1997 году в системе ФДС России сформирован и приступил к работе Центр производственно-финансового контроля в дорожном хозяйстве. В системе ФДС России ежегодной проверке подлежат более 300 организаций, предприятий и учреждений.

Подписано соглашение с АКБ "Сбергательный банк России" о взаимном сотрудничестве, открытии счетов и обслуживании организаций, предприятий и учреждений дорожного хозяйства. Всем государственным органам управления дорожным хозяйством, находящимся в ведении Федеральной дорожной службы России и финансируемым из средств ФДФ, было предложено незамедлительно открыть рас-

четные счета в отделениях Сбербанка России или Центрального банка Российской Федерации.

Прорабатываются вопросы перехода на аккредитивную форму расчетов, которая позволит при гарантированном заказчику финансировании установить жесткий контроль за расходованием средств.

Одним из важнейших механизмов повышения эффективности использования средств ФДФ является развитие подрядных торгов. С начала текущего года все объемы строительных работ распределяются по их результатам. По отчетным данным, подрядные торги были проведены на 14 федеральных объектах нового строительства и реконструкции, общая стоимость которых составила — 281 млрд руб. В конкурсах участвовали 42 подрядные организации. Торги обеспечили снижение стоимости строительных работ от 1,5% до 8% от первоначальной инженерной оценки, достигнута экономия средств в сумме 42,8 млрд руб.

Общее число подрядных торгов на объекты строительства, реконструкции, ремонта автомобильных дорог, финансируемые за счет средств Федерального дорожного фонда Российской Федерации, составило 225. В торгах приняли участие 617 предприятий. Общая стоимость контрактов, заключенных по результатам торгов, — 1,3 трлн руб.

В целях дальнейшего развития системы конкурсного распределения заказов на выполнение дорожных работ внедрена комплексная автоматизированная программа по организации и проведению подрядных торгов в дорожном строительстве "Тендер". Аналогичная работа проведена по организации и проведению научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ.

Ценовая политика

Действующий в настоящее время в отрасли порядок определения сметной стоимости дорожных работ, основывающийся на применении индексов изменения цен к базисным ценам 1991 года, несовершенен. В связи с этим ФДС России совместно с Госстроем России и Межрегиональным центром по ценообразованию в строительстве и промышленности строительных материалов определены основные направления совместной работы по совершенствованию процесса ценообразования. В 1998 году пройдет полная ревизия имеющейся отраслевой нормативной и методической базы, в ходе которой устаревшие документы будут отменены и составлен перечень необходимых действующих нормативных актов. Особое внимание уделено при этом внедрению в дорожном хозяйстве ресурсного

метода определения сметной стоимости дорожных работ.

Федеральной дорожной службой России в текущем году проведена экспертиза документации на строительство 35 дорожно-мостовых объектов, финансируемых за счет средств Федерального дорожного фонда, а также на 11 объектов ремонта дорог и мостов, финансирование которых осуществляется за счет кредитов Всемирного банка. В результате изменения проектных решений и последовавшей корректировки проектно-сметной документации стоимость строительного-монтажных работ снижена на 8,6 процента.

Решение двуединой задачи — снижения издержек на приобретение материалов и повышения их качества — ФДС России предполагает осуществить в частности за счет кардинального изменения механизма обеспечения дорожных организаций основными эксплуатационными материалами и ресурсами, основанного на организации централизованных конкурсных оптовых закупок для нужд федерального дорожного хозяйства.

Существенным элементом повышения эффективности использования средств ФДФ и их защиты от возможных внезапных и непредвиденных потерь является механизм страхования строительных процессов. ФДС России подготовлено планируемое на 1998 год проведение аккредитации страховых компаний на конкурсной основе, разработаны соответствующие положения.

III. ЗАКОНОПРОЕКТНАЯ И НОРМОТВОРЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

В 1997 году подготовлено 24 законопроекта и иных нормативно-правовых акта. Среди них особое место занимает проект Федерального закона "Об автомобильных дорогах", который прошел правовую экспертизу в Институте законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации и в целом получил положительную оценку. Разработаны другие важные для отрасли законопроекты и нормативно-правовые акты. Проекты Федеральных законов "О платных автомобильных дорогах", "О порядке отвода и использования земель для федеральных автомобильных дорог", "О дорожном сервисе", "О полосе отвода и придорожной полосе". Проекты Указов Президента Российской Федерации "Об упорядочении сборов платежей за пользование федеральными дорогами общего пользования, взимаемых с владельцев автотранспортных

средств". "Об усилении контроля за проездом по федеральным автомобильным дорогам общего пользования тяжеловесных транспортных средств".

В целях повышения уровня занятости населения разработано "Положение об организации общественных работ в дорожном строительстве".

Совместно с Госстроем России проводится работа по разработке пакета новых нормативно-технических документов по вопросам проектирования и строительства автомобильных дорог, отвечающих современным требованиям. Разрабатываются предложения об организации Технического комитета по нормированию и стандартизации в области автомобильных дорог, продлжается работа по разработке и рассмотрению документации, входящей в "Перечень первоочередных нормативно-технических документов, подлежащих разработке и переработке".

В зале заседания.



IV. НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ ПРОГРЕСС И ИННОВАЦИОННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

Организация и проведение научно-исследовательских работ

Этот вопрос решается в рамках единой технической политики. Разработан и реализуется "План важнейших научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ", включающий в себя 13 программ, которые нацелены на решение проблем повышения надежности до-

рожных одежд и искусственных сооружений, улучшения качества вяжущих материалов, и в первую очередь битума, безопасности дорожного движения, экологической безопасности, совершенствования методов и средств диагностики и лабораторного контроля, совершенствования и автоматизации управления, нормативно-технического обеспечения, социальной защиты работников, типового проектирования, финансирования дорожного хозяйства и экономического состояния предприятий.

План научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ на 1997 год разрабатывался на основе принципиально новых современных подходов.

Освоение инноваций

Особое внимание ФДС в 1997 году уделяла вопросам использования научных разработок, опытное внедрение которых в практику работ по строительству, ремонту и содержанию дорог показало хорошие результаты. Все более широкое распространение в дорожных организациях России получает применение технологии разметки автомобильных дорог на основе термопластиков, выпуска асфальтобетонных смесей с использованием полимерно-битумных вяжущих, обеспечивающих увеличение сроков службы покрытий.

Для обеспечения высококачественным битумом дорожных пред-

приятий ряда субъектов Российской Федерации в Нижегородской области смонтирована и сдана в эксплуатацию установка по выпуску полимерно-битумного вяжущего на основе полимера типа СБС. Установки по приготовлению полимерно-вяжущих материалов смонтированы в Москве, Московской, Тверской, Свердловской, Тульской областях, Республике Мордовия и Республике Калмыкия. Аналогичные установки строятся и в других регионах России. Определенные результаты достигнуты в части применения битумных эмульсий.

Внедряются в производство рекомендации по защите откосов автомобильных дорог геоматами, сооружению насыпей из грунтов повышенной влажности, ранее не применявшихся в строительстве, устройству асфальтобетонных покрытий с применением антигололедной добавки грикол. В Ленинградской области, Республике Коми и других регионах России осваивается оборудование для автоматического учета состава и интенсивности движения с компьютерной обработкой поступающей информации.

Продолжаются работы по применению в отрасли спутниковой аппаратуры геодезической и геоинформационной точности. В частности экспериментально-производственные работы в данном направлении успешно выполняются в Кемеровской, Томской и Саратовской областях. Перспективными показали себя первые опытно-производ-

ственные работы, выполненные Томской ГАСА по заказу ФДС России, по применению в ряде областей страны для диагностики дорог и мостов высокопроизводительной экспресс-лаборатории повышенной точности, принцип действия которой основан на новом методе оценки напряженного состояния и микроструктуры с помощью голографических, ультразвуковых и оптико-телевизионных измерений. Освоенные производством научные разработки позволили улучшить качество строительных и ремонтных работ. Экономический эффект от внедрения результатов НИОКР составил 125 млрд руб. при суммарных затратах на НИОКР 26,9 млрд руб.

Информация и связь

Обеспечение эффективности системы управления дорожной отраслью России в современных условиях требует качественно нового, комплексного решения задачи информационно-телекоммуникационного обеспечения органов управления и подведомственных организаций. Реальные потребности современной системы управления дорожной отраслью формируют следующие основные цели: обеспечение эффективного функционирования системы управления дорожной отраслью России, обеспечение эффективного и безопасного функционирования сети автомобильных дорог.

Итогом решения задачи информационно-телекоммуникационного обеспечения дорожной отрасли будет создание единого отраслевого информационного пространства. В 1997 году была разработана и утверждена "Концепция построения единой системы комплексного информационно-телекоммуникационного обеспечения дорожной отрасли", создана и введена в опытную эксплуатацию первая очередь отраслевой системы электронной почты и передачи данных.

Реализуется пилотный проект создания опытной системы подвижной производственно-технологической и аварийно-вызывной радиосвязи на автомобильной дороге Москва—Санкт-Петербург—Выборг—госграница.

V. МЕЖДУНАРОДНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

Привлечение и использование зарубежных кредитов и инвестиций

Продолжается работа по привлечению и использованию креди-

тов МБРР в рамках реализации проекта ремонта и восстановления дорог, а также второго проекта по кредитованию дорожно-мостовых работ. В 1997 году Федеральной дорожной службой России подготовлена реализация проекта восстановления и развития дорог Сибири и Дальнего Востока, который включен в "Программу заимствования Российской Федерации у МБРР на 1998 финансовый год". В целях привлечения зарубежных кредитов и инвестиций в дорожное строительство проведены также переговоры с Финской национальной дорожной администрацией и Министерством транспорта и связи Финляндии. С французской фирмой подготовлено предварительное технико-экономическое обоснование проекта строительства скоростной автомобильной магистрали Москва—Санкт-Петербург—госграница, финансирование которой предполагается осуществить за счет гранта Европейского банка реконструкции и развития. Подготовлены предложения для включения в программу "ТАСИС" на 1998 год.

Сотрудничество

Реализуются соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Беларусь о взаимном сотрудничестве по развитию автомобильной дороги Москва—Минск—Варшава—Берлин на участке Брест—Минск—Москва. В рамках Межгосударственного совета дорожников подготовлены к подписанию Устав Межправительственного совета дорожников и Протокол о международных дорогах Содружества Независимых Государств. 10—12 декабря 1997 года проведено XI заседание Межгосударственного совета дорожников.

Проведено очередное заседание Исполнительного комитета Всемирной дорожной ассоциации, в котором приняли участие 32 руководителя дорожных администраций зарубежных стран. Делегация Федеральной дорожной службы России приняла участие в работе XIII Всемирного конгресса Международной дорожной федерации, который состоялся в июне 1997 года в Монреале (Канада). В октябре 1997 года в Москве в рамках Международной дорожной федерации был проведен семинар. Подготовлены материалы и организовано участие представителей ФДС России в работе сессии Комитета по транспорту и связи ЭСКАТО ООН. В рамках межправительственных двухсторонних комиссий по экономическому и научно-техническому сотрудничеству ФДС приняла участие в ряде заседаний.

Выставка дорожной техники и приборов.



НАШ ДОЛГ И ПРАВО

“Черные” дыры дорожных фондов Отпуска по... вынуждению Оргпричины травматизма

Эти и другие темы поднимает в своей статье Виктор МОХНАЧЕВ, председатель ЦК профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства Российской Федерации.



Нынешняя экономическая ситуация в стране отразилась на отрасли снижением платежной дисциплины заказчиков работ, дефицитом средств дорожных фондов, использованием их не по назначению. Все это создало крайне тяжелое социально-экономическое положение в дорожном хозяйстве.

Фактически остановлено строительство новых автомобильных дорог, снижаются объемы работ по содержанию и ремонту дорог.

В большинстве регионов России отсутствуют объемы работ на 1998 год, дорожные организации еле сводят концы с концами.

Мы, к сожалению, начинаем привыкать к тому, что при дырявом бюджете страны, постоянных провалах объявленных реформ средства дорожных фондов являются предметом посягательства со стороны органов власти. Консолидация фондов в составе Федерального бюджета и бюджетов территорий положила начало правовому отвлечению средств. Прошедший год охарактеризован очередной атакой на перераспределение дорожных фондов России. Решение Правительства РФ о секвестировании Федерального дорожного фонда, недостаточный контроль за сбором средств привели к тому, что Федеральный дорожный фонд в прошлом году недополучил значительные средства. А что творится в регионах? Перечень дыр, которые латают средствами дорожных фон-

дов, занял бы не одну страницу. Все можно понять, кроме одного: почему это нужно делать в ущерб дорогам и за счет дорожников? Нецелевое использование средств дорожных фондов обходится стране, по некоторым оценкам, в миллиарды неденоминированных рублей. При этом неясно, как быть с налогоплательщиками, которых обманывает государство, деньги у них берут на развитие дорог, а расходуют на другие цели. В результате бедственного положения дорожных хозяйств участились случаи нарушения действующего законодательства, ухудшилось положение работников отрасли. Десятки тысяч дорожников находятся в вынужденных отпусках, работают в режиме неполного рабочего времени.

Профсоюз, обеспокоенный таким положением в дорожной отрасли, на III Пленуме ЦК профсоюза поставил перед всеми организациями первоочередные задачи по улучшению социально-экономического положения членов профсоюза.

Пленум обязал все органы профсоюза обсудить выполнение отраслевых тарифных соглашений и коллективных договоров за 1997 год, добиться заключения региональных отраслевых тарифных соглашений и коллективных договоров на 1998 год на всех без исключения предприятиях, обеспечить контроль за выполнением взаимных обязательств.

Другой наиболее важной задачей профсоюза является проведение комплекса мер по ликвидации задолженности по заработной плате.

Критическая ситуация в организациях дорожного хозяйства значительно осложнила и без того тяжелое материальное положение наших членов профсоюза. Задержки выплаты заработной платы еще более участились, и задолженность по ней составила в 1997 году около 500 млрд неденоминированных рублей. Кое-где работники не получают кровно заработанных денег по пять и более месяцев.

При задержке выплаты заработной платы свыше 1 месяца профсоюзные организации должны выдвигать требования к работодателям и принимать самое активное участие в разрешении коллективных трудовых споров.

Одной из причин ухудшения положения в дорожной отрасли профсоюз считает слабую работу соответствующих служб по сбору средств налога за реализацию горюче-смазочных материалов как главного источника образования Федерального дорожного фонда.

тельством о труде вынужденные отпуска без сохранения заработной платы по инициативе работодателя не предусмотрены. В этом случае, если работники не по своей вине не могут выполнять обязанности, оговоренные в заключенных с ними трудовых договорах (контрактах),



Устранить эти причины — задача профсоюзных органов всех уровней совместно с работодателями и органами власти.

Непростое положение сложилось и с занятостью работников. Идет сокращение численности работающих в дорожных организациях, и зачастую это происходит по инициативе администрации. С мест поступают тревожные факты массовых сокращений. Так, в Карелии число дорожников только за один квартал сократилось на 10 процентов. А вообще о масштабах занятости в наших отраслях, о перспективе дальнейших сокращений говорит число работников, находящихся в вынужденных отпусках и работающих по графику неполного рабочего времени, — около 15 процентов.

В Читинском облдоруправлении 15 процентов работают по графику неполного рабочего времени. На предприятиях Ростовской области в таких режимах находятся 5 процентов дорожников.

И это происходит несмотря на то, что действующим законода-

работодатель обязан оплатить время простоя в размере не ниже 2/3 тарифной ставки (оклада), а по нашим отраслевым соглашениям — 100 процентов тарифной ставки.

Однако в ДРСУ-5 Севзапавтодора простой по вине администрации оплачивается из расчета минимальной заработной платы. В большинстве же случаев вынужденные отпуска оформляются как отпуска без сохранения заработной платы по инициативе работника. При этом права трудящегося ущемлены вдвойне — он не получает никакой компенсации и приостанавливает стаж работы, дающий право на ежегодный оплачиваемый отпуск.

В этой связи Центральный, республиканские, краевые и областные комитеты профсоюза совместно с Министерством труда и социального развития РФ, органами по труду субъектов РФ, отраслевыми органами управления, работодателями занимаются разработкой отраслевых и региональных программ содействия занятости. На подавляющем числе организа-

ций дорожного хозяйства остается высоким производственный травматизм. Его уровень превышает средний показатель по народному хозяйству в 3 раза. Как показывает анализ, в каждом 3-м регионе у дорожников допущен рост травматизма со смертельным исходом по

сравнению с предыдущим годом. Особенно неблагоприятное положение дел у дорожников сложилось в Амурской, Омской, Челябинской областях.

Среди причин травматизма чаще всего отмечается высокая степень изношенности находящегося в экс-



Все номера оборудованы «под ключ»

плуатации оборудования. В основном же несчастные случаи происходят по организационным причинам, многие из которых лежат на поверхности и видны невооруженным глазом. Еще в августе 1993 года были приняты и введены в действие «Основы законодательства РФ об охра-

ные уровни шума и вибрации, запыленности и загазованности, работающие несвоевременно, а в ряде случаев вообще не обеспечиваются спецодеждой, спецобувью и другими средствами индивидуальной защиты, нарушаются нормы обеспечения работающих с вредными

Ульяновский санитарий «Автомобилист», 50 процентов мест в котором принадлежат дорожникам



В процедурном кабинете

не труда». И это, как отмечали все специалисты, было действительно шагом вперед с начала перестройки после долгого топтания на месте в деле охраны труда.

Однако работающим, как показала 4-летняя практика, этот документ так и не стал. По мнению большинства специалистов, включая департамент охраны труда Минтруда РФ, основная причина этого заключается в том, что в ст.8 «Основ...» **декларируется возможность, а не обязательность** создания службы охраны труда непосредственно на предприятии — основной структуры по организации и соблюдению требований охраны труда на местах. К чему это привело — всем известно. Из-за повышения самостоятельности предприятий и экономических трудностей резко уменьшились затраты на мероприятия по охране труда, сокращены, а в большинстве случаев вообще ликвидированы службы охраны труда. Отсюда — повсеместное ухудшение условий и охраны труда. Зачастую руководители и председатели профкомов стали спокойно относиться к тому, что нет тепла, не работает вентиляция, на рабочих местах повышен-

ными условиями труда молоком или другими равноценными пищевыми продуктами. О какой защите конституционных прав работника может идти речь в данном положении?

Массовым явлением стал допуск работников к выполнению особо опасных работ без необходимого обучения не только по охране труда, но и проведению технологических процессов. Нередко травмируются люди, управляющие механизмами и другой техникой, с которыми они вообще не знакомы.

Крайне неудовлетворительно предприятия обеспечиваются нормативной документацией по вопросам охраны труда. Это правила, типовые инструкции, положения, рекомендации и т.п. Причина все та же — отсутствие средств, а порой просто незнание, что и где можно приобрести.

Комитеты профсоюза всех уровней должны принципиально подойти к решению вопросов улучшения условий и охраны труда, принять меры по созданию или сохранению служб охраны труда на предприятиях, по воссозданию технической и правовой инспекций труда ЦК профсоюза, обеспечению общественного контроля.



На базе отдыха Ростовоаготора «Рубин» на побережье Азовского моря



МАРШАЛ Виктор Куликов: «НАМ ДОРОГИ ЭТИ ПОЗАБЫТЬ НЕЛЬЗЯ...»



Виктор Георгиевич Куликов родился 5 июля 1921 года на Орловщине. Службу в Советской Армии начал в 1939 году. Участник Великой Отечественной войны. День Победы встретил в должности начальника штаба самоходно-артиллерийской бригады. Закончил Военную академию им. Фрунзе, Академию Генерального штаба. В послевоенное время командовал армией в Заполярье, Киевским военным округом, Группой советских войск в Германии. В 1971 году был назначен начальником Генерального штаба — первым заместителем министра обороны СССР, затем главнокомандующим Объединенными Вооруженными Силами государств — участников Варшавского Договора. Герой Советского Союза, академик Академии военных наук.

Наша беседа о дорогах — военных, служебных, житейских. А началась она с вопроса о том, где он встретил Великую Отечественную войну.

— В 1939 году я закончил школу и поступил в Грозненское военнопехотное училище. Prestиж офицера тогда был очень высок, и мальчишки бредили военной профессией. Я не был исключением, в канун войны закончил училище и получил назначение в Киевский Особый военный округ.

Прибыл я на должность помощника командира разведывательной роты. Судьба сложилась так, что на третий день боев погиб командир роты и мне пришлось брать командование на себя. Прямо скажу, нелегко я себя чувствовал на первых порах, имея в подчинении более сотни человек. Но война есть война, и я как командир должен переносить все тяготы службы, показывать пример подчиненным. Те задачи, которые возлагались на наше подразделение, мы выполняли.

— Виктор Георгиевич, вам приходилось участвовать во многих стратегических и фронтовых операциях. Какую роль играли дороги на театре военных действий или, вернее, бездорожье в ходе подготовки и проведения боевых действий?

— Летом 1941 года дороги в равной степени были одинаковыми и для нас, и для противника. Можно было с успехом передвигаться и по грунтовым, рокадным дорогам. Основные направления, где сосредоточились немецкие войска, тоже проходили по хорошим дорогам. Первое — это направление на Ленинград, второе направление — Брест — Москва и третье — на Киев. Поэтому говорить о бездорожье в начальный период не совсем правильно. Что касается 42-го — 43-го годов, действительно дороги тогда были уже другими. В какой-то сте-

пени наша армия приспособилась к тому, чтобы быстро приводить их в порядок, соответственно оборудовать. Там, где невозможно было проехать, делали настилы — «гитары», потом их покрывали досками. Так что передвижение обеспечивалось. В то же время, хотелось бы сказать, что наша техника в отличие от техники противника в большей степени была готова к тому, чтобы двигаться по бездорожью. Сейчас удивляемся, как могли наши газики, ЗИСы, легковые машины передвигаться. Солдатские умельцы как-то приспособились, делали цепи для машин. Использовали и тягачи. Тем не менее отсутствие хороших дорог отрицательно влияло на темпы продвижения, выполнение боевых задач. Наша танковая бригада действовала в лесисто-болотистой местности. И здесь бездорожье сказывалось самым тяжелым образом. Это Калининский фронт, район Старицы, Ржева. Затем Великие Луки, Невель, Полоцк...

— Вы знаете, что военные тоже вносят свой вклад в борьбу с бездорожьем. Федеральное дорожно-строительное управление при Министерстве обороны, которое возглавляет генерал-полковник Иван Марчук, в минувшем году построило и сдало в эксплуатацию 1181 километр дорог. Один из главных объектов этого управления — строительство автомобильной дороги оборонного значения Чита — Хабаровск — Находка общей протяженностью около 3 тысяч километров.

— Я знаю, что возвести эту стратегическую магистраль поручено военным дорожникам и убежден, что это верное решение. Мое личное мнение как человека, который в прошлом возглавлял Генеральный штаб, занимался вопросами стратегического планирования, — дороги крайне необходимы как с точки зрения оперативного предназначения, так и в рамках стратегического использования наших войск. Эта трансконтинентальная магистраль в первую очередь нужна для народно-хозяйственных нужд. Она соединит два континента — Азию и Европу. В свое время я проводил учения Сибирского и Забайкальского военных округов. Войска выдвигались и на Запад и на Восток. Все это крайне затруднялось очень плохими и необорудованными дорогами. А кое-где они полностью отсутствовали. Преждевременно изнашивалась, выхо-

дила из строя техника, темпы движения были низкими. А если говорить о народнохозяйственных задачах, то убытки от бездорожья, прямо скажем, колоссальные.

Будучи Главкомом Группы советских войск в Германии, я восхищался прекрасными дорогами этой страны. Потом посетил Японию. У них широко развитая сеть многоступенчатых дорог. Словом, без хороших дорог нам не обойтись.

— Я помню, вы рассказывали, что в 71-м году во время войны Египта с Израилем, вам приходилось дневать и ночевать в кабинете. По полмесса не появлялись дома. Работать в таком режиме трудно.

— В наше время отношение к службе значительно отличалось от того, как к ней относятся сейчас. На первом плане всегда была работа. Причем не по принуждению, а по глубокому личному убеждению. Речь веду не только о себе. Так думали и мои товарищи. Необходимость такого напряженного труда была не прихотью начальника Генштаба или министра обороны, это была необходимость, связанная с той обстановкой, в которой мы находились. Я припоминаю войну между Индией и Пакистаном. Мы очень внимательно отслеживали те события. Что касается войны Египта с Израилем, то, поскольку у нас было самое тесное сотрудничество с Египтом и с другими арабскими странами, нам вовсе не были безразличны происходившие там процессы. На Генеральный штаб возлагалась задача анализа, оценки обстановки и доклада политическому руководству своих выводов. Действительно, работали сутками. Да и как по-другому? Шла война.

— Ну а домой-то удавалось заскочить хоть на часок-другой?

— Когда удавалось, а когда нет. Но я всегда звонил жене и сообщал, где нахожусь, чтобы не беспокоилась.

— Мария Максимовна фронтовичка?

— Да, старшая операционная сестра самых передовых госпиталей. Я прошел с Марией Максимовной всю войну, и она привыкла к тому, что я все время отдаю службе.

— Лишних вопросов не возникало?

— Абсолютно. Но я должен сказать, что две дочери, которых мы вырастили, знали, что отец интересуется их делами, учебой, обще-

ственной работой, но не более. Мои дети никогда не пользовались моим служебным положением. Например, старшая дочь закончила университет в Петрозаводске и только при вручении диплома с золотой медалью там узнали, что я командующий армией. Так же примерно получилось и в Киеве, где вторая дочь училась в университете.

— А кто дочери по образованию?

— Одна, Лидия, работает в нашем ведомстве. Уже ветеран. Муж у нее полковник. А вторая, Валентина, — доктор медицинских наук, сейчас преподает. А главное — у меня три внука и внучка — 30, 28, 25 и 21 год, правнуку — 6 лет, правнучке — полтора года. Кстати, все три внука служили в Вооруженных Силах, причем как положено, без поблажек.

— А чем увлекается маршал Куликов в свободное время?

— Когда представлялась возможность использовать отпуск, я всегда брал с собой семью. Отдыхали мы в Сочи. Другое дело, что редко удавалось использовать отпуск полностью. В основном две-три недели и — на службу. Люблю рыбалку. Большой любитель охоты.

— Вам приходится встречаться с начальником Генерального штаба, министром обороны, Верховным Главнокомандующим. Насколько востребован ваш огромный опыт?

— Я думаю, этот опыт можно было бы использовать побольше и поактивнее. Правда, мы тоже не сидим сложа руки. Вместе с президентом Академии военных наук генералом армии Гареевым подготовили обстоятельный доклад, изложили свои взгляды на концепцию реформирования Вооруженных Сил. Передали в Генеральный штаб, министру обороны, в Совет обороны. Я недавно выступал на эту тему и хочу еще раз сказать, что без выделения денежных средств, без достаточного бюджета мы не можем выполнить те требования, которые предъявляются к нам. Много сейчас говорят о том, что нужно сокращать Вооруженные Силы. Их, конечно, нужно сократить. Но мы должны в какой-то степени сообразовывать свои действия с состоянием армий тех стран, что мы в прошлом считали вероятным противником. Они сокращают свои Вооруженные Силы или нет?

— Они, к сожалению, этого не делают.

— Я хотел бы коснуться блока НАТО. Варшавский Договор ликвидирован. Ликвидирована угроза, как говорят на Западе, воздействий с Востока. А НАТО как военная структура существует, распространяется на Восток. Для чего, если нет противника? Хотелось бы, чтобы эта военная организация была распущена, а существовал бы лишь политический союз в лице ОБСЕ. Были миротворческие силы, представленные на равных, на государственной основе.

— Товарищ маршал, вы более чем полвека прослужили в Вооруженных Силах СССР, сейчас служите в Российской армии. В чью пользу сравнение?

— Для меня это очень тяжелый и мучительный вопрос. Здесь даже сравнить трудно. Сейчас идет распад вооруженных сил. Единственное, что осталось, — ракетные войска стратегического назначения. Они еще в какой-то степени отвечают тем требованиям, которые предъявляются к этим войскам. Еще, пожалуй, мы можем положиться на Воздушно-десантные войска.

— Вам приходится бывать в войсках?

— Очень редко. Отдельные приглашения бывают. На показательные учения, которые проводят министр обороны или его заместители. Но, я считаю, этого недостаточно.

— Я думаю, читателям интересно узнать, каков сейчас статус Маршала Советского Союза Куликова?

— В СССР насчитывалось 40 Маршалов Советского Союза. Ныне здравствующих всего четыре: Соколов, Куликов, Петров и Язов. Трое являются действующими. В соответствии с Указом Президента Российской Федерации мы проходим службу в качестве советников при Министерстве обороны. Функции и задачи, которые возлагаются на нас: выдача рекомендаций и предложений по вопросам военного ведомства. Кроме того, я являюсь членом политического консультативного Совета при Президенте в палате по обороне и безопасности.

— Значит, у нас только один Маршал Советского Союза не служит?

— Да, маршал Язов — в отставке.

— А есть такое звание по статусу?

— Звания такого нет. Но прецедент есть.

— Виктор Георгиевич, а с кем из наших видных военачальников вам довелось служить?

— Когда я был начальником Генерального штаба — первым заместителем министра обороны, мне довелось взаимодействовать со всеми Маршалами Советского Союза времен Великой Отечественной войны за исключением ушедшего уже тогда из жизни Маршала Советского Союза Говорова. По указанию министра обороны я периодически с ними встречался, доводил те или иные решения, касающиеся деятельности Вооруженных Сил, рассказывал о положении дел.

— Можете вспомнить какой-то интересный эпизод?

— Вот хотя бы встреча с прославленным Маршалом Советского Союза Георгием Константиновичем Жуковым. Был какой-то юбилей. Министр обороны Андрей Антонович Гречко и Георгий Константинович вспоминали, как раньше в кавалерии служили, и вдруг Жуков обращается к Гречко: "А что это за молодой человек, генерал армии?" Андрей Антонович улыбается: "Начальник Генерального штаба". "Очень уж молод для такого поста". Гречко говорит: "Георгий Константинович, вам было чуть больше сорока, когда вы стали начальником Генштаба". "Это было когда? А сейчас не следовало бы назначать таких молодых". Правда, когда я рассказал, как воевал, что закончил, какой путь прошел в армии, Жуков сменил гнев на милость и завершил разговор мыслью о том, что, может быть, действительно надо молодежи дорогу давать.

— Виктор Георгиевич, мы знаем, что в те времена общественно-политическая обстановка складывалась порой очень жестко. Приходилось ли вам поднимать Верховного Главнокомандующего с постели и докладывать какие-то вопросы, не терпящие отлагательства?

— Приходилось. Был такой случай, когда начальник Главного разведывательного управления генерал армии Ивашутин доложил мне о начале боевых действий между Индией и Пакистаном. Министр обороны в это время находился вне Москвы. Я тогда докладывал обстановку Брежневу. Это было в три или четыре часа ночи. Леонид Ильич дал указание срочно собрать всех членов Совета обороны, чтобы подробнее разобраться в ситуации, сложившейся между Пакистаном и Индией.

— А где и в каком звании вы встретили Победу?

— Лично для меня война закончилась в районе Ростка и Висмара. Наша 66-я тяжелая самоходная артиллерийская бригада, действуя в составе 3-го Гвардейского танкового корпуса 70-й общевойсковой армии, там соединилась с английскими войсками, наступавшими с Запада. Было братание, взаимная радость, веселье. Затем я посетил Берлин и на рейхстаге учинил свою подпись. Был я тогда подполковником.

— На 50-летие Победы, когда вы принимали на Красной площади парад, казалось, что в обществе кардинально изменилось отношение к ветеранам. Власти проявляли повышенную заботу, и думалось, что так будет постоянно. Но отгремели салюты, праздники прошли, и все осталось по-старому...

— Мне приходится согласиться с вашим суждением. Отношение к ветеранам войны, людям, которые защищали честь, свободу и независимость нашего государства, оставляет желать лучшего. Как правило, внимание проявляется в предпраздничные и праздничные дни. А как живут ветераны в будни? Мне кажется, что четкой программы по отношению к ветеранам нет. Как председатель комиссии по увековечиванию памяти погибших воинов, я объездил всю Европу и соприкасался со многими ветеранскими организациями. Хочу сказать, что там отношение к участникам войны совершенно иное. Достоинно подражания. У нас, к сожалению, такого внимания нет. Надеюсь, что сейчас, когда создан Координационный совет по взаимодействию ветеранских организаций в Москве, где я являюсь одним из сопредседателей, мы сумеем объединить усилия. Может, дело и поправится.

— И последний вопрос, что бы вы пожелали читателям "Автомобильных дорог"?

— Прежде всего доброго здоровья, благополучия. Пусть по-доброму относятся к памяти павших, к ветеранам, труженикам тыла, отстоявшим мир на земле. На фронтовых дорогах мне приходилось встречаться с военными дорожниками очень часто. И я испытываю к ним особое уважение. А сейчас проблема автодорог напрямую связана с возрождением экономики.

*Беседу вел
полковник Евгений МОСКАЛЬ*

Валерий ВЯТСКИЙ, Виктор ЗАГУМЕННОВ (фото)

УДАЧИ И ЗАДАЧИ

Итоги социально-экономического развития транспортного комплекса в 1997 году и задачи на 1998 год рассмотрела расширенная коллегия Министерства транспорта России.

Коллегия собрала 350 руководителей крупнейших предприятий морского, речного, автомобильного, городского электрического и промышленного железнодорожного транспорта, ученых, высокопоставленных представителей смежных министерств и ведомств.

В транспортном комплексе сохранены устойчивые тенденции процесса стабилизации и обеспечены потребности населения и отраслей экономики на предоставляемые услуги. Темпы грузооборота более чем на 20 пунктов превысили показатели, сложившиеся за прошлый год. Реальные сдвиги имеют место на морском, внутреннем водном и автомобильном транспорте. Возросли объемы перевозок пассажиров во внутригородском сообщении. Последовательно реализуется программа реформ.

Совершенствуется система управления транспортом, формируются правовые основы экономической и инвестиционной деятельности, тарифной, научно-технической и инвестиционной политики. Прорабатывались и решались задачи, имеющие наиболее важное и принципиальное значение в структуре намеченных институциональных преобразований. Стабильно развивался рынок транспортных услуг.

Предприятиями негосударственных форм собственности выполняется на автомобильном транспорте 90 % перевозок грузов, на морском — 99 %. Предприятия отраслей транспортного комплекса доминируют на рынке транспортных услуг. Удельный вес предприятий транспортного комплекса в Едином государственном регистре предприятий и организаций (ЕГРПО) увеличился до 26,5 %. На их долю приходится свыше 50 % отправления грузов, на долю МПС России — 10,8 %, трубопроводного — 9,5 %. Около 30 % отправления грузов приходится на железнодорожный транспорт предприятий других отраслей, не входящих в систему МПС.

Темпы производительности труда опережают рост реальной заработной платы в целом по отрасли транспортного комплекса на 1,4 процентного пункта, в том числе на морском транспорте — на 1,0 и на внутреннем водном — на 7,7 процентного пункта. Рентабельно работающими предприятиями получена прибыль в размере свыше 4 трлн рублей. В полном объеме выполнено задание по перечислению налоговых платежей в федеральный бюджет. На реструктуризацию отраслей транспортного комплекса было привлечено 5,7 трлн рублей капиталовложений, что на 12 % превысило показатели 1996 года.

Осуществлены меры по повышению надежности функционирования транспортной системы. Развернута реконструкция всех федеральных морских торговых портов, последовательно наращиваются мощности перегрузочных комплексов, вводятся в действие объекты систем управления судов, пополняется парк подвижного состава наземного городского и пригородного пассажирского транспорта, осуществляется развитие внутренних водных путей и сети терминалов.

В то же время общее состояние экономики, кризис неплатежей,



Выступает первый заместитель руководителя ФДС В. Евстигнеев.

В кулуарах заседания.

рост дебиторской задолженности за выполненные перевозки, низкая инвестиционная активность предприятий и организаций, необходимость совершенствования механизма реформ и формирования эффективной системы налогообложения не позволили реализовать всех намеченных на минувший год планов.

Секвестирование бюджета обострило положение дел по транспорту и объектам инфраструктуры, находящимся в непосредственной ответственности го-

сударства. (Завоз грузов в районы Севера, содержание ледокольного флота, включая атомный флот, внутренних водных путей, реконструкция шлюзового хозяйства, финансирование специальных учебных заведений, осуществление федеральных целевых программ, техническое перевооружение предприятий и объектов, обеспечивающих безопасность работы транспорта, компенсация затрат пассажирского транспорта для перевозки граждан, пользующихся правом льготного проезда.)

Основными задачами 1998 года являются: дальнейшее углубление экономической реформы в отраслях транспортного комплекса, проведение институциональных преобразований, обеспечивающих поддержание устойчивой тенденции стабилизации экономики и рост эффективности работы транспорта.

Необходимо активизировать работу по реализации государственных федеральных программ, обновлению парка транспортных средств, в основном за счет техники отечественного производства, модернизации транспортной инфраструктуры, применению прогрессивных технологий, ориентированных на высокое качество транспортных услуг.

Следует четко ориентировать работу министерства на поиск возможностей инвестирования транспорта, решение проблем неплатежей, расширение налогооблагаемой базы, обеспечение поступлений в федеральный бюджет, контроль за целевым использованием бюджетных средств, формирование внебюджетных фондов, повышение конкурентоспособности

российских перевозчиков на рынках транспортных услуг.

Назрела необходимость решить вопросы, связанные с мерами по обеспечению доступности транспортных услуг для малообеспеченных слоев населения, в том числе проживающих в районах Крайнего Севера и других отдаленных районах. Подготовить решение проблемы упорядочения льгот по оплате проезда на общественном транспорте.

Предстоит реализовать комплекс мер по обеспечению безопасного функционирования и устойчивого социально-экономического развития транспортного комплекса в целях перехода на качественно новый этап экономической реформы в рамках среднесрочной программы Правительства Российской Федерации на 1997—2000 годы "Структурная перестройка и экономический рост".

В числе приоритетов также: меры по обеспечению безопасности дорожного движения, судоходства, эксплуатационной надежности объектов транспортной инфраструктуры, снижению воздействия транспорта на окружающую среду. План действий министерства по обеспечению безопасного функционирования и устойчивого социально-экономического развития транспортного комплекса на 1998 год утвержден коллегией.

На заседании коллегии Министерства транспорта с развернутой информацией о работе Федеральной дорожной службы по реформированию отрасли и развитию партнерских отношений с отраслями транспортного комплекса выступил первый заместитель руководителя ФДС России В.Д. Евстигнеев.



Валерий ХИТРИН, првсс-секретарь Кировавтодора

ПОСЛЕДНИЙ ПРИЮТ “САТАНЫ”

Недавно Российское агентство по патентам и товарным знакам и Всероссийский НИИ государственной патентной экспертизы приняли решение о выдаче патента на изобретение группы вятских дорожных строителей.

Изобретение очень простое: вместо традиционных железобетонных мостов через речки при строительстве дорог они использовали оболочки снятых с вооружения ракет страте-

гического назначения СС-18 и СС-20. За необычайную точность попадания американцы в свое время окрестили ракету СС-18 “сатаной”.

Сами того не ведая, кировские дорожники навели прочный мостик между политикой и экономикой, связав воедино конверсию с народнохозяйственными нуждами. Стеклотекстолитовые элементы транспортно-пусковых ракетных комплексов чрезвычайно прочны, не гниют и выдерживают колоссальные нагрузки на сжатие. Их стыкуют между собой, достигая желаемой длины и укладывают под дорожной насыпью вдоль русла

речки, затем засыпают грунтом и все, мост готов!

Внутренний диаметр пластиковых звеньев 3,3 м. Он позволяет свободно пропускать даже вешние, паводковые воды, не говоря уже об обычном режиме вятских речушек. Технология укладки таких труб настолько “дуракоустойчива”, что не требует специальных знаний и подготовки.

Безусловно, первооткрывателями в использовании конверсионных труб кировчане себя не считают. Эту идею начальник подотдела эксплуатации мостов и сооружений Кировавтодора А.Большаков перенял в Удмуртии, когда работал там главным инженером Кировского мостостроительного управления №11. А когда перешел в Кировавтодор, решил продолжить эксперименты на вятской земле. Съездил на одну из баз ликвидации ракет в Удмуртию, где у него имелись связи, привез в Киров пробные звенья от транспортно-пусковых комплексов. И процесс пошел.

На трассе Киров—Котельнич, неподалеку от областного центра, всем водителям хорошо известна

речка Пагинка. В марте 1995 г. здесь место аварийного моста заняли первые звенья от СС-20. Затем конверсионные трубы появились у села Осинковка на трассе Нема — Кильмезь, на дороге Даровской — Подосиновец, на федеральной трассе “Вятка”...

Всего за три года ракетные оболочки заменили 18 аварийных мостов в железобетонном и деревянном исполнении.

— Вообще под те расходы воды по старой технологии на речках, где уже уложены ракетные пусковые комплексы, надо было строить дорогостоящие капитальные мосты из железобетона, — говорит начальник Кировавтодора В.Вылгужанин. — Изобретение же наших сотрудников позволило за три года получить экономический эффект 18 миллиардов рублей в ценах 1997 года. Приведу простой пример. По первоначальному проекту строительство моста через реку Ишеть в Советском районе требовало три миллиарда рублей, израсходовали всего 500 миллионов...

Комментарии, как говорится, излишни.

НОВОЕ В ДОРОЖНОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ ЗА РУБЕЖОМ

Защита от коррозии преднапряженной арматуры автодорожного путепровода (Великобритания)

“Anti-Corrosion Methods and Materials” (1997, m. 44, № 6)

Реконструкция путепровода на пересечении автодорог А3 и А31 в г. Гилдфорде включала удаление старой преднапряженной системы и замену ее новой, а также реконструкцию устоев при сохранении движения по путепроводу и под ним. Стальные пряди проходят в пластмассовых каналах, в которые специальной насосной установкой нагнетали раствор. Система преднапряжения путепровода включает 10 каналов длиной 75 м и 2 длиной 55 м диаметром 160 мм из высокопрочного полиэтилена, в каждом из которых проходят 35 стальных пучков с пластмассовой оболочкой. Раствор на основе микрокристаллического вазелина, содержащий замедлители коррозии и влагоотталкивающие добавки, создает постоянную эластичную среду, обеспечивающую герметизацию и защиту пучков. Применение такого раствора позволяет извлекать отдельные пучки или всю прядь для обследования.

Устройство слоя усиления на взлетно-посадочной полосе аэропорта в Мельбурне (Австралия)

“Asphalt Revue” (1997, m. 16, № 2)

За шесть недель на главную северную взлетно-посадочную полосу (ВПП) аэродрома уложили 26 тыс. т асфальтобетонной смеси слоем 50 мм. Работы по устройству слоя усиления вели в ночное время и укладывали его поверх существующего покрытия толщиной 14 мм из плотной асфальтобетонной смеси с подобранным гранулометрическим составом. На работах было занято более 60 рабочих и 2 асфальтобетоноукладчика. Шероховатость новому покрытию придавали нарезкой борозд. В соответствии с проектом на ВПП и рулевых дорожках заменили осветительную систему.

Новая дорожная система аэропорта Леонардо да Винчи в Риме (Италия)

“Industria Italiana del cemento” (1997, № 724)

Являясь частью плана модернизации и развития этого аэропорта, новая дорожная система обслуживает как его часть для международных, так

и для внутренних перевозок. Модернизирована техническая база аэропорта, соединенная с существующей автомагистралью, ведущей в Рим. Новая дорожная система потребовала строительства ряда эстакад шириной 15—35 м в обход ранее существовавших наземных дорог, подъездных рамп шириной 9—11 м и создания системы служебных тоннелей и коллекторов. Служебные тоннели типовым сечением 3,5 х 4 м из сборного бетона соорудили открытым методом. Максимальная скорость движения автомобилей — 50 км/ч. К 2005 г. аэропорт должен обслуживать 31,1 млн пассажиров в год, при этом будет совершаться 274300 полетов авиалайнеров в год при 427000 т грузоперевозок в год.

Новое поколение прогибомеров (Франция)

“Bulletin des Laboratoires des Ponts et Chaussées” (1997, № 208)

Новое поколение прогибомеров “Флаш”, разработанное в опытно-конструкторском центре г. Анже, отвечает трем основным требованиям — обеспечить точность измерений, соответствующую самым лучшим современным приборам; увеличить скорость измерения до 10 км/ч; повысить удобство использования прибора, особенно при таких функциях, как опускание и подъем измерительной балки, защита балки от сдавливания. Испытания опытного образца показали, что принятые технические решения позволяют достичь практически всех поставленных целей.

Вантовый мост через р. Гвадиана между Испанией и Португалией

“Industria Italiana del cemento” (1997, № 723)

Этот мост, соединяющий автодорожные системы двух стран, не препятствует судоходству на реке ввиду отсутствия стеснения русла реки опорами моста. Полная длина моста — 666 м при длине центрального пролета — 324 м и боковых — по 135 м. Мост хорошо вписывается в окружающую местность. Ширина реки в месте мостового перехода — 400 м, глубина — 10 м. Мост имеет два пилоны, один из которых расположен на берегу, а второй в русле недалеко от противоположного берега. Пролетное строение — преднапряженная железобетонная балка трапецеидального сечения шириной от 11 до 18 м, высотой 2,5 м, бетонизируемая консольно-навесным методом. Продольное напряжение создается 72 арматурными стержнями из высокопрочной стали диаметром 32 мм.

Материалы рубрики подготовила Ася БУРДО

ЧТОБ ЕХАТЬ ДАЛЬШЕ ПЕРЕЕЗДА

После страшной трагедии, случившейся осенью 1996 года на железнодорожном переезде 23-й км перегона Мокрый Батай — Конармейская, что в Ростовской области («Автомобильные дороги» писали об этом в № 11 за 1996 год, №№ 3, 7 за 1997 год), многими заинтересованными ведомствами были сделаны соответствующие выводы. В частности, переработана Инструкция по эксплуатации железнодорожных переездов МПС России, внесены изменения в Кодекс РФ об административных правонарушениях в части усиления ответственности за нарушение правил движения через железнодорожные переезды, проведено массовое профилактическое мероприятие под названием «Внимание, переезд», в соответствии с решением Правительственной комиссии Российской Федерации по обеспечению безопасности дорожного движения на заседаниях рабочей группы заслушаны практически все руководители железных дорог России... Но спустя год следует новое происшествие с тяжкими последствиями, на сей раз в Пензенской области. Рейсовый автобус с пассажирами на переезде столкнулся с пригородным поездом.

Так что же, все мероприятия оказались неэффективными, на практике ничего не изменилось? И нет никаких гарантий, что подобные трагедии не повторятся?

Об этом ведут сегодня речь



старший инспектор по особым поручениям ГУ ГАИ МВД России Вячеслав ПОЗДНЯКОВ,



заместитель начальника Департамента пути и сооружений МПС России Владимир ЧИКИН,



ведущий специалист этого министерства Вячеслав НИКИТИН



и старший научный сотрудник ВНИИЖТ МПС России Юрий ТЮПКИН,

отвечая на вопросы нашего корреспондента Ивана Козлова.

— **Первый вопрос, так сказать, лобовой: почему, несмотря на огромное количество мероприятий профилактического плана и оргвыводов из ростовской трагедии, все почти один к одному повторилось под Пензой?**

— Основная причина — недисциплинированность водителя. До тех пор пока мы не воспитаем законопослушного водителя, да и в целом участника дорожного движения, вряд ли можем рассчитывать на кардинальное решение проблемы. Но это только одна сторона медали.

— **Если можно, конкретной об этом, пожалуйста...**

— Можно, конечно. Далеко от места этой трагедии уходить не будем, остановимся на местных примерах. Казалось бы, где-где, а здесь уж точно должны были все ужаснуться тому, что произошло, и сделать необходимые выводы... Но вот на территории области проводится месячник по безопасности движения «Внимание, переезд», в котором приняло участие около тысячи сотрудников органов внутренних дел. И что мы видим? Выявлены 824 нарушителя правил проезда железнодорожных переездов. В феврале этого же года в области утверждаются «Требования, предъявляемые при перевозке детей автомобильным транспортом», они доведены до всех автопредприятий, и что же? Госавтоинспекция области проводит после этого операцию «Автобус» и выявляет 845 грубых нарушений Правил дорожного движения, из осмотренных 9367 автобусов запрещает эксплуатацию технически неисправных 590 машин, закрывает 15 автобусных маршрутов. Более того, выявлено 15 «бесхозных» переездов, то есть таких, хозяев у которых в настоящее время нет. И это, повторимся, происходит там, где все еще свежа память об этой трагедии.

— **А не может ли трагедия повториться в том же месте?**

— Нет, это исключено. В настоящее время переезд обслуживает дежурный работник железной дороги, и потом, построен объезд, а по старому пути в основном движется лишь сельскохозяйственная техника. Интенсивность движения тут минимальная: из подвижного состава железной дороги в сутки проходит только одна пара поездов.

— **Мы говорили о второй стороне медали, что имело в виду?**

— Да, действительно, водитель нарушил правила безопасного проезда через переезд, но что реально сделано и реализуется железными дорогами для того, чтобы обеспечить беспрепятственный и безопасный проезд автотранспортных средств через переезды?

Не секрет, что некоторые переезды превратились в своеобразные

«отстойники» автомобильного транспорта. Сколько времени приходится терять водителям в ожидании, когда переезд будет открыт для движения.

А что, редки случаи, когда переездная светофорная сигнализация работает, а поезда нет? Транспорт стоит «на отстое» десятки минут.

В конце концов водители привкают к тому, что поезд «появляется» на переезде «вне зависимости» от времени начала работы сигнализации.

А отсюда и нарушения на переездах.

— **И что же в этом направлении делается железными дорогами?**

— Уже разработаны и проходят опытную эксплуатацию на ряде переездов железных дорог переездные автоматические контрольные устройства, обеспечивающие включение светофорной сигнализации на переезде в зависимости от реальной скорости подвижного состава. То есть вне зависимости от скорости поезда через 1 минуту после начала работы переездной сигнализации его головной вагон вступает на переезд.

Второе устройство — это специальная световая и звуковая сигнализация (проблесковый маячок красного цвета и сирена) для дополнительного информирования участников дорожного движения об аварийных и иных непредусмотренных обстоятельствах на переезде.

И, наконец, на переездах с интенсивным движением подвижного состава и транспортных средств устанавливаются комплексы технических средств ограждения железнодорожного переезда — устройство по недопущению несанкционированного выезда транспортных средств на железнодорожный переезд при приближении к нему поезда, представляющее собой металлические плиты, поднимающиеся из проезжей части автодороги через несколько секунд после начала работы запрещающих сигналов переездной светофорной сигнализации.

— **Пока мы об одной области речь вели, а что в целом в стране делается?**

— Только за первое полугодие на переездах (данные за год еще не подведены. — Прим. ред.) зарегистрировано 234 дорожно-транспортных происшествия, при которых погибли 92 и ранены 253 человека. По сравнению с аналогичным периодом прошлого года количество таких аварий возросло больше, чем на треть, и число жертв увеличилось на 55,9 процента. Из числа обследованных 203 переезда не понятно чьи. В ходе проведения месячника «Внимание, переезд» (а это мероприятие, повторимся, проводилось в масштабах всей России) проверено чуть менее 19 тысяч переездов, и в

10 тысячах выявлены недостатки в эксплуатационном состоянии. Особенно много их было на Октябрьской железной дороге, Московской, Западно-Сибирской. Принято решение закрыть 586 переездов, из них 216 — в связи с необеспечением безопасности движения.

— Хорошо бы, конечно, закрыть все и строить путепроводы...

— Хорошо бы... Но тут вот что сказать надо. До конца этого года мы планируем закрыть 417 переездов и построить вместо них 49 путепроводов. Разницу в цифрах чувствуете? Дорогая это штука — путепроводы, не потянем мы, чтоб решить такой вопрос за один присест, как говорится. Надо исходить из реальностей, а они таковы, что в ближайшие годы переезды все же будут существовать.

— И, следовательно, будут мнужиться аварии и трагедии?

— Давайте опять вернемся к итогам нашего профилактического мероприятия «Внимание, переезд». Оно нам не только цифры дало. Мы провели и большую аналитическую работу.

С чем связаны происшествия на железнодорожных переездах? Со столкновениями транспортных средств с подвижным составом железной дороги. Кто здесь главный виновник? Водители. Что сопутствует авариям? То, что переезды имеют недостатки в техническом и эксплуатационном состоянии — в содержании настилов и дорожного покрытия, переездной сигнализации, шлагбаумов, дорожных знаков...

Тот же анализ показал, что очень эффективно на пересечениях железнодорожных путей с автомобильными дорогами укладывать резиновые настилы — безопасность движения значительно повышается. В этом году такими настилами планировалось обустроить 130 переездов.

Далее, мы установили, что на переездах, обслуживаемых дежурными работниками, крупных происшествий практически не бывает. Вывод, как понимаете, сам собой напрашивается.

— Но ведь когда-то же популяризировали так называемый «белорусский метод» в части экономии денежных средств за счет сокращения дежурных по переездам?

— Сейчас целесообразно выйти с предложением в МПС России об отказе от перевода переездов из разряда охраняемых в неохранные при их нахождении на главных путях основных магистралей железных дорог. Экономить на здоровье и благополучии нельзя. Кстати, в адрес МПС у нас есть и еще предложения. К примеру, рекомендовать железным дорогам в целях ис-

ключения длительных задержек автотранспорта у переездов произвести корректировку схем включения переездной светофорной сигнализации с учетом реальных скоростей движения поездов и графиков маневровой работы. А автотранспортные предприятия должны «увязать» график движения пассажирского транспорта и перевозок серийных грузов с графиком прохождения поездов через переезды...

Если все это осуществить, то, безусловно, аварийность на переездах снизится.

— Скажите несколько слов о новой инструкции.

— Инструкцию по эксплуатации железнодорожных переездов МПС России утвердило еще МПС СССР в 1991 году, и мы ею пользовались до сегодняшнего дня. Новая инструкция утверждена этим летом. О ней, к сожалению, еще не все знают, и хотелось бы остановиться на некоторых ее положениях более подробно. Программные строки из нее даже надо процитировать.

Инструкция устанавливает общие положения, классификацию и порядок определения категорийности переездов, требования к устройству, оборудованию, содержанию и ремонту переездов, порядок организации работы и обязанности дежурного по переезду, основные требования при проезде транспортных средств...

Все организации и лица, пользующиеся переездами, обязаны руководствоваться одним из главных условий обеспечения безопасности движения: железнодорожный транспорт имеет преимущество в движении перед всеми остальными видами транспорта...

При наличии путепроводов переезды, расположенные на расстоянии 5 км и менее от них, подлежат закрытию в установленном порядке.

В случаях неудовлетворительного содержания автомобильных дорог (улиц) на подходах к переездам начальник дистанции пути вносит представление руководству местной территориальной Госавтоинспекции о прекращении движения транспортных средств через такие переезды до приведения автомобильных дорог в надлежащее состояние...

В инструкции, кстати, есть немало строк, адресованных непосредственно автодорожникам. Там, в частности, написано, что при подходах к переезду автомобильных грунтовых дорог без твердого покрытия на протяжении не менее 10 метров от головки крайнего рельса в обе сто-

роны должно быть нанесено твердое покрытие. Отмечается, что работы по ремонту и содержанию автомобильных дорог — подъездов к переездам общего и не общего пользования до концов шпал ближних рельсов осуществляется за счет средств владельцев этих дорог.

— А какие меры будут применяться к нерадивым...

— В августе текущего года вступил в силу Федеральный закон Российской Федерации «О внесении изменений и дополнений в Кодекс РСФСР об административных нарушениях». Согласно ему, теперь, если водитель рискнет проскочить переезд при закрытом или закрывающемся шлагбауме, запрещающем сигнале светофора, водителя ждет штраф в размере пяти минимальных зарплат или лишения права вождения до полугода. Раньше размер штрафа за нарушение правил перевозки опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов. В десять раз больше станут платить те, кто допустил повреждение дорог, железнодорожных переездов. Будут нести наказание и те, кто допустит остановку или стоянку на переезде.

— Что значит остановка на переезде?

— Границы железнодорожного переезда в уже упоминавшейся ранее инструкции определены конкретно: это линия, пересекающая автомобильную дорогу по оси шлагбаумов, а где их нет — по оси установки соответствующих дорожных знаков. Следовательно, остановки и стоянку нельзя делать между шлагбаумами или знаками. И вообще хотелось бы сказать о том, что нельзя наши жесткие санкции считать жестокими. Жесто-

кость — это другое, это когда гибнут и становятся калеками люди. В Уфе, к примеру, водитель такси при закрытых уже автоматических шлагбаумах решил проскочить перед идущим поездом — в результате шесть трупов, на станции Тучково, что под Москвой, объехала закрытый шлагбаум иномарка — трое из машины погибли, шестерым пассажирам электропоезда пришлось оказывать медицинскую помощь, плюс к этому с рельсов сошли пять вагонов, четыре из них подлежат исключению из рабочего парка, повреждено двести метров пути, две опоры контактной сети...

Мы хотим сказать, что надо, и это главное, создавать все условия для безаварийного движения транспорта через переезды. Конкретные предложения в этом направлении у нас есть, в сегодняшней беседе мы упомянули только часть их, иначе пришлось бы беседу вести, а пересказывать длинный перечень всех этих предложений... Но есть еще такое понятие, как самодисциплина. Вы ведь наверняка слышали рассказы о том, как на Западе люди не идут через дорогу, даже если она совершенно пуста, но горит запрещающий сигнал светофора. У нас же даже с детьми на руках идут под колеса...

Так вот, самодисциплину, уважение к законам надо воспитывать. В том числе и экономическими санкциями. И, конечно же, пропагандой. Очень хорошо, что ваш журнал решил провести «круглый стол» на эту тему. Если хоть часть читателей поймет отныне, что «болеть» за безопасность на дорогах, в частности на переездах, надо не только сотрудникам ГАИ, но и всем нам, то, значит, разговор был не напрасным.

Железнодорожные переезды, оборудованные новыми устройствами, повышающими безопасность движения.



Хурам МУРАДОВ,
кандидат технических наук

ЛАВИНА

Снежные лавины во всем мире каждый год собирают свой печальный «урожай». Зимой 1996 г. на Северном Кавказе мощная лавина накрыла автобус с десятками пассажиров... Изучение характера и закономерностей поведения лавин поможет сохранить многие жизни.

В Содружестве Независимых Государств почти все горные районы лавиноопасны. В среднего рья Северного и Южного Урала лавиноопасные участки имеются на склонах кольцевых вершин, поднимающихся над границей леса, Восточные Карпаты, имеющие альпийский характер, благоприятствуют образованию лавин, многочисленные районы значительной лавинной опасности есть на Большом Кавказе, в Средней Азии и Южном Казахстане. Воздействие лавин на население и хозяйственные объекты возрастает по мере освоения горной территории. Это подтверждают статистические данные.

существенная расчлененность рельефа создают благоприятные условия для формирования мощных лавин.

Наблюдениями установлено, что высота снежного покрова имеет прямую зависимость от высоты местности, в районе перевала Анзоб она составляет в среднем 400 см. В связи с обильными снегопадами в ноябре — декабре лавинная активность преобладает на северных склонах, а в январе — феврале идет снегонакопление, и их интенсивность несколько уменьшается. По среднемноголетним данным снежный покров в районе перевала набирает максимальную толщину в апреле и на этот период приходится максимум интенсивности образования лавин.

Сухие лавины из свежеевыпавшего снега начинают сходить преимущественно с северной стороны в конце октября и начале ноября месяца (12,6 процента от годового количества). Например, 9 и 20 ноября 1985 г. на 87,6-м км автодороги (абсолютная высота — 3100 м) с высоты 3400—3500 м сошли лавины объемом до 500 м³ и перекрыли дорогу, причем первые лавины сходят при небольшой толщине снега — 20—30 см. Далее, с уменьшением средней температуры воздуха, количество схода лавин тоже

а также западных или северо-западных циклонов, характеризующихся большим количеством твердых осадков, резким колебанием температуры и приводящих к сходу лавин сухого или влажного снега. В результате этих синоптических процессов в районе создаются оживленная циркуляция и неустойчивая погода, происходит выпадение большого количества осадков, вызывающих сход лавин.

Продолжительность лавиноопасного периода в районе Анзобского перевала составляет около 200 дней. С уменьшением абсолютной высоты лавиноопасного периода, например, на Шахристанском перевале по автодороге Душанбе — Ташкент (абсолютная отметка — 3200 м) она составляет 170 дней, в бассейне реки Искандеркуль (2204 м) — 70 дней.

Анализ показывает, что около 60 процентов лавин формируется на склонах с крутизной 35—50°. Это объясняется тем, что в данном диапазоне самое большое снегонакопление и образование так называемых снежных досок. На склоны крутизной 15—35° приходится 23,4 процента лавин, при крутизне в пределах 50—60° частота и объемы схода лавин уменьшаются, а при крутизне

зависит с ним различие проводимых восстановительных и предохранительных работ указывают на необходимость дифференциации ДЭУ, особенно в отношении их оснащенности. Дифференциация касается количества и мощности техники, номенклатуры технических средств.

Специфика горной республики, частота и неожиданность проявления оползневых подвижек, возникновение селевых потоков, необходимость борьбы со снежными лавинами и снежными завалами требуют постоянного наличия машин и механизмов на опасных участках, так как их срочная переброска в критических ситуациях с одного объекта на другой практически невозможна. Выделить достаточное количество дорожно-строительных машин, сформировать специальные отряды для быстрой ликвидации аварийных ситуаций большинством стран Содружества Независимых Государств в полной мере не могут по экономическим причинам. Поэтому так важно, чтобы на участках, подвергающихся воздействию опасных природных явлений, знали о научных проработках, рекомендациях, касающихся специфики образования и схода лавин в зависимости от местных условий.

Таблица распространения лавин в Республике Таджикистан

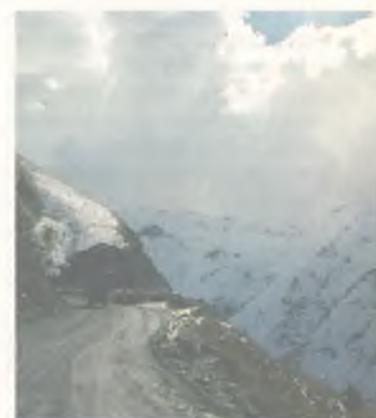
Показатели	Лавины	
	количество, шт.	%
По высот. отметкам — всего:	2054	100
до 1000 м	—	—
1000—2000 м	504	24,5
2000—2500 м	608	29,6
2500—3500 м	774	37,7
свыше 3500 м	168	8,2

более 60—65° снег на склоне не держится, и происходит его стекание.

Геоморфологические условия Гиссарского хребта в районе Анзобского перевала благоприятны для схода лавин. Это обуславливается наличием разнообразных форм рельефа, а также большими высотами.

Автодорога Душанбе—Ташкент в районе перевала проходит по самым лавиноопасным участкам, пересекает в разных местах лавиносорбы, лавинные лотки. Сходу лавин благоприятствуют гидрогеологические и ботанические условия. При таком предрасположении к формированию снежных лавин во время землетрясений, часто происходящих в данном районе, возникают сейсмодислокации различных типов, притом гораздо большего объема, чем обычно. Землетрясения могут вызвать массовый сход лавин, обогащенных обломочным материалом и потому более опасных.

Анализ структуры и организации работ службы эксплуатации в ряде стран СНГ показывает, что они, к сожалению, слабо учитывают специфические условия горных дорог, что приводит к печальным последствиям. Существенное влияние опасных процессов, их разнообразие и свя-



Итак, распространение снежных лавин показало их подчиненность высотным и экспозиционным закономерностям, а также крутизне склонов. Отмечаются два периода активности лавинной деятельности: ноябрь—декабрь, апрель—май. Причиной схода могут быть и землетрясения. При оценке лавинной опасности надо учитывать материалы по сейсмическому районированию территории. И, наконец, ДЭУ, работающие на горных дорогах, должны быть укомплектованы с учетом специфики и рекомендаций специалистов в области лавинной опасности.

Государство	Расчетный период, годы	Общее число погибших	Среднее число погибших за год
Швейцария	1940/41—1969/70	743	25
Австрия	1949/50—1969/70	751	36
Италия	1949/50—1969/70	206	10
Франция	1949/50—1969/70	207	10
ФРГ	1949/50—1969/70	55	3
Югославия	1949/50—1969/70	96	5
Норвегия	1836—1975	1600—1700	12
Канада	1970—1975	30	6
США	1968—1973	80	16
Япония	1918—1973	1555	27

С целью изучения лавин на перевальных участках дорог Таджикистана проведена статистическая обработка наблюдений снеговальной станции (СЛС) Анзоб, расположенной на высоте 3373 м над уровнем моря на автодороге Душанбе — Ташкент. Станция существует вот уже 30 лет и ведет систематические исследования. Последние годы они осуществляются с ноября по май — июнь совместно с работниками дорожно-эксплуатационных служб. Кроме того, проводились наблюдения за высотой снежного покрова по специальным приборам с борта вертолета.

Район Анзобского перевала сравнительно хорошо изучен в снеговальном отношении. В последнее время он отнесен к району сильной степени лавинной опасности. Большие высоты, большая крутизна склонов (20—30°), а в верхних частях перевала до 40—55° и более),

уменьшается и в январе—феврале достигает своего минимума (около 5 %). С началом потепления (со второй половины марта) начинается массовый сход мокрых лавин, достигая своего апогея к концу апреля — началу мая (20—28 %).

Многообразие форм рельефа и характер распределения снежного покрова создают меняющуюся картину лавинной опасности. Общее увеличение высоты снежного покрова с запада на восток приводит к тому, что на восточной части лавиноопасные районы занимают большую площадь, и соответственно степень лавинной опасности в восточной части бассейна реки Анзоб более высокая. Частота схода лавин во многом зависит от экспозиции склонов и ветровой деятельности.

Формирование снежного покрова в зоне Гиссарского хребта зависит от арктических воздушных масс,

Александр САРДАРОВ,
главный архитектор ГП "Болдорцентр",
кандидат архитектуры

НЕНАВЯЗЧИВЫЙ СЕРВИС

Новые экономические условия поставили перед дорожниками огромное количество разных проблем. Правда, постоянно подчеркивается, как правило, только одна — нехватка средств, недостаток финансирования. Однако мы забываем, что это только видимая часть айсберга.

Как формировался сервис вдоль дорог раньше, в советские времена? На какой правовой базе возникали объекты дорожного сервиса? Здесь все как будто ясно. Общественная собственность на землю, государственное законодательство о капитальном строительстве и строительные нормы и правила достаточно логично регулировали схемы возникновения объектов сервиса. Причем в этой большой группе объектов были и линейные дорожные здания, и автобусные павильоны, и мотели, и площадки отдыха. Несомненно, это было абсолютно искусственное объединение по принципу — вот сама дорога, а вот придорожные сооружения. Без попытки сформулировать свою логику подхода к абсолютно различным группам этих зданий и сооружений, без серьезной увязки вопросов, касающихся дорожных организаций и, например, Министерства торговли.

Не существовало и строго разработанных принципов адекватного формирования структур собственно объектов сервиса. СНиП либо рекомендовал вести "экономические и статистические изыскания", либо ограничивался советами ставить мотели не реже, чем через 500 километров. Но что значат 500 километров географически? В условиях Советского Союза эта цифра совершенно по-разному звучала для западных и восточных районов.

Рынок, новые структуры буквально бросились на дороги и, преодолев робкое сопротивление дорожников, прочно здесь обосновались. Автомобильные дороги на важных маршрутах буквально обросли вагончиками, будками и будочками, лотками, цистернами и контейнерами. Объективно этому способствовало и возрастание значения автомобильных грузоперевозок, что характерно для "рыночных" стран.

На какое-то время эти системы (мы в Белоруссии называем все эти объекты мини-сервисом) стали решать потребности в еде, горючем, безопасном ночлеге. Конечно, возникли другие проблемы, не зависящие от дорожников или не контролируемые дорожниками, — ассортимент в торговых точках, санитарное состояние объектов, криминальная атмосфера вокруг них и т.д.

В то же время надо признать, что дорожные органы не стали главным регулирующим звеном при застройке и обустройстве придорожных территорий. И в этом главный отрицательный результат прошедших лет. Другой фактор со знаком "минус" — визуальное "загрязнение" дорожной среды, потери в эстетике дорог, выход на дороги очевидной безвкусицы (самый банальный пример — готовые стандартные рекламные "кока-колы", распространяемые в виде транспарантов, флажков, грибок и т.д., буквально терроризирующие своим обликом).

Здесь сразу возникают два пути решения проблемы. Первый — это

"американский путь" (почему бы нет, ведь и в политике и в экономике это для нас часто довольно привлекательный образец). В США период автомобилизации (20-е — 50-е годы нашего века) совпал с периодом бурного развития свободных рыночных отношений. Именно в это время дороги США были буквально затоплены всевозможными сооружениями сервиса и коммерческой рекламой. До такой степени, что в этом увидели не только угрозу безопасности движения, но, что еще более важно, угрозу национальным ландшафтам, угрозу природной красоте этой страны.

Принцип свободного рынка в самой капиталистической в мире стране был принесен в жертву (а мы пользовались марксистским анализом капитализма) общественным интересам. С 60-х годов начала осуществляться программа развития дорожной эстетики (Road Beautification Act), и ныне любая коммерческая деятельность на федеральных дорогах США запрещена.

Есть и альтернативный путь — разрешить все, хотя бы на время. Дескать, мы еще не созрели, дескать, давайте пройдем стадию "дикого капитализма". А потом... Боюсь, что это тоже не выход для нас. И "стадия" может затянуться, и временные объекты перейдут в разряд капитальных, надолго определив характер главных коммуникационных витрин наших стран.

Есть ли третий путь? Думается, есть. А последовательность действий при этом может быть следующей:

1) Разработка правовой базы. Здесь должны быть очень четко определены "сферы влияния" автомобильной дороги, а значит, дорожных органов и местных административных органов. В законодательных документах должны быть отражены принципы отвода земель вдоль автомобильных дорог для

организации объектов сервиса, принципы транспортного доступа на дорогу (т.е. устройство примыканий, съездов). Причем в этих юридических документах дорожники должны выступить не согласующей, а принимающей основной решение стороной.

Дорога — источник дохода. Все это уже поняли. И как источник дохода ее функционирование должно быть охраняемо и регулируемо законодательными документами. Абсолютно однозначно в нормативные документы должны быть включены разделы охраны окружающей среды, в том числе и "визуальное загрязнение". Принцип визуального контроля за дорожной средой (как это сделано, например, в США) должен утвердиться в дорожной практике и наших стран. И реклама и сервис могут и должны быть на дорогах. Они должны "обслуживать" автомобилистов и давать доход. Но существование их должно быть не бесконтрольно.

2) Принцип формирования на основе планирования. Это не должно быть "социалистическим планированием", когда идеальные проекты с грохотом разбивались о скалу действительности, а в отчетах фигурировали требуемые сверху цифры. На стадии планирования необходимо прежде всего найти гармоничный баланс между общественными и предпринимательскими интересами, между интересами регионов и дорожными администрациями. В условиях каждой конкретной дороги планирование сервиса может осуществляться в виде разработки "генеральных схем", которые могут включать как перспективные участки для сервисных пунктов на маршрутах движения, так и возможную номенклатуру объектов сервиса. Причем первое должно быть четко увязано как с местными интересами, так и с вопросами требований нормальной эксплуатации автомобильной дороги, а второе — учитывать предложения предпринимательских кругов. С этого надо бы и начинать.

г. Минск
Комплекс сервисного
обслуживания
в деревне
Валерьяны
на дороге
Минск — Слуцк.



Биография нынешнего губернатора Саратовской области Дмитрия Федоровича Аяцкова удивительнейшим образом ассоциируется с биографией бывшего саратовского губернатора Петра Аркадьевича Столыпина. Нынешний губернатор родился в поместье, когда-то принадлежавшем бывшему губернатору (ныне село Столыпино), свою трудовую деятельность будущие градоначальники начинали одинаково скромно: Дмитрий — помощником механизатора в родном колхозе, Петр — помощником столоначальника. Оба основательно образованны: Аяцков закончил два института и защитил кандидатскую, Столыпин сдавал экзамены и дискутировал с самим Менделеевым, преподавателем Петербургского университета. На посту саратовского губернатора они оказались примерно в одном возрасте: Дмитрий Федорович — в 44 года, Петр Аркадьевич — в 41.

В чем-то схожи и их карьеры. Из губернаторского кресла Столыпин пересел в кресло министра, а затем главы российского правительства. Осенью прошлого года кресло главы саратовского правительства занял Аяцков. И хотя его должность рангом ниже, реальной власти у Дмитрия Федоровича больше. То, что не удалось барину Столыпину, удалось крестьянскому сыну Аяцкову: Саратовская область первой в постсоветской России приняла закон о земле. А еще в прошлом году здесь собран рекордный урожай зерновых, состоялись торжества в честь 200-летия Саратовской губернии, продолжается строительство одного из крупнейших в Европе мостовых переходов — через Волгу.

Дмитрий АЯЦКОВ: «ТРУДОЛЮБИЕ У САРАТОВЦЕВ В КРОВИ»



— Дмитрий Федорович, прежде чем поговорить о дорожном хозяйстве области, примите поздравления редакции журнала и его читателей с юбилеем губернии, другими делами и событиями, которые сегодня на слуху у всей страны, а лично вас — с орденом, который вручил Президент.

— Спасибо за поздравления. Минувший год действительно войдет в историю нашего края, а может быть, и всей страны. Впервые в России был принят областной закон о земле, направленный на ее защиту, рациональное использование, повышение плодородия и воспроизводство. Закон работает в интересах подлинных хозяев на своей земле — саратовских крестьян, способствует созданию благоприятных условий для жизни и здоровья людей и, конечно, привлечению дополнительных инвестиций в экономику области. В 1997 году нам удалось продвигаться практически по всем направлениям, остановить падение производства, перевести многие отрасли экономики в режим оживления и даже некото-

рого роста, собрать рекордный урожай зерновых.

В актив областному правительству я бы записал и юбилейные торжества по случаю 200-летия губернии. Это был истинно всенародный праздник, который устраивался не для показа или гостей — они были, и мы за это им благодарны, — а для простых саратовцев, тружеников, тех, чьими руками и интеллектом создаются все богатства на этой земле...

— Хотелось бы добавить — и строятся уникальные объекты. Один из них — новый мостовой переход через Волгу на федеральной дороге. Каковы его перспективы?

— Первую очередь моста, как и обещали, сдадим уже в 2000 году. Сомнений на этот счет нет, все вопросы финансирования утрясены, оно будет осуществляться за счет трех источников: Федерального дорожного фонда, областного и российского бюджетов. По инициативе правительства области стройка включена в перечень основных объектов Президентской программы «Дороги России».

В целом отмечу, что дорожная отрасль развивается в области достаточно динамично, в этом есть заслуга новой структуры — областного Комитета по дорожному строительству и эксплуатации дорог, которым руководит Валерий Никитович Струговицков. В комитете подобралась команда настоящих профессионалов, и, думается, ей по силам создание в области современной опорной дорожной сети.

— Остановимся на новой дорожной структуре. Как правило, новый губернатор начинается со смены вывесок. Не избежал этой участи и Саратов: дорожный фонд недавно превратился в комитет, а его директор — в министра. Была ли в том необходимость?

— Была, и весьма настоятельная. Перемены, происходящие в структуре управления, связаны с тем, что мы резко подняли планку требований к отдельным отраслям экономики и, соответственно, к их руководителям. Если кто-то из них скажет, что новая высота ему не по силам, он вправе уйти, но если взялся за гуж... В случае с дорожным комитетом, сменившим свое название, дело не в формальной замене одного руководителя на другого (я и сейчас с большим уважением отношусь к бывшему директору Виктору Борисовичу Струговицкову, ныне первому заместителю министра), но в создании более мощной и мобильной областной дорожно-транспортной структуры. И неудивительно, что новый руководитель комитета получил статус министра. У него теперь больше прав, возможностей... Итоги 1997 года свидетельствуют, что мы сделали правильный ход.

— И какова же его «цена» с номенклатурной точки зрения?

— За полтора года по всей вертикали власти в области заменено примерно 80 процентов руководителей. Одни перешли на другую работу, кто-то ушел на пенсию... Мы никого не увольняли, у каждого был выбор: сможешь взять новую высоту — карты в руки, нет — уступи дорогу.

— Еще раз об этой «планке», применительно к дорожникам. Какие конкретно к ним были претензии?

— Во-первых, в части, касающейся строительства мостового перехода, выделенные средства не всегда использовались строго

по назначению. Во-вторых, по качеству дорожного строительства и содержанию магистралей. Мы не намерены «посыпать» дороги деньгами налогоплательщиков, а хотим, чтобы каждый километр, в который вложены средства, давал отдачу, работал, соответствовал своему назначению. Если это скоростная трасса, то не должно быть никаких неудобств, препятствующих скоростному режиму. На мой взгляд, 60 процентов саратовских дорог позволяют держать общепринятый в Европе стандарт скорости: 70 миль, или 120 км в час. К сожалению, есть у нас и такие дороги, по которым быстро не проедешь, среди них федеральная дорога на Сызрань.

— **Дмитрий Федорович, признаться, у российских дорожников есть и другое мнение по поводу превращения бывших директоров и начальников автодорог в министров: губернаторы стремятся «поднять» дорожную вертикаль управления, продемонстрировать, кто хозяин в доме. А вы что скажете?**

— Это тема отдельного большого разговора о перераспределении некоторых функций федерального центра и регионов, замечу лишь, что с руководством дорожной отрасли, в отличие, на-

НАША СПРАВКА.

Валовой внутренний продукт Саратовской области в 1997 году возрос на 3 процента. По темпам роста объемов производства область опережает почти всех своих соседей, а по темпам роста производства зерна занимает первое место в России. В 1997 году валовой сбор зерна составил 6,1 миллиона тонн.

Динамично развиваются социальные процессы. За год в области почти вдвое сократилась численность безработных, повысилась заработная плата, на 142 тыс. человек уменьшилась численность населения с доходом ниже прожиточного минимума.

Дорожниками за год построено и отремонтировано 870 км дорог, десятки населенных пунктов получили надежную транспортную связь с центрами городских и районных муниципальных образований.

пример, от Министерства обороны, у нас полное взаимопонимание. Губернаторам на местах, согласитесь, виднее, какие дороги или мосты надо строить или ремонтировать в первую очередь. В этих делах единственная опасность — территории в своей самостоятельности не должны уходить за рамки Конституции и российских законов.

— **Дмитрий Федорович, читателям журнала интересно узнать ваше мнение не только по дорожным проблемам. Как вы относитесь к инициативе бывшего коллеги-губернатора, а ныне первого вице-преьера Правительства России Бориса Немцова, вознамерившегося пересадить чиновников, дабы прибавилось у них патриотизма, с иномарок на Нижегородские «Волги». У вас лично какой автомобиль — «Волга»?**

— Ну зачем, у меня БМВ. Я езжу быстро, и эта машина мне лучше подходит. К себе на родину, в Столыпино, за 150 км, добираться за полтора часа, а на «Волге» и двух будет мало. Что касается городских таксомоторов — тут мы однозначно за отечественные автомобили, вот недавно закупили большую партию ГАЗ-3110 и микроавто-

бусов «Газель». Указаний, кому и на каких машинах в Саратове ездить, давать не собираюсь. У меня работы много.

— **Сам Президент одобрил инициативу Немцова, вы же считаетесь «человеком Ельцина». Кстати, почему не видно его портретов в кабинете?**

— Как же, вот на столе портрет с дарственной надписью Президента к дню рождения, вот еще. Впрочем, я полагаю, что отношение к Президенту нельзя мерить размерами его портрета в кабинете губернатора. Когда-то за портрет Бориса Николаевича я заплатил партийным билетом. Я отношусь к нему с искренним уважением, ценю его умение принять решение и взять ответственность на себя. При этом я — саратовский губернатор, и, пока остаюсь им, интере-



сы моих земляков всегда будут на первом месте.

— Вы как будто сговорились с Юрием Михайловичем Лужковым, примерно одинаково отвечая на этот вопрос. В Саратове, как нам довелось слышать, Аяцкова часто сравнивают с московским мэром. Вам это приятно?

— Приятнее, конечно, наоборот: когда Лужкова сравнивают с Аяцковым. А если серьезно, Юрий Михайлович на саратовской земле желанный гость, он является почетным гражданином города Энгельса, и лично мне многое импонирует в нем. Саратов всегда считался чистым, зеленым городом, но пример Лужкова, серьезно взявшегося за благоустройство, заставил и нас подтянуться. О губернаторах, мэрах городов будут вспоминать по стройкам, которые велись в их время, по улицам и площадям городов, ситуации с жильем.

— Дмитрий Федорович, получается так, что вопрос о финансировании в нашем разговоре оказался в тени, хотя он, наверно, самый больной. Интересно, если бы выстроить сегодня по ранжиру проблемы и отрасли — какие из них губернатор поставит на правый фланг?

— В минувшем году — сельское хозяйство, в нынешнем — положение в промышленности. Вообще-то ставить какую-то отрасль впереди других — занятие неблагодарное. Можно без конца повторять, что сегодня дороги — наш российский приоритет, но они от

НАША СПРАВКА.

Дмитрию Федоровичу Аяцкову — 46 лет. Кандидат наук, занимал ряд руководящих должностей в агропромышленном комплексе области. С 1992 по 1996 г. был вице-мэром Саратова, с 1993 по 1995 г. — депутатом первого созыва Совета Федерации.

В апреле 1996 г. Д. Аяцков указом Президента назначен главой администрации Саратовской области, осенью того же года он с блеском выигрывает выборы губернатора, собрав 81,3 процента голосов избирателей. С 10 сентября 1996 года — председатель правительства Саратовской области.

Д. Аяцков — заметная фигура на российской политической сцене. В 1997 г., во время поездки в Саратовскую область, Президент высоко отзывался о молодом реформаторе и его усилиях по подъему экономики, лично вручил ему орден «За заслуги перед Отечеством» III степени.

Дмитрий Федорович женат. У него двое детей. Сын и дочь — студенты.

этого лучше не станут. Пока не работают предприятия и нет отчислений в дорожный фонд, трудно рассчитывать на серьезный прорыв в этой отрасли. С другой стороны, и сельское хозяйство, и промышленность, и предпринимательство «завязаны» на дорожные и транспортные проблемы. Вот построим новый мост через Волгу, развяжем одну из них. Меньше будет «пробок» на дорогах, улучшится экология, весь транзитный транспорт пойдет в обход Саратова, снизится транспортная составляющая в себестоимости продукции, в том числе у дорожников, которые везут битум, щебень, металлоконструкции. Хорошие дороги и мосты сберегают экономике миллионы рублей, и если мы хотим быть рачительными хозяевами, научимся их считать.

— За саратовцев, наверное, не приходится беспокоиться, все-таки старый купеческий город, считать умели всегда, бережливость, что называется, в крови у жителей...

— Саратовцы по своему характеру народ степенный, умеющий принимать взвешенные и обстоятельные решения. Расчетливый народ — не без того, столько лет эта земля находится на перекрестке транзитных путей из Европы в Азию, с севера на юг. Когда-то по ней проходил Великий Шелковый путь, потом Соляной. Насчет бережливости не скажу, но то, что в крови у саратовцев трудолюбие, — это точно. Поэтому-то наша область одной из первых в России и встает с колен после экономического застоя, подавая пример всей стране.

Беседа вел Владимир СТАРОСТИН.

АНОНС
ПРЕДСТАВЛЯЕМ
КОМИТЕТ
ПО ДОРОЖНО-
ТРАНСПОРТНОМУ
СТРОИТЕЛЬСТВУ
И ЭКСПЛУАТАЦИИ ДОРОГ
САРАТОВСКОЙ ОБЛАСТИ

Протяженность автомобильных дорог области составляет 9676 км, федеральных — 741 км. Их содержание, ремонт и строительство осуществляют более 80 подрядных организаций. Договоры на строительство и реконструкцию заключаются с ними, как правило, на конкурсной основе.

Проектно-изыскательские работы по заданию комитета выполняют более 20 организаций, крупнейшая из которых — Саратовский филиал ГипроддорНИИ. В вопросах диагностики автодорог, контроля качества, экологического состояния, паспортизации, изготовления приборов и оборудования ведущую роль в области и в Поволжье играет научно-производственный центр «Росдортех».

Годовая потребность дорожников области в основных материальных ресурсах составляет: соль — 20 тыс. т, песок — 200—210 тыс. т, краска для разметки — 100 т, смесь для ямочного ремонта — 10—15 тыс. т. Потребность в финансировании в 1998 году составит: содержание — 123,6 млн руб.; ремонт — 266,3 млн; строительство и реконструкция — 326,9 млн; всего расходов — 1000,7 млн (деноминированных рублей).

В апреле 1997 года постановлением губернатора в области был создан Комитет по дорожно-транспортному строительству и эксплуатации дорог, в состав которого вошли действовавшие ранее дирекция областного дорожного фонда и дирекция по строительству мостового перехода. В новой структуре был усилен экономический блок за счет организации отделов маркетинга и подрядных торгов, юридическая служба и служба информационного обеспечения.

Работу комитета высоко оценивают в областной администрации. Дорожникам из других регионов России есть чему поучиться у саратовцев. Об этом читайте в специальной подборке материалов «Саратовский дорожник».



САРАТОВСКИЙ ДОРОЖНИК



*Валерий
Струбовицкий*

Владимир СТАРОСТИН, наш корр.

ЖИЗНЬ И СУДЬБА

Каждому из нас, наверное, есть что вспомнить в жизни, когда судьба выкинет вдруг этакий фортель, как любит говорить Валерий Никитович Струговщиков, и лоды разберись потом, радоваться этому «подарку» или нет. Когда год назад Струговщикоу позвонили из приемной губернатора, могли он предполагать, что после разговора с Аяцковым выйдет из нее министром саратовского правительства и председателем областного дорожного комитета?

Человек предполагает, жизнь располагает. Для руководства новой структурой управления дорожной отраслью области — рыночной и в то же время с жесткой вертикалью, проводящей единую политику на федеральных и территориальных магистралях, одинаково заинтересованной в их содержании и строительстве, — нужен был именно такой человек, как Валерий Струговщиков: энергичный, с опытом, знающий, как решать проблемы, и умеющий «пройти по краешку». То есть, действуя в интересах территории, укреплять и развивать отношения с федеральным центром. Забегая вперед, заметим, что ему это удалось — и в штабе отрасли, и в администрации губернатора работой саратовских дорожников в целом довольны.

И это справедливо. Сегодня в Саратове многое делают не так, как везде, а лучше. Технику здесь стараются приобретать только самую производительную и надежную, пусть подороже и заграничную. Ставку дорожного налога подняли до 3,6. Практически завершили работу по паспортизации дорог и ис-

кусственных сооружений. Развивают собственное дорожное машиностроение (недавно, например, начала выдавать продукцию — плужные отвалы, тяжелые катки и другое оборудование частная фирма «Трансмагистраль»), собирают приличные налоги, хотя большая часть предприятий саратовской оборонки, как и повсюду в стране, простаивает.

ШТРИХИ К ПОРТРЕТУ

Валерию Никитовичу Струговщикоу — 52 года. Родился в районном поселке Романовка Саратовской области. После окончания Саратовского политехнического института работал старшим инженером технадзора, начальником отдела капитального строительства. С 1973 г. — главный инженер-строитель одного из объединений, с 1979 г. — заместителем директора по капитальному строительству Саратовского домостроительного комбината.

В 1986 г. В.Н.Струговщикова назначили заместителем председателя исполкома Ленинского райсовета областного центра. Затем он работает начальником управления капитального строительства горисполкома, вице-мэром Саратова, начальником департамен-

та градостроительства и коммунального хозяйства. В апреле 1997 г. Струговщиков утвержден министром правительства области, председателем Комитета по дорожно-транспортному строительству и эксплуатации дорог. Заслуженный строитель Российской Федерации.

Валерий Никитович — не дорожник, и «пройти по краешку» с его характером — задача не из легких. Человек он прямой и решительный. И если всех руководителей условно по стилю работы и характеру разделить на умеющих дипломатично помалкивать и тех, кто не смолчит, на спокойных и эмоциональных, к молчанию его явно не отнесешь.

Рассказывают, как несколько лет назад Струговщикоу, тогда еще начальника городского УКСа, уехали в больницу с воспалением легких. Так ее работники до сих пор вспоминают Валерия Никитовича и его вечерние планерки в больничной палате. Проходили они всегда бурно и на повышенных тонах. Дежурный врач несколько раз прибегал мерить больному давление, уговаривал, дескать, нельзя же так эмоционально, тут и до инфаркта недалеко. Впрочем, измерив давление, замечал с удивлением: «Эмоции вам, похоже, только на пользу».

Что ему действительно не по душе — монотонность. Это из-за нее в школьной мастерской повредил себе на фуговальном станке палец, насмерть перепугав преподавателя и родителей. Сам же он отнесся к этому по-мужски спокойно и философски — заживет, и своего увлечения постоярничать, построить что-то своими руками не оставил. Наоборот, строительные навыки сыграли не последнюю роль, когда пришлось решать, кем быть. Тогда он считал, что на земле есть три главные профессии — врач, учитель и строитель. Для себя выбрал последнюю.

С Валерием Струговщиковым многие саратовские дорожники знакомы еще со студенческих лет и считают его своим. Получилось так, что будущие строители и дорожники жили в одном общежитии. По этому поводу на недавнем юбилее бывший ректор и легенда Саратовского политехнического института Анатолий Иванович Андрущенко шуточно заметил: дескать, жить в одном общежитии с будущими коллегами — не так уж и мало для инженера-строителя широкого профиля.

Губернатор Аяцков вручает В.Н.Струговщикоу знак «Заслуженный строитель России».

ШТРИХИ К ПОРТРЕТУ

В жизни, в профессии многое определяет школа. Скажи, кто твой учитель, и я скажу, кем ты будешь. В жизни Валерия Струговщикова было много школ (в том числе саратовская партийная, которую он закончил в 1989 году), но особенно памятные и значимые три. Первая — общеобразовательная в районном центре. Удивительное заведение! Почти все ее выпускники поступали в вузы, и это при том, что конкурсы тогда были не в пример нынешним.

Вторая школа жизни — Саратовский ДСК, где в 40 лет «дослужился» до секретаря крупнейшего партактома, должности настолько хлопотной и ответственной за все, да еще в коллективе, насчитывающем 3,5 тысячи человек, что пребывание в ней негласно считалось у партийных работников, как на Севере, — год за два, а то и за три. Веселая работа, ни минуты покоя!

Третья школа — Ленинский райисполком в Саратове. Здесь ему просто повезло на учителей — профессионалов в своем деле и просто замечательных людей, для которых интересы района, города, страны — что бы там сегодня про них ни говорили — были главными в жизни.

У нас почему-то считается, что хороший начальник преимущественно должен уметь глубококомысленно молчать, как будто он знает больше всех, а уж если говорит, то непременно давая «ценные указания». Струговщиков «ценных указаний» раздавать не любит, хотя сам за словом в карман не полезет, а уж если убежден в своей правоте — тут его вообще не свернешь и не остановишь.

Насчет «ценных указаний» наглядный урок в свое время дал ему Владимир Кузьмич Гусев, тогдашний первый секретарь Саратовского обкома партии, а ныне председатель одного из комитетов Госдумы. Дело было в то время, когда Валерий Никитович работал на ДСК заместителем директора по строительству. Как-то прибегает к нему в кабинет испуганный мастер: «Гусев по цеху ходит!» Струговщиков бегом в цех, доложил, как положено, и спрашивает: «Какие будут ваши



замечания, указания, товарищ первый секретарь?» А тот в ответ — никаких, дескать, указаний. Конвейер работает, все в порядке, не буду вам мешать. Так и уехал.

А еще запомнился ему первый секретарь по одному из совещаний, на котором ДСК критиковали за поставку панелей без столярки. Это, понятное дело, вело к резкому удорожанию строительства — а в те годы комбинат сдавал до 300 тысяч квадратных метров в год, — снижалось качество и затягивались сроки ввода. На совещании собрали руководителей всех заинтересованных служб, звучала критика и самокритика, называли объективные и субъективные причины трудностей... Гусев все спокойно выслушал, но не стал «воспитывать» и учить строителей, только сказал: «Увижу панелевоз без столярки — партбилет на стол». После того совещания за ворота ДСК еще года два, по инерции, без столярки не выехал ни один панелевоз.

Характер человека во многом определяет и стиль работы. Если обозначить его предельно коротко, стиль Струговщикова — обязательность, умение быстро понять суть дела и решить его. И этим, признаться, Валерий Никитович выгодно отличается от многих руководителей на местах и в центре, которые или вообще ничего не решают, или меняют свои решения по нескольку раз на дню. Поэтому неудивительно, что особую нелюбовь вызывают у него люди необязательные и капризные.

Здесь ему можно только посочувствовать: необязательных и капризных людей, причем на всех уровнях, в нынешней России уйма. Особенно донимают последние. Чуть что не так, любая трудность, неувязка, даже если в этом будет виноват сам папа римский, для них неизменно и однозначно — ваши проблемы. И как тут не вспомнить известное воронежское предприятие, специализирующееся на изготовлении пролетных строений. Претензий к заводчанам нет и не было, но вот договориться с руководством по оплате никак не удается. Самые выгодные предложения саратовцев по взаимозачетам отвергаются с порога. В идеале, конечно, так оно и должно быть — решительно откажемся от денежных суррогатов! Только где их взять, не суррогаты, то бишь «живые» деньги?

Пока их не хватает — а это, к сожалению, реальность — остановим строительство нового моста через Волгу? При этом никто не виноват: заказчик ссылается на неработающие заводы и несобранные налоги, подрядчики — на заказчиков, регионы — на центр, центр — на правительство, правительство — на тех же самых плательщиков налогов... Замкнутый круг?

Ситуацию с пролетными строениями для мостов саратовцы в кон-

це концов решили просто и эффективно: перепрофилировали одно из местных предприятий. Новый завод уже получил все необходимые для этого лицензии и сертификаты. Сначала он изготавливал только простые конструкции, а сейчас делает пролетные строения для основного русла строящегося моста через Волгу. И хотя, возможно, это не самый убедительный пример того, как можно вырваться из «замкнутого круга», он показывает, что выход из самых, казалось бы, безнадежных ситуаций всегда есть.

Надо только не ждать команды «сверху», а взглянуть на проблему свежим взглядом, подумать, как ее решить? С приходом Струговщикова революции в дорожном хозяйстве Саратовской области не произошло. Но то, что дорожный комитет под его руководством за год сделал заметный шаг вперед, признают все. Дороги области стали более ухоженными и красивыми. Прибавилось знаков, улучшилась разметка, приведены в порядок откосы, развязки, теплотрассы, ведется энергичная реконструкция мостов...

И здесь не последнюю роль сыграло то обстоятельство, что у Струговщикова, образно говоря, развязаны руки. Согласитесь, далеко не везде руководитель дорожной отрасли в ранге министра лично известен губернатору и вхож в его кабинет. Чаще, к сожалению, бывает наоборот: мало известен, не вхож, а по рангу где-то в третьем десятке должностных лиц. Вот и приходится ему неделями ждать приема, решать дорожные проблемы не напрямую, а через посредников и кураторов.

ШТРИХИ К ПОРТРЕТУ

В его характере многое от отца, военного человека, — решительность, пря-

мота, умение взять ответственность на себя. От матери — всегда гостеприимной, доброй, воспитывающей своих детей в строгости — перешло к нему уважение к людям, к труду. Именно эти качества и сыграли свою роль в карьере молодого инженера-строителя. Он двигался по ступеням служебной лестницы, ставя перед собой простую и реальную задачу: перевести дело, которое поручено, на новый, более высокий уровень.

Семья Валерия Никитовича Струговщикова невелика: жена и сын. Жена Лилия Викторовна — инженер по теплогазоснабжению и вентиляции, сын Валерий — студент Саратовской экономической академии.

Струговщиков-младший хорошо известен в спортивных кругах: он был участником Универсиады и юниорских первенств Европы по плаванию, откуда привез две медали — золотую и серебряную. Валерий Никитович гордится успехами сына, которого семилетним мальшом привел в плавательный бассейн, тем, что тот вырос достойным человеком. Ведь что греха таить, дети руководителей нередко оказываются «героями» скандальных хроник.

Подробно поговорить на семейные темы с Валерием Никитовичем не пришлось. Тут он неожиданно для себя перешел на однозначные «да» и «нет», может быть, потому, что личные дела и проблемы всегда оказывались для него на втором плане, а работа — на первом. Семья лишь подпитывает его энергией, главный же ее источник — дело. И это не громкие слова.

Валерий Никитович Струговщиков — представитель новой волны руководителей дорожных органов российских регионов. Той самой волны перестроек и реорганизаций, буквально захлестнувшей дорожную отрасль. Саратовский автодор, например, уступил место сначала дорожному фонду, затем Комитету по дорожно-транспортному строительству и эксплуатации дорог при правительстве области... И хотя многие дорожники полагают, что пользы от смены вывесок и названий получилась все-таки меньше, чем рассчитывали, саратовская перестройка в органах управления оказалась своевременной и эффективной.

Новая структура в наибольшей степени соответствует реальным рыночным условиям и честолюбивым замыслам саратовцев создать у себя транспортную систему на зависть Поволжью, а то и всей России. Кстати, для этого в регионе есть все: мощная строительная база, собственная научная школа, лучшие в стране проектные организации, машиностроительный потенциал, квалифицированные кадры, научно-производственный центр федерального значения... Добавим к этому, что той же перестроечной волной вынесло на дорожный берег опытного и умелого руководителя, человека не по должности, а по жизни и делу достойного почетной рубрики журнала «Лидеры».



На строительстве моста через реку Хопер.

Николай ПРОКАЗОВ,
Виктор ЗАГУМЕННОВ (фото)

В НАПРАВЛЕНИИ ГЛАВНОГО УДАРА

Современное финансово-экономическое положение вынудило дорожников сконцентрировать силы и средства на самых важных направлениях. Для саратовцев, как и для многих других, главной стратегической задачей стало обеспечение нормального функционирования имеющихся в области дорог. Чтобы увидеть, как на деле осуществляется их содержание, мы выехали на один из самых сложных для эксплуатации участков дороги Сызрань—Саратов—Волгоград.

ПРЕДУПРЕЖДЕН — ЗНАЧИТ ВООРУЖЕН

Первую информацию о состоянии дорог на подъездах к Саратову мы получили, не выходя из диспетчерской Комитета по дорожно-транспортному строительству и эксплуатации дорог. На стенде, выполненном в виде карты области, весело помигивали лампочки системы гололедооповещения, разными цветами сообщая о состоянии покрытия. Из шести возможных цветов горели два, обозначающие, что на одних участках сухо, другие обработаны песко-соляной смесью.

— Очень удобная система, — пояснил заместитель начальника отдела строительства и эксплуатации Александр Резов. — В дорогу вмонтированы датчики, с которых информация об изменении состояния покрытия передается на антенные мач-

ты, вынесенные на присыпные бемы, а оттуда сигналы поступают на стенды Саратовского ДРСУ и в диспетчерскую комитета...

Этот эксперимент идет уже четвертый год и на стадии эксперимента остается только из-за хронического недостатка средств. Система гололедооповещения в сочетании с транковой связью, которой в последнее время оснастили технику дорожников области, своевременно информирует о состоянии покрытия и позволяет практически мгновенно реагировать на изменения дорожной ситуации. Пока что системой охвачены лишь два района области, но перспектива прорабатывается, и, возможно, через несколько лет на все основные дороги области будут установлены сигнальные датчики...

Не только гололед, но и другие погодные явления пытаются взять под контроль саратовские дорожники. У них, например, есть про-

грамма установки в ДРСУ автоматических метеорологических станций, способных уточнить общий метеорологический прогноз и сигнализировать о предстоящем снегопаде или изменении температуры в конкретной местности за 3 часа. Такая оперативная информация поможет принять правильное управленческое решение по распределению людей и техники, занятой на содержании. Но это в будущем, а пока, «вооружившись» диспетчерской информацией, мы отправились в путь.

НА УЛИЦАХ САРАТОВА

Саратовские улицы, в отличие от улиц многих других городов, где приходилось бывать зимой, тщательно очищены от снега, хотя состояние дорожного покрытия явно оставляет желать лучшего. Секрет качественной уборки снега разгадывается легко: если не чистить узкие улицы этого старинного города, то на них мгновенно образуются пробки. Пробравшись через город, мы незаметно въехали на загородное шоссе, выгодно отличающееся от городских дорог отсутствием ям и трещин.

Покидающих Саратов провожает необычная площадка с родником и «накладной» часовней, освященной православным чином. Утолившему жажду памятная табличка сообщает, что родник обустроен на средства городского и областного комитетов охраны окружающей среды и природных ресурсов. Приятно видеть нечастое доказательство того, что экологические службы умеют не только выписывать штрафы, но и расходовать деньги на конкретные дела.

В километре от родника-часовни по другую сторону дороги возвышается стела памятника воинам-водителям, а сама дорога обрамлена посадками в живописном зимнем

убранстве из инея и снега, мохнатой шубой налипших на ветви деревьев. Такая же снежная шуба, но уже не радующая глаз, скрывает барьерные ограждения, которые с непривычки кажутся снежными валами на обочинах. Специальной техники для очистки ограждений у дорожников нет. Все предстоит делать вручную.

Ограждения доставляют немало проблем не только зимой. С прежних времен в области осталось еще около 20 км тросовых ограждений, значительная их часть устроена из сегментов труб, бывших в употреблении у газовиков. Изготовлением и установкой этого хозяйства уже 5 лет занимается специализированное саратовское предприятие «Комплект 2». Теперь его задача — заменить существующие ограждения на гостовские. До недавнего времени стандартный профиль для ограждений закупали в Ростове, в Волгодонске, и, конечно, влетало это в «копеечку». Но теперь решился вопрос о приобретении собственного оборудования, и вскоре Саратовская область будет обеспечена своими ограждениями.

ПЕРЕСТРОЕК МНОГО, СТРОИТЕЛЬСТВА НЕТ

На границе Красноармейского района взгляд отмечает необычный квадратный бело-красный щит, который после знакомства с ним кажется написанным кровью. Он извещает о количестве ДТП за год и о числе погибших в них. Идея ГАИ понятна: такие



Красноармейском ДРСУ уже 25 лет руководит Александр Ишин.

плакаты должны напоминать водителям об осторожности. Но скудость средств не позволяет сделать добротные щиты, а необычные плакатики с мелкими буквами лишь отвлекают внимание водителей от довольно сложного участка, который обслуживает Красноармейское ДРСУ. Этим предприятием уже 25 лет беспрерывно руководит Александр Ишин.

— Дорога построена в 1975 году, — рассказал он, — с тех пор уход за ней ограничивался в основном ямочным ремонтом да повер-



Строительство моста на ЗВТ-м км.



Зимой технику приходится не прижимать

хностной обработкой. Специальной техники для этого нет. Раньше выполняли ее грейдером, а в прошлом году, чтобы выправить колеи, использовали для поверхностной обработки асфальтоукладчик. Мы делаем все, чтобы удержать дорогу, но свой срок она отслужила и давно нуждается в реконструкции до норм II технической категории.

Александр Александрович пережил не одну перестройку в дорожном хозяйстве, и, хотя принято считать, что такие «зубры» по своей натуре недоверчиво относятся к новому и неохотно его внедряют, своими делами он опровергает это мнение. В Красноармейском ДРСУ внимательно следят за новинками и, к примеру, первыми приобрели

новная причина — в том, что поломалась система снабжения расходными материалами. Вместо прежнего автодорожного УПТК появилось несколько снабженческих организаций, конкурирующих друг с другом и специализирующихся каждая на своих поставках. Приходится иметь дело со всеми. Усугубляется неразбериха и отсутствием денег. Расчеты ведутся в дорожных налоговых освобождениях, которые по сути дела превратились в валюту. Посредники перекупают их и перепродают предприятиям, живая на этом собственные капиталы. Так долго продолжаться не может. Только появление «живых денег» и создание единой ассоциации подрядчиков с функциями снаб-

ная стоянка, охраняемая милицией, есть заправка, станция техобслуживания, вагончики-кафе, идет строительство мотеля. Пост ГАИ просто потерялся в этой мешанине строительных стилей и средств собственности. Для полноты ощущений здесь не хватало лишь поста весового контроля. Этой сферой дорожники только начали заниматься, и уже весной, возможно, будет взиматься плата за сверхнормативные нагрузки.

ДОРОГУ ОЧИЩАЕТ... МЕТЕЛЬ

Красноармейское ДРСУ для Саратовской области самое типичное. На 90 человек 67 км федеральных и 142 км территориальных дорог. Из автотранспорта — только МАЗ да два ЗИЛа, из спецтехники — четыре КДМ, три автогрейдера, два шнекороторных «Урала», два К-700 и Т-150. И хотя в этом перечне нет скоростных снегоборочных машин, оборудованных по ставшей в последнее время популярной финской технологии, техники оказалось достаточно, чтобы «держат» дорогу зимой. Дело в том, что на этом участке саратовцы решили не бороться с заносами, а предотвратить их. Традиционные способы не спасали положения. Щиты быстро «тонули» в снегу, а лесопосадки в здешнем климате с сильными ветрами и скудной почвой не приживались. Тогда решили устроить вдоль дороги земляной вал. Снега от этого, конечно, не убавилось, но дорогу заносить перестало. Самый снегозаношимый участок области, по которому в 80-е годы добирались до Саратова за трое суток и на котором дорожни-

ки прежде всю зиму водили колонны, стал едва ли не самым безопасным в отношении снегозаносов.

При строительстве вала были учтены аэродинамические особенности обтекаемости земляного полотна. Задача вала не столько в задержании снега, сколько в изменении направления ветра таким образом, чтобы он выдувал снег с дороги. Устраивая вал, дорожники отрыли резерв-кюветы для накопления снега при машинной очистке, сделали более пологими откосы, чтобы в случае нужды туда мог спокойно съехать трактор с отвалом. Правда, до трактора дело так и не дошло.

— Нам многие говорили, что, мол, чудите, деньги в землю зарываєте, — рассказал начальник ПТО Красноармейского ДРСУ А.Игорев. — Да мы и сами не думали, что эффект будет настолько хорош. В прошлом году, когда резерв-кювет был забит снегом и вал начал работать, в ветреную погоду с дороги сдувало не только снег, но и срывало накат. На этом участке у нас дорога была чистой без какого-либо нашего вмешательства, а у соседей в Волгоградской области — заторы из-за заносов...

Мы остановились на границе с Волгоградской областью. Над заснеженной степью и узкой полоской асфальта переливался красками въездной знак Саратовской области, в котором местные шутники после установки усмотрели инициалы губернатора. И яркость этого знака, и чистая дорога, и искусственный вал снегозадержания обещали водителям беспрепятственный проезд по Саратовской области.



Земляной вал снегозадержания.

на саратовском заводе экспериментальный отвал для патрульной снегоочистки, сделанный наподобие финских, выбрасывающих снег за обочину. Правда, заканчивать эксперимент пришлось уже самим: подвеска на К-700 не выдержала, и передельвали ее своими силами.

Можно приводить и другие примеры прогрессивного мышления руководителя Красноармейского ДРСУ, но вот к распаду автодора А.Ишин относится негативно. Ос-

женческой организации может сэкономить средства и поправить положение госпредприятий, входивших прежде в автодор...

За разговорами мы не заметили, как подъехали к необычно оживленному месту. У поста ГАИ — там, где к главной дороге примыкает подъезд от Красноармейска, с обеих сторон расположились многочисленные объекты дорожного сервиса. Справа — охраняемая частная стоянка, слева — государствен-



Вокзалы Саратова привлекает «наказательная» чистота.

Геннадий СЕМЕНОВ,
начальник технического отдела Комитета
по дорожно-транспортному строительству
и эксплуатации дорог

ПОДСЧИТАЛИ — И РЕШИЛИСЬ

Автомобильные дороги Саратовской области, построенные 15—35 лет назад, исчерпали свой ресурс и интенсивно разрушаются под нагрузками тяжелого автотранспорта. Из 10 тыс. км дорог области 6 тыс. км требуют ремонта. Ориентировочно, каждый второй километр нуждается в усилении дорожной одежды. Значительная часть дорог не отвечает требованиям безопасности движения.

В условиях дефицита финансирования дорожной отрасли увеличить объемы и повысить качество ремонта и содержания автомобильных дорог возможно только за счет широкого использования ресурсосберегающих технологий и новой техники. Причем приобретение современной техники и технологий намного выгоднее, чем непрерывное латание дыр устаревшими методами.

ТЕКУЩИЙ И ЯМОЧНЫЙ РЕМОНТ ДОРОЖНЫХ ПОКРЫТИЙ

Работы по текущему и ямочному ремонту покрытий носят массовый характер. Расходы по ним доходят до 50 процентов от общих затрат на содержание дорог. Для улучшения качества и продления срока службы работы по заделке трещин, выбоин и устранению других дефектов в Саратовской области будут выполняться с использованием оборудования «Патчер—Волга», изготовленного совместно с французской фирмой «СЕКМЕР».

Оборудование устанавливается на шасси двухосного автомобиля МАЗ-5551 грузоподъемностью 10 т и включает в себя емкость для органического вяжущего объемом 2500 л, систему распределения вяжущего, емкость для каменного материала объемом 4 кубометра с устройством его распределения и систему управления. Ширина распределения материалов составляет до 2,5 м. В состав оборудования входит гибкий шланг длиной 5 м для ручного распределения каменного материала.

Применение нового оборудования увеличило срок службы покрытия после ямочного ремонта до 5 лет вместо 2 при использовании традиционной технологии, обеспечит высокое качество, экономия материалов, повысит производительность работ в 2 раза. К началу строительного сезона ГУП СНПЦ «Росдортех» должен произвести все работы по монтажу оборудования на белорусский тягач МАЗ-5551, обучить обслуживающий персонал и адаптиро-

вать технику к российским условиям. В последующем на базе «Росдортех» будет налажено производство по выпуску аналогичного оборудования. В этом году с помощью новой техники планируется отремонтировать не менее 300 км дорог.

УСТРОЙСТВО ШЕРОХОВАТЫХ ПОВЕРХНОСТНЫХ ОБРАБОТОК

Традиционная технология не обеспечивает нужного качества поверхностной обработки и расчетного срока службы. В лучшем случае он составляет 2 года. При таком сроке службы в Саратовской области требуется ежегодное устройство поверхностной обработки на 4—5 тыс. км дорог. Для устранения недостатков традиционной технологии в 1998 году решено работы по устройству шероховатых поверхностных обработок выполнять оборудованием «Чипсиллер—40» французской фирмы «СЕКМЕР».

Оборудование представляет собой автопоезд длиной 13 м и массой 35 тонн, состоящий из седельного тягача РЕНО-320 с двухосным полуприцепом марки «КАЙЗЕР». В состав оборудования входят термозолированная емкость для органического вяжущего объемом 6000 л, система нагрева вяжущего до температуры 160° С, битумопроводы, битумный насос и емкость для каменного материала объемом 12 кубометров. Система распределения органического вяжущего и каменного материала обеспечивает розлив битума и распределение щебня на ширину 3,85 м.

Производительность оборудования выше, чем при традиционной технологии в 7—10 раз и составляет 1000 кв. м за 5 мин. (до 7 км в смену). При этом обеспечивается высокое качество слоя поверхностной обработки, экономятся расходные материалы, а срок службы обработки составляет 10 лет, что в 2,5—5 раз больше, чем при традиционной технологии.

УСТРОЙСТВО ОСНОВАНИЙ С ВТОРИЧНЫМ ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ МАТЕРИАЛОВ СУЩЕСТВУЮЩИХ ДОРОЖНЫХ ОДЕЖД

До последнего времени восстановление и усиление дорожных одежд в России осуществляется методом их реконструкции с применением оборудования и технологий, используемых при строительстве новых дорог. Это очень неудобно в условиях непрерывающегося движения транспорта и неэффективно, поскольку не позволяет на месте использовать материалы существующей дорожной одежды. В начале сентября 1997 г. дорожный комитет приобрел комплект машин фирмы «Виртген».

Он состоит из рисайклера WR-2500 и смесителя WM-400 для приготовления водоцементной суспензии. В состав рисайклера входит фрезерный барабан с 216 резцами, передняя и задняя дробильные плиты, установка вспененного битума, бак для воды емкостью 600 л. Полная масса рисайклера — 30 тонн. Глубина фрезерования — до 50 см, ширина фрезерования — 2,5 м.

Производительность машины в 2—3 раза выше, чем при традиционной технологии, и составляет 200—600 м дорожного основания в смену в зависимости от материала существующей дорожной одежды. При использовании нового оборудования значительно снижаются транспортные расходы на перевозках материалов, происходит полное повторное использование материалов существующей дорожной одежды. Такая технология дает возможность улучшения качественных показателей конструктивных слоев существующей дорожной одежды, обеспечивает охрану окружающей среды за счет того, что отпадает необходимость в разработке карьеров.

Подготовительные работы начались в августе. Было проведено обучение обслуживающего персонала, подготовлена материально-техническая база, выбраны участки автомобильных дорог Саратовской области для использования новой техники. И уже осенью путем холодной глубокой рециркуляции суще-

ствующей дорожной одежды было устроено основание протяженностью 2 км на автодороге Елшанка—Песчаный Умет. Параллельно выполнению опытных работ по устройству дорожного основания комплектом машин фирмы «Виртген» производились работы по подбору составов смесей, разработке схемы операционного контроля качества, отработке технологии работ с составлением калькуляции и расценок на дорожные работы.

УСТРОЙСТВО ДОРОЖНОЙ РАЗМЕТКИ

В Саратовской области лишь 15—20 процентов автомобильных дорог с асфальтобетонным покрытием имеют дорожную разметку. Отечественные краски и технологии нанесения разметки российскими машинами несовершенны. Ряд существенных недостатков можно избежать, используя современные зарубежные ресурсосберегающие технологии и технику.

Разметку саратовских дорог в 1998 году предполагается выполнять оборудованием G-470 французской фирмы «Просинь». Это оборудование работает по принципу нанесения на покрытие краски со стеклянными шариками безвоздушным методом. Производительность его в 1,6 раза выше, чем при традиционной технологии, и составляет до 8 км в час (нанесение сплошной линии). Гарантированный срок службы разметки до 2-х лет (при традиционной технологии — до 0,5 года). Срок высыхания краски типа «Аляска» — всего 15 минут, а ее расход на 15—20 процентов ниже, чем в аналогичных устройствах. В добавок ко всему высокая светоотражающая способность обеспечивает необходимые условия безопасности движения в темное время суток.

В этом году разметка по новой технологии будет сделана на 600 км федеральных дорог области.

Кому-то может показаться, что закупка лицензий и современной техники слишком обременительна для скудного бюджета дорожников, но мы тщательно просчитывали все варианты использования средств и выяснили, что выбор можно остановить только на современной технике. Ведь вместо строительства 1 км новой дороги можно на те же деньги отремонтировать оборудованием фирмы «Виртген» 5 км, оборудованием «Чипсиллер» — 25 км. Поэтому Комитет по дорожно-транспортному строительству и эксплуатации дорог уверен, что внедрение ресурсосберегающих технологий и новой техники в дорожное хозяйство Саратовской области позволит повысить качество и производительность ремонта дорог, улучшит их транспортно-эксплуатационные показатели и безопасность движения.

Николай ВАСИЛЬЕВ

«МОСТОВИК». СЛУЖБА СПАСЕНИЯ

В последние годы во многих регионах стали создавать мостовые эксплуатационные предприятия. В Саратовской области о проблемах содержания и эксплуатации мостов задумались намного раньше. И не только задумались, но и еще 10 лет назад перепрофилировали под эти цели мостостроительное управление. Так появилось в городе Энгельсе Саратовской области государственное предприятие «Мостовик».

Эксплуатацией в общепринятом понятии «Мостовику» заниматься не пришлось. К тому времени в области было около 500 мостов, и если к ним в течение 20—25 лет не прикасалась рука специалиста, можно представить их состояние. Пришлось отказаться от планов поэтапного охвата службой содержания всех мостовых сооружений области. Задача напрашивалась сама собой: спасти аварийные объекты. Но как это сделать, если нет опыта подобных работ, нет технологии, нет проектов, нет техники, нет специалистов?

После перепрофилирования мостостроительного управления полностью поменялась структура строймонтажа и хотя нового строительства не было, объем работ в сопоставимых ценах увеличился в 7 раз. Жизнь сама выставляла требования: не хотите, чтобы мосты падали, — выделяйте средства. И постепенно «Мостовик» оснащался необходимым для ремонта оборудованием. В 1988 году на предприятии было 6 единиц допотопной техники, сегодня 45 механизмов, отвечающих всем современным требованиям. Коллектив с 30 человек вырос до 175. Причем хороших специалистов найти было непросто.

И. Дубинин.

— Применять традиционную строительную схему мы не могли, — рассказал директор ГП «Мостовик» И. Дубинин, — осмотреть, выпустить проект, открыть финансирование — это не для нас. Наши проектировщики должны были научиться решать все на месте. Причем надо было предусмотреть проведение ремонта без закрытия движения. Пока нашли толковых специалистов, коллектив поменялся полностью несколько раз...

Главную свою задачу «Мостовик» выполнил: ни один мост в области не упал. Ежегодно ремонтируется по 20 сооружений. Причем обычно восстановление — только первый этап. На втором этапе предприятие занимается увеличением грузоподъемности, на третьем — меняет габариты. Так, в среднем за полтора года аварийный мост полностью преобразуется. Срок его службы увеличивается еще на 15 лет. Первым мостам рассчитывали продлить срок на 5 лет, но прошло 10, а они за счет постоянного обслуживания и ремонта стоят и нагрузки держат. Объемы работ постоянно увеличиваются. Если, к примеру, в 1996 году сдали 588 м мостов, то в прошлом году — уже 651 м.

Ремонт и содержание производятся по дефектовкам. Специалисты мостового отдела Комитета по дорожно-транспортному строительству и эксплуатации дорог об-

следуют «куст» автодорог и определяют объемы необходимых работ по общим направлениям. Мостовики разворачивают на месте работ вахту и охватывают весь «куст». Давно уже прорабатывается вопрос о постоянном закреплении мостов за предприятиями. Для этого необходимо как минимум 6 организаций или 6 филиалов «Мостовика».

— Бессмысленно сегодня доверять такие работы мостостроителям или ДРСУ, — считает И. Дубинин, — на строительство можно по тендеру привлечь кого угодно, но чтобы провести те работы, которые делаем мы, нужны опыт и наработки, которые в нашей области есть только у «Мостовика». Для содержания особый подход нужен. Появилась трещинка — ее надо немедленно зашпаклевать, вышла из строя опорная часть — немедленно поддомкратить и заменить. Учить этому кого бы то ни было — тратить время и деньги. А мы этот этап прошли и сейчас готовы организовать содержание всех мостов области с минимальными затратами.

И это не пустые слова. Долгими показались все эти 10 лет Ивану Михайловичу Дубинину. Хотелось иметь мощную базу, нормальные условия работы для проектировщиков, инженеров, хорошие условия для рабочих. Но были лишь старенькие боксы да контора-развалюха. И только сейчас усилия И. Дубинина воплощаются в то, о чем он когда-то мечтал. Заканчивается строительство офиса с современными кабинетами

для проектно-конструкторского бюро, со всеми бытовыми и подсобными помещениями. Хорошего специалиста не удержишь в развалюхе и не заставишь работать карандашом вместо компьютера. Видя, как выросло здание управления и как увеличился парк машин, на предприятие стали проситься те, кто когда-то не верил в будущее мостостроительной службы и подался искать лучшей доли.

В стадии осуществления и мечта о строительной базе. До сих пор «Мостовик» изготавливал собственными силами только стойки, ригеля, насадки, элементы опор. Более сложные конструкции заказывали на специализированных предприятиях. Но теперь отведено 2 гектара земли с железнодорожным тупиком для строительства собственной базы. Там встанет полуавтоматический бетонный завод с весовым дозированием, способный круглый год изготавливать сваи и балки самого высокого качества. Там будут склады расходных материалов, и, наверное, осуществится еще одна мечта И. Дубинина — создать аварийный запас, ведь до сих пор все работы ведутся «с колес».

Темп, взятый «Мостовиком», с каждым годом все дальше отодвигает возможность аварий с мостами и все больше приближает перспективу налаживания планово-предупредительного ремонта и постоянного содержания мостового хозяйства области.



Даже земским мостам можно дать вторую жизнь.



Виктор СТАРОДУБЦЕВ,
первый заместитель председателя Комитета
по дорожно-транспортному строительству
и эксплуатации дорог Саратовской области

НАЛОГИ, БЕЗ КОТОРЫХ НЕ ОБОЙТИСЬ

ВБ АВТОРЕ.
Виктору Борисовичу Стародубцеву — 56 лет. Родился в Саратовской области. После окончания Саратовского политехнического института работал инженером, руководителем группы, главным инженером проектов местного филиала ГипродорНИИ. С 1992 года возглавлял дирекцию областного дорожного фонда, после реорганизации которой назначен первым заместителем председателя Комитета по дорожно-транспортному строительству и эксплуатации дорог. Куратором экономического блока вопросов.

В. Стародубцев награжден медалью «За трудовое отличие», медалью ВДНХ за разработку проекта транспортной развязки типа «Лук», он лауреат Государственной премии Марупвской Республики за проектирование участка магистрали Саранск — Ульяновск.

Виктор Борисович женат, у него двое взрослых детей и трое внуков.

КОМУ БЫТЬ У РУЛЯ

Функции руководителя дорожной организации, круг его прямых обязанностей в последние годы резко изменились. Сегодня ему мало быть специалистом в дорожном деле, надо разбираться в хитросплетениях взаиморасчетов, уметь работать с векселями, другими ценными бумагами, ориентироваться в банковских делах. На посту руководителя ДСУ, других структур в меньшей степени требуется начальник, в большей — управленец. То есть человек, свободно ориентирующийся в финансовой сфере, умеющий предвидеть развитие ситуации в экономическом плане, сделать выводы.

Изменились за последние годы и функции территориальных органов управления. Коснусь только одной из них — способствовать переходу рыночным отношениям, прививать руководителям дорожных организаций, которые теперь сплошь самостоятельные юридические лица, навыки менеджеров. Именно поэтому в последние годы главный акцент в учебе был сделан на вопросах менеджмента, и сегодня многие руководители чувствуют себя здесь достаточно уверенно. Практически везде организованы отделы маркетинга, изучают и просматривают самые различные варианты с тем, чтобы, превратив, например, материальные ресурсы в деньги, обеспечить дорожников необходимыми материалами, заплатить налоги, выплатить вовремя зарплату.

Конечно, сама по себе ситуация, при которой вместо денег используются материальные ресурсы или услуги, порочна. Это вынужденная мера. При этом и организации, и государство несут лишние потери. Но что есть — то есть. И не время вставать в позу и ждать лучших времен, а надо адаптироваться. Саратовским дорожникам это удастся, во всяком случае наш финансовый механизм работает, продолжается строительство важнейших объектов, выполняется программа развития дорожной сети области на перспективу... И хотя сегодня дорожный потенциал области задействован примерно наполовину и многие проблемы еще не решены, самая нижняя точка, по-моему, уже позади.

СМЕНА КУРСА

Регионов, в которых дорожники получают деньгами большую часть причитающихся им средств, немало. И им наших проблем не понять. Кажется, чего проще — взял в банке кредит под небольшой процент, выполнил работу, вовремя отчитался. У нас кредита не дадут. Под него нужны достаточные гарантии. А кто их дает? Ипотеки как таковой пока нет, она только начинает создаваться, значит, нужны другие решения и другие механизмы.

Дорожники Саратовской области, как и их коллеги, проходят шко-

лу рыночной экономики. То, что раньше называли у нас «капиталистической, или потогонной, системой» оказалось эффективной системой организации труда в обществе. И она по всем статьям превосходит командно-административную, которую мы долгие годы исповедовали. Пришло время переучиваться, не забывая, конечно, о собственном опыте, о российской специфике и интересах государства.

Эти интересы сосредоточены на строительстве моста через Волгу. Проект, понятно, дорогостоящий и, как одно время писали местные газеты, наносящий ущерб другим статьям дорожного хозяйства области. Чтобы этого не произошло, комитет вышел с предложением в областную Думу поднять ставку дорожного налога до 3,6 процента. Мы подсчитали, что при этом финансирование строительства мостового перехода не скажется на других статьях, хотя налоговое бремя на предприятия, естественно, возрастет.

Многие саратовские предприятия, особенно ВПК, «лежат», и для них любое увеличение налогов крайне нежелательно, и все же наше предложение в Думе прошло (его поддержал, кстати, и губернатор области Дмитрий Федорович Аяцков), поскольку законодатели

Распределение удельных затрат на содержание автодорог



сочли доводы дорожников убедительными. А это лучшее свидетельство — есть понимание важности и приоритетности дорожного строительства в области. Новый мостовой переход выгоден и стране, и области с экономической, социальной, экологической (значительная часть транзитного транспорта пойдет в обход миллионного города) и других точек зрения.

Первую очередь мостового перехода планируется ввести уже в 2000 году.

ОТ ДОБРА ДОБРА НЕ ИЩУТ

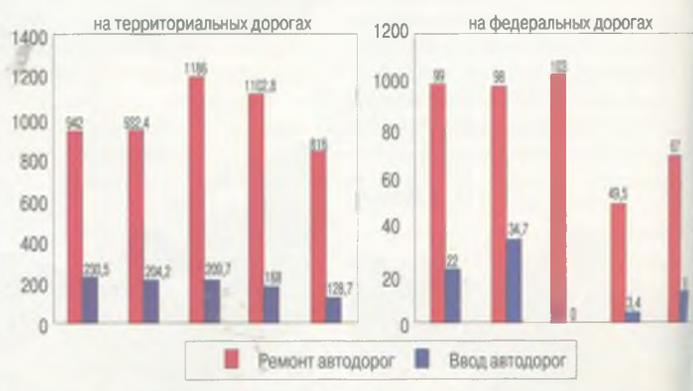
Тема размера дорожного налога стала одной из самых дискуссионных в регионах. Его ставка колеблется, как известно, довольно существенно: от четырех с лишним до двух процентов. У нас — 3,6. Налог на пользователей составляет 90 процентов территориального дорожного фонда и является основным источником финансирования отрасли. Через включение в себестоимость товаров и услуг, другие системы распределения этот налог косвенно ложится на плечи всех жителей региона, и понятно стремление руководителей как-то ограничить его.

Дорожные налоги критикуют все, кому не лень. В новом Налоговом кодексе их, возможно, вообще не будет. Вокруг этого идет нешуточная борьба, и хотелось бы высказать свое мнение. Зачем изобретать велосипед? Во многих странах мира, в частности в США, дорожный налог прошел проверку време-

СПРАВКА

К 2000 году в дорожном комплексе области планируется вывести на уровень, близкий к нормативному (по всем параметрам), 80 процентов дорог. Завершить строительство выходов из области на сызранском и тамбовском направлениях, подходов к мосту через Волгу, включить в сеть общего пользования внутрихозяйственные дороги, обновить парк специальной дорожной техники...

Объемы дорожных работ (км)



СПРАВКА

В Саратовской области ежегодно проходят обучение 150–200 человек по программам «Технология и организация строительства дорог», «Строительство и эксплуатация дорог», «Совершенствование системы контроля качества ремонта и содержания дорог» и др. 10–20 специалистов, работающих в структуре комитета, ежегодно повышают свою квалификацию на общероссийских семинарах и конференциях. Для работников подрядных организаций организуются курсы подготовки и переподготовки кадров.

нем — он действует не одно десятилетие и доказал свое преимущество перед другими формами финансирования важнейшей для страны отрасли. У себя в области за довольно короткий отрезок времени при всем том, что положение дел в экономике оставляет желать лучшего, мы убедились, что благодаря дорожному налогу можно не только поддерживать на уровне существующую сеть, но и ежегодно приращивать ее. Конечно, любой налог — тормоз для любой экономики, одна-ко и без тормозов не обойтись.

Ядалек от мысли, что дорожный налог как система идеально подходит для наших экономических условий. Сошлюсь на такой при мер. Основные должники территориального дорожного фонда — монополисты. Управы на них у нас нет, монополисты диктуют свои условия и цены на материальные ресурсы, которыми они расплачиваются. Они могут вообще не заплатить, поскольку дебиторская задолженность у них, как правило, превышает кредиторскую, а значит, есть моральное право переадресовать ответственность на других. Арестовать их счета, тем самым остановив производство, невозможно: Саратовэнерго, например, снабжает теплом и светом всю область, в том числе дорожников. Кто же будет рубить сук, на котором сидит?

В то же время в подобной ситуации всегда можно пойти на компромисс, договориться. Надо только не сидеть сложа руки, ожидая, когда появится идеальный закон по налогообразующей базе (а его в принципе и быть не может), а самим отстраивать налоговую систему. Дорожникам Саратовской области это удалось: мы собираем более 90 процентов суммы налогов.

Кирилл ЗАСИЛЬЕВ, Виктор ЗАГУМЕННОВ (фото)

БУДЕТ ЖИТЬ!

Такое заключение вместе с проектом «лечения» объекта и рекомендациями по дальнейшей эксплуатации выдают дорожникам в саратовском институте «ПРОЕКТМОСТОРЕКОНСТРУКЦИЯ».

От ошибок, как известно, не застрахован никто. Погрешности в проекте, небрежность при строительстве, хронический недоремонт, недостатки в эксплуатации... Все эти симптомы в конечном счете ведут к преждевременному старению, хроническим заболеваниям мостовых сооружений. Оценить их опасность, определить срок службы объекта, прописать эффективное «лекарство» от всех болезней могут в научно-техническом центре Госстроя России саратовском институте «Проектмостореконструкция».

Среди коллег-собратьев институт один из самых молодых. Он создавался в годы перестройки, показав пример не только деловой хватки его руководителей, но и современного научного подхода, умения предвидеть и просчитать ситуацию на несколько ходов вперед. Ведь тогда, в 1987 году, преобладали мощные проектные и научно-исследовательские институты, но среди них не было специализировавшихся на диагностике и проектах ремонта мостов. Заняв свободную нишу, институт стал заниматься всем кругом проблем стареющих мостов.

Сегодня сфера влияния института охватила практически всю Россию. На его счету уже более 1000 обследованных и испытанных сооружений, более 500 проектов по реконструкции и капитальному ремонту. Формула успеха молодого коллектива проста. По словам его директора Виктора Сергеевича Величко, это высококвалифицированные кадры, современное оборудование.

Признание пришло к коллективу «Проектмостореконструкции» заслуженно: качество его работ всегда высокое, сроки оптимальные, цены минимальные, а форма расчетов приемлемая. Впрочем, это и неудивительно. Руководят институтом грамотные инженеры-экономисты, здесь давно забыли про традиционное чертежное оборудование. Все

прорисовки узлов выполняются на компьютерах. При желании облик воссоздается на мониторе со всеми подробностями, и, еще не приступив к реконструкции, заказчик может увидеть будущий объект с разных сторон в конкретном интерьере с привязкой к местности и даже ко времени суток.

Современны и методы обследования искусственных сооружений. Набор инструментов и технологий неразрушающего контроля позволяет решать любые задачи. Средства диагностики компактны, малогабаритны. Практически все необходимое умещается в дипломате, хотя, конечно, институт располагает и передвижными лабораториями, способными выполнять обследование автономно.

Особую гордость у специалистов института вызывает информационно-измерительный комплекс «Лиана», созданный своими силами несколько лет назад. Рассказ об этом уникальном комплексе заслужи-

вает отдельной статьи, заметим лишь, что он способен выполнить целый ряд измерений и испытаний, вести постоянный контроль за состоянием конструкций мостовых сооружений. На счету «Лианы» уже более 100 мостов.

В последние годы «Проектмостореконструкция» стал известен в области и за ее пределами как центр подготовки специалистов. Начиная с 1993 года на его базе регулярно проводятся курсы повышения квалификации специалистов, занимающихся эксплуатацией мостовых сооружений. Все это позволило институту «Проектмостореконструкция» получить статус научно-технического центра Госстроя России по методологическому и научно-техническому обеспечению проведения работ по освидетельствованию, обследованию и испытаниям мостов, оказанию необходимой помощи органам местного самоуправления в улучшении организации работ по эксплуатации искусственных сооружений.

Подробно о делах одного из лучших российских институтов в области диагностики, обследования, испытания и проектирования мостовых сооружений, сумевшего выжить в трудных экономических условиях, о его коллективе, руководителех, о некоторых профессиональных секретах мы расскажем в следующем материале из Саратова.



Информационно-измерительная система «Лиана».



Компактные и малогабаритные средства диагностики.

РУБЕЖИ «АВТОГРЕЙДА»



В прошлом году государственное предприятие «Автогрейд», базирующееся в городе Энгельсе, распоряжением губернатора занесено на областную Доску почета «за заслуги в социально-экономическом развитии области». О том, как этому коллективу удается занимать лидирующие позиции, рассказывает директор ГП «Автогрейд» Юрий БАЖЕНОВ.

У нашего предприятия хорошие корни и давние традиции. Образовано оно было в конце 1950 года. В процессе реорганизаций было и участком, и машинно-дорожной станцией, и дорожным строительным управлением. После разделения, в мае 1993 года, стали называться Государственным предприятием «Автогрейд» — по названию комплекта техники, который тогда был у нас. Сейчас та техника морально устарела, а название так и прижилось. Но дело, конечно, не в названии. На предприятии всегда был крепкий коллектив.

Старики помнят то время, когда у предприятия было 3 скрепера, 4 трактора, 2 автомашины да лошадь. Сегодня только тяжелой дорожной техники насчитывается около 50 единиц, есть 3 асфальтобетонных завода и 3 грунтосмесительные установки. Словом, техническое оснащение солидное. Однако техника, какой бы она ни была, всегда имеет слабые места, и, чтобы извлечь из ее работы максимум производительности и качества при минимуме затрат, приходится и голову поломать, и руки приложить.

К примеру, асфальтоукладчики есть у всех. Но работают они по-разному. Обычно, как положили основание, так и покрытие будет положено. Мы же применяем электронное слежение за ровностью покрытия. Автоматическое управление рабочим органом асфальтоукладчика СД-404 осуществляется с помощью доработанной нашим коллективом системы «Профиломат», содержащей щуповой датчик и датчик углового положения. Базой системы является идеально натянутый с помощью геодезических инструментов копирный шнур. Использование системы позволяет выдержать заданную проектную толщину, поперечный профиль и ровность укладываемого покрытия.

Точно так же мы применяем дистанционное и автоматическое управление бетоноукладчиком ДС-169 с помощью комбинации систем «Профиломат» и «Профиль — 30». Положение бетоноукладчика в пространстве относительно копирной струны выдерживается с помощью двух угловых и четырех щуповых датчиков. Они позволяют строго соблюдать ровность, продольный и попе-

речный профиль основания, для которого мы уже четыре года используем «тощий» бетон. Это для области дело новое, но весьма перспективное. Основание из «тощего» бетона, как мы убедились на опыте, прекрасно ведет себя в условиях Саратовской области.

Особое внимание мы уделяем качеству приготовления асфальто-бетонной смеси. Прежде, даже получая качественный битум, мы нередко пережигали его. Сейчас на наших установках внедрен автоматический контроль за температурой разогрева битума. Его осуществляет система из 12-канального самописца, 2 блоков реле и 12 терморпар, устанавливаемых в битумных котлах. Регулировкой самописца мы получаем регистрацию температуры в заданных точках через определенный временной интервал. Регистрация ведется на бумажной ленте, что позволяет проследить динамику разогрева, отклонения и сбои, возникавшие в процессе работы. Асфальтобетон для верхнего слоя покрытия мы готовим только из модифицированного битума.

Кроме этого, наши специалисты изобрели систему, которая автоматически регулирует подачу природного газа к горелке топки и положение заслонки дымохода. Она позволяет добиться оптимального температурного режима в процессе сушки инертных материалов и значительно снижает расход горючего газа.

Все это лишь разработки последнего времени, которые помогают постоянно улучшать качество работы. Но авторитет предприятия складывался годами, и заслуга тех, кто работает сейчас, в том, что они не уронили этот авторитет. Даже когда начиная с 1990 года из-за нестабильного финансирования стали снижаться объемы работ, мы продолжали получать подряды на строительство дорог и за шесть лет сдали заказчику 114,3 км дорог II категории. Несмотря на то что мы обеспечены работой и стабильно вводим

в строй ежегодно по 21—24 км, мы приняли участие в торгах на строительство подходов к мостовому переходу через Волгу и выиграли их. И дело тут не столько в дополнительных объемах, сколько в престиже. Ведь подходы к мосту станут I технической категории, и для коллектива это строительство — вопрос профессиональной гордости.



После нескольких лет спада и зстоя в транспортных отраслях наметился подъем. Об этом наши корреспонденты беседуют с министром транспорта и связи Саратовской области Александром АБРАМОВЫМ.

— Александр Семенович, начнем наш разговор с общей картины транспортного комплекса области, итогов его работы в 1997 году.

— Общая картина такова: потенциал транспортного комплекса области сохранен, наметился определенный рост во всех отраслях. Пусть небольшой, но все же рост! Предприятиями автотранспорта за год перевезено свыше 400 миллионов пассажиров, за последние 2 года на автотранспорте открыто 5 новых городских маршрутов, 22 пригородных, 20 междугородных.

В 1997 году успешно справились с программой перевозок пассажиров городской электрической, речной и воздушный транспорт. В частности объемы перевозок на самолетах Як-42 в связи с открытием новых маршрутов и увеличением количества рейсов в страны ближнего и дальнего зарубежья за год возросли на 6,3 процента.

С хорошей прибавкой сработали в минувшем году железнодорожники и речники. Грузооборот предприятий железнодорожного транспорта возрос на 9 процентов, речного — в 2,3 раза. И еще два важных показателя: снизилось число убыточных предприятий в транспортном комплексе и на 17 процентов сократилось число ДТП по вине наших работников.

— Я понимаю, что для вас деление на «наших» и «не наших» работников — чисто условное, и все-таки как обстоят дела у тех, кто занят част-



Следящая система бетоноукладчика.

Борис ТАЙКОВ, Владимир ИВАНОВ,
Виктор ЗАГУМЕННОВ (фото)

ЛЕД ТРОНУЛСЯ

в транспортном комплексе Саратовской области

ным предпринимательством на транспорте? Кстати, какова их армия в Саратовской области, как они взаимодействуют с государственными структурами?

— За последние 5 лет число предпринимателей на транспорте увеличилось почти в 5 раз. На городские маршруты ежедневно выезжают около 500 частных автобусов, тысячи такси. Для упорядочения всей работы с ними в Саратове и в отрасли созданы соответствующие товарищества, организован профсоюз водителей-предпринимателей, а для обслуживания основных транспортных потоков — центральная диспетчерская.

только в 1997 году правительство области закупило для государственного таксомоторного предприятия 48 автомобилей «Волга» и 17 микроавтобусов «Газель». А для улучшения железнодорожного обслуживания приобрело электропоезд.

— Для налаживания бесперебойной работы транспорта необходимы и другие составляющие?

— Естественно, и здесь я бы отметил новый автожелезнодорожный вокзал в городе Балаково, который недавно был сдан в эксплуатацию, и строящийся мост через Волгу, другие объекты. Для удобства саратовцев введены новые железнодорож-

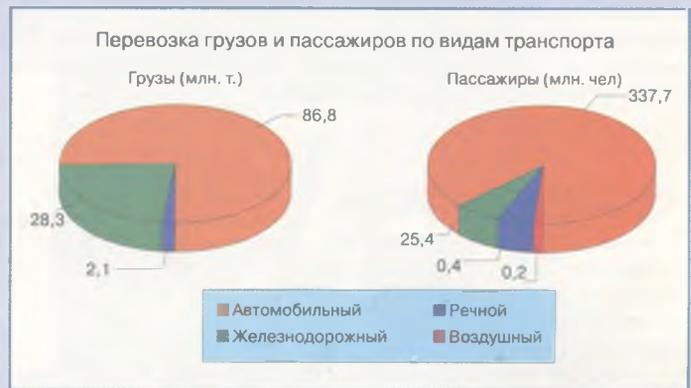
тификации и информационного контроля на транспорте, разработаны «Временные правила перевозки пассажиров и багажа на территории Саратовской области», подготовлены другие нормативные документы, в том числе «Транспортный паспорт», позволяющий составлять точные транспортные балансы на уровне области. Кстати, в результате внедрения системы инструментального контроля уровень аварийности стабилизировался, а тяжесть последствий аварий снизилась на 15 процентов.

— Читателей журнала может сложиться впечатление, что все транспортные проблемы в области уже позади?

мы не просматриваются. Да и как ему не быть убыточным, если каждые два пассажира из трех едут бесплатно, а 1,1 миллиона человек из 2,7 миллиона населения области официально имеют установленные федеральным центром льготы на проезд? Компенсировать же эти льготы, похоже, в Москве никто не собирается.

Другая проблема — законодательная база транспортного комплекса. За что ни возьмись — инструментальный контроль, система льгот, финансирование убыточных предприятий — вопросов больше, чем ответов.

— И все-таки, каковы на ваш взгляд перспективы



развития транспортного комплекса области и что надо сделать, чтобы реализовать их?

— Прежде всего нужно установить единые «правила игры» для всех участников перевозок независимо от форм собственности. Разработать и принять закон о транспорте, который позволит ввести общие принципы взаимодействия различных видов транспорта и всех форм собственности, общие принципы обеспечения безопасности движения, утвердит согласованные действия различных транспортных инфраструктур в чрезвычайных ситуациях. Не помешает учреждение внебюджетного фонда развития транспорта, повышение доходности тарифной политики, организация единой контрольно-ревизорской службы, создание благоприятного инвестиционного климата, центра координации уборочно-транспортных работ, страхование пассажирских перевозок.

Эти и другие меры, на мой взгляд, и помогут транспортному комплексу области и страны уверенно продвигаться вперед по пути реформ.

г. Саратов

Хочу заметить, что правительство области, ее губернатор Дмитрий Федорович Аяцков вопросам транспорта и развитию различных форм собственности уделяют большое внимание. Создавая условия для предпринимательской деятельности,

ные маршруты на Москву, Самару, в страны Восточной Европы... Много сделано и в организационном плане: разработана областная программа безопасности движения, программа развития пассажирского транспорта до 2000 года, внедрена система сер-

— Это не так. Проблемы есть, и самая главная среди них — перевозка пассажиров. Автопарк устарел и не обеспечивает безопасности перевозок. А в целом пассажирский транспорт по-прежнему убыточен, и перспективы решения этой пробле-

**Василий ВИКОЛАЕВ,
Виктор ЗАГУМЕННОВ (фото)**

ТАМ, ГДЕ ВОПЛОЩАЮТСЯ ИДЕИ

Саратовский ГУП «Росдортех» выполняет весь спектр работ от генерирования идей до внедрения их в практику и выпуска серийной продукции. Логически завершает эту цепочку система обучения работе на выпускаемом оборудовании и система гарантийного обслуживания. Всего Росдортех разрабатывает и производит около 30 наименований продукции и более 15 единиц программного обеспечения. Он обладатель 20 лицензий и сификатов на право деятельности от обучения до производства.

СДЕЛАНО В САРАТОВЕ

К самому известному и популярному у дорожников виду продукции относятся передвижные дорожные лаборатории. Секрет успеха не только в том, что заказчик сам может определить, какие из 28 модулей оборудования нужны для его лаборатории, но и в том, что часть сотрудников Росдортеха занимается диагностикой дорог и прочими дорожными исследованиями. Работая с собственным оборудованием, они отмечают слабые стороны, высказывают недостающие звенья и подают предложения и идеи по дооборудованию оснастки, формулируют задачи по усовершенствованию конструкций. Все сведения тут же принимаются конструкторским отделом, подключаются научные работники, и в результате появля-

*Начальник отдела
выпуска передвижных
лабораторий Артур Багдасарян.*



Передвижной пункт по учету интенсивности движения.



ются новые разработки, остро необходимые практикам. Это удивительно, но из 122 выпущенных с 1992 г. передвижных лабораторий трудно найти две одинаковые.

Сейчас в цехах Росдортеха оборудуются еще 4 лаборатории. В отличие от прежних они оснащаются средствами видеозаписи, позволяющими собрать наиболее полную информацию о состоянии и параметрах дорог. Каждый кадр привязан к местности, и достаточно нескольких нажатий на клавиатуру компьютера, чтобы увидеть любой участок дороги с обстановкой, с разметкой, с видимыми дефектами.

«СЕКРЕТ» ФИРМЫ

В последнее время спрос на дорожные лаборатории снизился. Связано это с самой главной на сегодняшний день проблемой — отсутствием у дорожников денег. Но спрос на качество остается, и потому, почувствовав конъюнктуру рынка, Росдортех увеличил и расширил выпуск приборов для контроля качества до-

рог». Но самыми активными его заказчиками и партнерами были и остаются дорожники Саратовской области. Для них создан передвижной метеорологический пост, усовершенствована система автоматического слежения за рабочим органом асфальтоукладчика, разработана компьютерная система управления АБЗ, с внедрением которой стало невозможно не только сдать, но и сделать брак.

Интерес к разработкам Росдортеха понятен — многое из предлагаемого оборудования — оригинальной конструкции. Система рождения нового проста. Берутся лучшие образцы существующих приборов, детально исследуются на предмет устранения имеющихся недостатков, и в результате появляется прибор, превосходящий аналоги по всем параметрам. Так было с весами для поста весового контроля, так было с пелетрометром, который росдортеховцы считают своей гордостью. По качеству он значительно выше, а по цене значительно ниже существующих образцов.

рожных работ и материалов. Здесь выпускаются дорожные рейки, пелетрометры, курвиметры, плотнометры, установки для отбора и для резки кернов, испытательные прессы.

Одна из последних новинок Росдортеха — передвижной пункт по учету интенсивности движения.

Потребители на такую продукцию находятся не только в СНГ, но и за его пределами. К примеру, приобретением рейки и керноотборника заинтересовались коллеги из польского города Щецин, где в прошлом году с участием Росдортеха проводился семинар «Диагностика и оценка состояния автодо-

КОМПЬЮТЕРНЫЙ ВЕК

Особое внимание уделяет Росдортех программному обеспечению. Среди последних разработок программа по автоматизированному проектированию схем дислокации дорожных знаков, по нанесению разметки, компьютерная схема приемки работ. Создан банк данных о состоянии дорог, банк проектно-сметной документации. Все разработки имеют практическое значение. Например, выполнена работа по созданию банка подрядных организаций области. Теперь в любое время можно без проблем получить информацию для проведения торгов.



Учебный класс оборудован действующими образцами продукции Росдортех.

Интересна инициативная разработка Росдортех по созданию банка информативных документов. Программисты Росдортех собрали воедино все документы по дорожной отрасли, сделали информационно-поисковую систему.

Чтобы познакомить дорожников России со своими разработками, Росдортех использует любые совещания, выставки, семинары, а для ознакомления с приемами работы на производимом оборудовании при Росдортехе открыли Центр повышения квалификации работников дорожного комплекса Поволжья. Центр проводит курсы и семинары

по диагностике, контролю качества и другим вопросам. В 1997 году, к примеру, в нем прошли обучение более 200 специалистов Саратовской области — от мастеров до главных инженеров. Отдельно обучались лаборанты. Есть курсы по подготовке операторов АБЗ, машинистов катка, асфальтоукладчика. В декабре провели семинары для первых руководителей дорожных организаций области. Через эти двухдневные занятия, посвященные современ-

В лаборатории метрологического контроля и контроля качества.



ным технологиям, прошли более 50 человек, и хотя ехали с неохотой, разъезжались довольные увиденным и услышанным о зарубежном и отечественном опыте. По их мнению, пока есть такие организации, как Росдортех, наука не только не отрывается от производства, но и верно ему служит.

Владимир ПАТРОНОВ,
начальник отдела качества;
Вячеслав АЛЕКСЕЕВ,
главный специалист отдела качества

КРИТЕРИЙ — НАДЕЖНОСТЬ

В Комитете по дорожно-транспортному строительству и эксплуатации дорог Саратовской области проанализированы причины возмозжного снижения качества строительства и ремонта дорог.

Оказалось, что укладка асфальтобетонных смесей производится со значительными отступлениями от технологи-

ческих требований строительных норм и правил, практически не используются автоматические системы управления положением рабочих органов асфальтоукладчиков. Добиться необходимого без использования автоматики практически невозможно.

Но причина слабого использования автоматики заключается не в «человеческом факторе» строителей, а в низком качестве ее исполнения на заводе-изготовителе. Основным производителем автоматики для ас-

фальтоукладчиков является приборостроительный завод в г. Топки Кемеровской области. Практически все 25 комплектов автоматики типа «Разрез-МП» не работали сразу или после нескольких часов эксплуатации. Да и сама концепция, заложенная в конструкцию автоматики, на наш взгляд, несостоятельна.

Для решения проблемы отдел качества привлек группу специалистов по ремонту автоматических следящих систем всех типов. После неоднократного ремонта только два комплекта смогли отработать полностью строительный сезон. Поэтому на основе опыта эксплуатации возникла необходимость в разработке новой конструкции автоматической следящей системы, в основу которой положены реальные технологические требования и высокая степень надежности. В дальнейшем запланировано заменить все системы типа «Разрез-МП» на новые.

Для соблюдения технологических требований, обеспечивающих каче-

ство строительства на всех этапах и, в особенности, на этапе подготовки основания, необходимо оборудовать автоматической следящей системой и автогрейдеры. До настоящего момента практически ни один автогрейдер не был оборудован такой системой. У нас разработана и изготавливается система автоматического управления отвалом автогрейдера «Уклон-3». Монтаж этой системы на грейдер осуществляется за несколько часов. Опыт эксплуатации системы «Уклон-3» в течение сезона 1997 года показал высокую работоспособность и надежность конструкции.

Отдел качества окажет технологическую помощь подрядным организациям, оборудующим автоматическими следящими системами автогрейдеры и асфальтоукладчики. В дальнейшем для упрощения работы техники и повышения точности предполагается установить лазерную систему управления, позволяющую обеспечить высокое качество строительных работ.

Владимир ИВАНОВ, Виктор АРКАДЬЕВ (фото)

ВТОРАЯ ЖИЗНЬ ЗАВОДА

Почти три года Саратовский арматурный завод простоял в бездействии. Цехи не отапливались, и многие помещения постепенно пришли в негодность. Народ уволился кто куда, а всех работавших на предприятии числилось — конкурсный управляющий да три сторожа. Полтора года назад в судьбе завода произошла крутая перемена: государственное предприятие превратилось в частную фирму ЗАО «Транс-магистраль». В цехах загудели станки, зазвучали голоса рабочих, а через несколько месяцев заказчикам отправили первую партию дорожного оборудования.

Чудесное превращение предприятия из умирающего в стабильно работающее произошло, конечно, не по щучьему велению. Этого захотели люди, а точнее — группа молодых саратовских предпринимателей, которым совсем не безразлично было наблюдать за развалом промышленности области. И они рискнули: за собственные деньги выкупили завод, заплатили налоги, вернули в цехи рабочих, разработали программу стабильного роста. Бразды правления нового предприятия взял в свои руки молодой бизнесмен Сергей БЕЖКИНЕВ.



Генеральный директор ЗАО «Транс-магистраль» С. Бежкинев.

В просторном кабинете, где мы с ним беседовали, обстановка почти спартанская: телефон, стол и три стула. Вся недвижимость бывшие хозяева вывезли, а новую мебель новые хозяева еще не приобрели — прибыль вкладывается в развитие производства, погашение долгов, социальную сферу. Первым делом появились на заводе отделы безопасности труда, главного механика, капитального строительства... То есть те, без которых серьезное производство просто не может обойтись.

— Главная задача на сегодня — создать дружный и творческий кол-



Основная продукция завода — плужный отвал.

лектив, — считает Сергей Иванович, — который способен решать современные задачи на современном уровне. Наш завод входит в состав объединения и имеет статус экспериментально-производственной фирмы, что само по себе обязывает изготавливать несерийную продукцию. С нее, кстати, все и началось. Несколько лет назад по заказу дорожников мы приобрели по бартеру несколько серийных КДМ украинского производства. Что нас поразило тогда — низкое качество. Одна из КДМ до сих пор работает в Саратовском ДРСУ, но знали бы вы, сколько сил и средств было затрачено на ее доводку! И тогда мы сказали себе: стол, неужели у нас в области, где делают отличные современные са-

молеты, не сумеют сделать отличную дорожную машину?

На арматурный завод вышли случайно. Поначалу была идея просто взять в аренду часть помещений. Но когда молодые предприниматели стали знакомиться с предприятием, что-то кольнуло душу. Еще год-другой — и совсем погибнет завод. Все что можно было разукomплектовать и растащить — растащили, в пустых и холодных цехах гулял ветер.

К предложению бизнесменов выкупить завод власти отнеслись с недоверием — это все-таки не ларек продать! — но с интересом, дескать, чего добру пропадать? Пока шло оформление, подбирались коллектив, формировались отделы. Театр начинается с вешалки, завод — с КБ. В конструкторское бюро отбор был особенно строгим. Сюда приглашали лучших, благо проблем с кадрами в городе нет. Сразу же ставили задачу: в кратчай-

председателя областного дорожного комитета Алексей Котельников, — надо изготавливать на месте. Это и удобно и выгодно. Во-первых, потому, что можно заказать технику под любые условия эксплуатации. Во-вторых, саратовская фирма готова сотрудничать с нами по принципу «форма оплаты любая», в том числе по взаимозачетам. В-третьих, новый завод — новые рабочие места.

Упомянем о некоторых других преимуществах. Частному заводу не надо спускать «сверху» плана, и он не требует железных гарантий покупать все, что произведено, хотя без заказов, судя по всему, в ближайшие годы, не останется. Саратовским дорожникам требуются специальные косилки для обочин, техника для профилирования земляного полотна и откосов, другое оборудование.

«Транс-магистраль» — первая ласточка в сети небольших, мо-

ший срок создать технику и оборудование для дорожников на уровне современных образцов. Возглавил КБ опытный саратовский конструктор Николай Михеев.

Основная номенклатура ЗАО «Транс-магистраль» — дорожные отвалы. Саратовская область, конечно, не самая снежная в России, но и здесь бывают годы, когда из-за снежной напасти экономика края теряет миллиарды рублей. Надежные и недорогие отвалы требуются любому ДРСУ, и вместо того чтобы платить за них двойную цену и везти за тысячи километров, не лучше ли наладить их производство у себя?

— Все, что можно изготавливать в Саратове и других городах области, — говорит заместитель

бильных, экономичных производств, с помощью которых дорожная отрасль могла бы быстро решать проблему технического перевооружения и механизации работ. Поэтому появление фирмы — добрая весенняя примета: в дорожное машиностроение наконец-то приходят частный капитал и частный бизнес.

— Свой завод — это и мечта, и риск, — считает Сергей Бежкинев. — С торговым капиталом проще: не получилось, собрал сумки, и, как говорится, на крыло. А завод не бросишь. С ним связана жизнь многих людей, благополучие их семей. И так хочется сделать жизнь достойной в материальном смысле и интересной в творческом.

Николай ФЕТИСОВ,
директор Саратовского филиала ОАО «ГипродорНИИ»

ПУСТЬ ПОСЕРЕБРИЛА ВИСКИ СЕДИНА

Транспортные развязки типа «Глаз» и «Лук», отмеченные медалями ВДНХ, — своеобразная визитная карточка Саратовского филиала ОАО «ГипродорНИИ».

Об авторе.

Николаю Васильевичу Фетисову — 54 года. После окончания Саратовского политехнического института работал инженером, начальником изыскательской партии, главным специалистом, главным инженером проектов института «Гипрогаз». С 1987 г. — главный инженер проектов, с 1996 г. — директор Саратовского филиала ОАО «ГипродорНИИ».

НАЧАЛО

На оживленной магистрали Саратова проспекте Строителей расположено четырехэтажное здание, под крышей которого разместился Саратовский филиал ОАО «ГипродорНИИ». Во второй половине сороковых годов, когда возникла острая потребность в создании разветвленной сети благоустроенных дорог, в Поволжском регионе приказом главного дорожного управления при Совете Министров РСФСР на базе Саратовской и Куйбышевской проектно-изыскательских контор и Ульяновского сектора изысканий и проектирования дорог было создано Саратовское отделение Государственной республиканской конторы по проектированию и изысканиям автомобильных дорог — Росдорпроект. С него и начинается пятидесятилетняя история филиала ГипродорНИИ (ныне ОАО «ГипродорНИИ»).

С первых дней на новую организацию была возложена обязанность по разработке проектно-сметной документации на строительство автомобильных дорог и мостовых переходов областей и автономных республик зоны Среднего и Нижнего Поволжья. Сюда входят Астраханская, Волгоградская, Саратовская, Самарская, Ульяновская, Пензенская, Оренбургская области и Калмыцкая, Мордовская и Чувашская республики. Главное направление деятельности филиала — изыскания и проектирование автомобильных дорог и мостовых переходов, производственных объектов дорожно-

транспортной службы, разработка документации (ТЭО, схемы) развития сети автомобильных дорог.

За 50 лет по проектам филиала (в пределах его зоны обслуживания) построены все автомобильные дороги федерального, областного и местного значения и мостовые переходы на них. Всего около 38520 км автомобильных дорог и 95600 пог.метров мостов и путепроводов. Крупнейшие в Поволжье автомобильные дороги: Цивильск—Ульяновск—Сызрань; граница Ульяновской области—Саратов—Волгоград; Саратов—Воронеж (в пределах Саратовской области); Самара—Пугачев—Энгельс—Волгоград; Волгоград—Элиста; Саратов—Ершов—Озинки; Саранск—Ульяновск—Димитровград; Оренбург—Илецк—Уральск и много других, а также обходы городов Астрахань, Калининград, Самара, Саратов, Оренбург. Ряд крупных мостовых переходов через реки дельты Волги, Хопер, Урал, Суру, Самару, Сок, Медведицу, Иргиз, Свиягу.

При изысканиях и проектировании объектов специалистам филиала приходилось работать в сложных условиях: в карстовых районах Самарской области, в засушливых землях Заволжья и Оренбуржья, в заболоченных районах Калининградской и Астраханской областей, в дельте Волги, полупустынной местности Калмыкии, в предгорных районах Северного Кавказа и Южного Урала, в овражистых районах, которыми богата зона Среднего и Нижнего Поволжья. Они имеют опыт проектирования мостовых переходов с групповыми отверстиями, осуществленными на ряде объектов в дельте Волги.

ГЛАВНОЕ БОГАТСТВО — ЛЮДИ

В начале 70-х годов проектировщики только приступили к освоению электронно-вычислительной техники, начиная с машины типа «Наири», а сегодня на вооружении персональные компьютеры. И хотя их количество не удовлетворяет наши потребности, есть программа дальнейшего развития

автоматизации проектно-изыскательских работ. Эта программа сдерживается из-за сложного финансового положения филиала. Тем не менее только за 1997 год было приобретено 15 высокопроизводительных компьютеров. На базе компьютеризации проектных и изыскательских работ в филиале формируется прогрессивная технология проектирования на основе систем «ROAD» (разработка Воронежского филиала ОАО «ГипродорНИИ») и «ACAD», позволяющих выпускать качественную проектную документацию с получением рабочих чертежей машинной графики.

Филиал располагает оснащенными специализированными лабораториями, современными геодезическими инструментами, буровой техникой, компьютерами, графопостроителями, комплектами программ для автоматизированного проектирования автомобильных дорог и мостов. В повседневной работе коллектив филиала постоянно контактирует с учеными Саратовского государственного технического университета, университета им. Н.Г.Чернышевского (лаборатория урбоэкологии и отдел биолокации), учеными СоюздорНИИ (г.Балашиха), РосдорНИИ и рядом филиалов ОАО «ГипродорНИИ».

В стенах филиала изобретены и разработаны транспортные развязки для стадийного строительства на автомобильных дорогах типа «Глаз» и «Лук», которые экспонировались на ВДНХ и были отмечены серебряной и бронзовой медалями. Развязка типа «Лук» в то время была построена на пересечении автомобильных дорог в пригороде г.Саранска (Мордовская Республика); она вот уже десятилетие эксплуатируется, не имея рекламации. А за всем этим — люди, те, кто своими знаниями, опытом и интеллектуальным трудом создавали славу коллективу.

В его формировании и становлении, в первую очередь, следует отметить руководителей: А.И.Свинарева (с 1959 по 1967 г.), Е.К.Купцова (с 1968 по 1971 г.), А.Н.Бондаренко (с 1971 по 1995 г.), под началом которого институт стал одним из ведущих в ГипродорНИИ. А сам директор был удостоен званий «Заслуженный строитель РСФСР» и «Почетный дорожник РСФСР», награжден орденом Трудового Красного Знамени.

Доброе слово хочется сказать и в адрес главных инженеров филиала Н.М.Соколова (с 1948 по 1973 г.), А.Г.Касицина (с 1974 по 1994 г.), В.М.Рябушева. В настоящее время в филиале трудятся свыше 250 квалифицированных специалистов. Он имеет 7 производственных отделов и 3 сектора.

Первопроходцами будущих автодорожных трасс и мостовых переходов всегда являются изыскатели — топографы и геологи. Труден

их путь: жара, непогода, морозы... Где пешком, где на попутке, часто в неустойчивых бытовых условиях они добывают первую техническую информацию для проектирования. Сплоченный коллектив выпускников Саратовского политехнического института из отдела инженерных изысканий возглавляет А.В.Щербаков. Вместе с топографами трудятся геологи, которыми с 1971 года руководит В.М.Хатынюк. В филиале он около 40 лет, начал инженером-геологом. За большой вклад и личное участие в строительстве автомобильных дорог удостоен званий «Заслуженный геолог РСФСР» и «Почетный дорожник».

Старейшим специализированным отделом является дорожный, который с 1975 г. возглавляет В.М.Севостьянов. Отдел ведет проектирование дорог всех технических категорий с подъездами и транспортными развязками, обеспечивает оценку их воздействия на окружающую среду, разрабатывает мероприятия по повышению безопасности дорожного движения. В проектирование дорог степей Заволжья и Калмыкии, просторов от Ульяновской до Астраханской области внесли свой труд ветераны и молодежь.

Перечислить все отделы и подразделения института, назвать поименно всех ветеранов и молодых талантливых работников просто невозможно. Остаётся лишь сказать им всем «спасибо» и поклониться в пояс за труд, преданность дорожному делу и своей организации.

ЭПИЛОГ

В юбилейного рассказа сменяет проза сегодняшней жизни. Есть силы, квалифицированные специалисты, отлаженная технология, качественная продукция... Нет, как и везде, достаточных средств: на сегодня дебиторская задолженность составляет 5 млрд рублей. Свертываются новое строительство, реконструкция, а значит, не у дел проектировщики. Не хватает оборотных средств на модернизацию филиала, не обеспечивается своевременный выезд изыскателей из-за недостатка денежных средств на командировочные расходы, периодически задерживается выплата зарплат...

И все-таки, несмотря на трудности, филиал продолжает наращивать объемы проектно-изыскательских работ (1996 г. — 9 млрд руб., а 1997 г. — 11,4 млрд руб.). Во всех отделах, секторах, лабораториях, службах, изыскательских партиях идет работа над многочисленными проблемами, заданиями, проектами, решается, может быть, самая главная на сегодняшний день задача: сохранить квалифицированных специалистов, сберечь наработанную технологию, удержать достигнутое качество.

КУДА ТЕЧЕТ ВОЛГА

За "круглым столом" редакции журнала собрались специалисты областного дорожного комитета, представители подрядных организаций, институтов, учебных заведений. Чтобы обсудить, куда течет наша полноводная и могучая, как Волга, дорожная река, какие пороги появились на ее пути в последнее время и как их преодолеть.

— **Объективно оценить положение дел в дорожной отрасли области и свою работу — дело, конечно, непростое. И все-таки как бы вы их оценили?**



Виктор МОРОЗОВ, заместитель директора института "Проектмостореконструкция".

Долгое время состояние мостов в области оценивалось как неудовлетворительное. В последнее время положение меняется, но третья часть мостов, по нашим данным, требует немедленного ремонта, из них 8—10 процентов аварийных. Особенно плохо обстоят дела в городах, поселках, сельской местности. Наша задача — привести это хозяйство в порядок. Есть программа работ, определены их очередность и объем.



Виктор ВЕЛИЧКО, директор института "Проектмостореконструкция".

За последние 20 лет объем ремонтных работ на мостовых сооружениях увеличился в 2 раза. Это связано с тем, что большую часть средств стали выделять на ремонт,

а не на новое строительство. В целом по России около половины мостовых сооружений требуют ремонта, а каждый пятый мост в аварийном состоянии. В Саратовской области ситуация лучше.

В протоколе заседания областной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения, состоявшейся в сентябре 1997 года, констатируется: финансирование на ремонт мостового хозяйства выделяется в пределах... 8 процентов от потребностей. Органы исполнительной власти должны организовать обследование мостов с участием ГАИ и транспортной инспекции и принять неотложные меры по обеспечению безопасности, вплоть до их закрытия. Замечу, что по инициативе дорожного комитета и губернатора области проведено полное освидетельствование всех мостовых сооружений, составлен план, определены первоочередные работы. У нас это сделано, кажется, впервые в России.



Сергей ЖИЛИН, директор Саратовского научно-производственного центра "Росдортех".

Транспортно-эксплуатационные показатели дорог области ниже требуемых, но поворот в этом деле и в лучшую сторону уже просматривается. В этом есть заслуга и нашего центра. Надо отдать должное и руководству бывшего областного дорожного фонда: вопросам качества оно уделяло много внимания. Общую картину портят мелочи — разметка, обустройство и т.д., хотя с точки зрения безопасности мелочами их не назовешь.



Николай ФЕТИСОВ, директор Саратовского филиала ГипродорНИИ.

В Поволжском регионе наша область занимает второе место по объему дорожного строительства, которое велось и ведется в основном по нашим проектам. Но, думаю, пора ориентироваться не только на соседей, дескать, чтоб было не меньше и не хуже, чем у других, а на европейский уровень.



Валерий СЧАСТЬИН, начальник Мостоотряда-8.

Как строитель и как автомобилист могу засвидетельствовать, что качество дорожного строительства в Саратовской области, особенно в последние годы, возросло. Что касается количества — здесь еще строить и строить. Саратову, например, требуется путепровод через железную дорогу, ждут своего часа многие другие проекты.



Олег РАСПОРОВ, заместитель председателя Комитета по дорожно-транспортному строительству и эксплуатации дорог.

Состояние наших дорог в количественном и в качественном отношении по большому счету не удовлетворяет потребностям населения, но оно соответствует

объему финансирования. Многие вопросы решаются пока за счет организационных мероприятий, структурных преобразований, улучшения дисциплины. Корректным же образом можно улучшить дорожное дело за счет новых капитальных вложений; если их нет, бессмысленно равняться на международные стандарты. Когда дорожникам дают рубль, нельзя спрашивать, как будто дали три рубля.



Иван ДУБИНИН, директор ГП "Мостовик".

После разделения на заказчика и подрядчиков, создания областного дорожного фонда в 1993 году многие дела сразу пошли на поправку: и летнее содержание, и подготовка дорог к зиме, и мостовое хозяйство... Дорожная Волга, на мой взгляд, течет, как надо и куда надо.



Леонид МЕЩЕРЯКОВ, доцент Саратовского университета.

Еще лет 10 назад Саратов был закрытым городом, но не из-за оборонки, а из-за того, что выехать или въехать сюда тяжелый транспорт просто не мог. Грузоподъемность мостов составляла 8—10 тонн. Сейчас иное дело — езда в любом направлении без особых проблем с грузоподъемностью, хотя есть еще старье, бывшие земские мосты. Мы их подремонтировали, укрепили, и, надеемся, они еще послужат.



Анатолий МАЙШЕВ,
директор Саратовского
дорожного ГП №1.

Федеральные дороги области не в лучшем состоянии. То что мы получаем на их ремонт и содержание — мизер. Нужны новые технологии, качественный асфальтобетон и инвестиции, инвестиции... Потенциал в области действительно мощный, но он востребован лишь наполовину.



Виктор СТОЛЯРОВ,
декан факультета
транспортного
строительства
Саратовского
университета.

Дороги в области становятся лучше — это факт, в то же время с точки зрения безопасности движения подвижек немного. Ремонт, реконструкция, строительство, содержание не всегда увязываются с организацией безопасного движения. Увеличение скорости транспортных потоков не привело к увеличению безопасности, хотя, если бы заказчики обратились к специалистам, результат мог быть иным. Сегодняшние проблемы решаются в условиях ограниченных ресурсов. Как отмечалось на недавней научной конференции дорожников в Саратове, это заставляет обратить особое внимание на средства организации дорожного движения — разметку, расстановку знаков в соответствии с научными расчетами, другие элементы.



Виктор СТАРОДУБЦЕВ,
первый заместитель
председателя Комитета
по дорожно-транспорт-
ному строительству
и эксплуатации дорог.

Трудно быть объективным, когда речь идет о деле, которому многие из сидящих здесь отдали большую часть жизни. Поэтому скажу о том, что нас сегодня особенно беспокоит. Беспокоит, что каждый третий километр и каждый третий мост на дорогах с твердым покрытием требуют ремонта. Федеральная дорога Сызрань—Саратов—Волгоград требует реконструкции на протяжении 300 километров. За последние два года ФДС не выделила ни рубля на развитие федеральной сети. Еще нет надежного проезда в 630 селах. Сегодня мы там, где передовые страны были десятилетия назад. Наша дорожная река, к сожалению, течет слишком спокойно.



Игорь ОВЧИННИКОВ,
заведующий кафедрой
Саратовского
университета.

Саратов уникален тем, что здесь сосредоточено все необходимое для нормальной работы дорожников. Есть вуз, есть научные, проектные и мостовые организации, высоко котирующиеся в России, есть дорожники-строители, которые возводят самые сложные объекты, есть научно обоснованные программы эксплуатации сооружений. Оценивая состояние дорожной сети, можно отметить, что областные дороги лучше городских. Впрочем, на качество дорожники смотрят как технари, забывая о том, что это категория экономическая. Нужно относиться к качеству не так, как мы привыкли: соответствует или нет ГОСТу, нормам СНиПа и т.д., но с точки зрения товара: дорога ответственна, если ее свойства соответствуют запросам потребителя.

— Наш разговор — своеобразный срез проблем должников. Какие из них участники “круглого стола” выделили бы особо? Что конкретно мешает в работе?

В. МОРОЗОВ.

Мешает наследие всеобщей безответственности. Сегодня в стране сотни мостов в аварийном состоянии, и об этом надо звонить во все колокола, ведь завтра, послезавтра может случиться большая беда.

В. ВЕЛИЧКО.

Продолжая мостовую тему, замечу, что работа, которая ведется в Саратовской области — здесь составлены обстоятельные проекты эксплуатации мостов, — заслуживает большого внимания. Она сбережет народному хозяйству миллиарды, поскольку гораздо дешевле вложить средства в эксплуатацию, чем восстанавливать разрушенное.

А мешает делу протекционизм. Почему-то деньги Всемирного банка, выделенные на реконструкцию мостов, не доходят до регионов. Все заказы в основном достаются московским институтам, и тендер они выиграют, даже если наша цена будет ниже, а качество выше.

С. ЖИЛИН.

В нашем регионе, как и в других, рассчитываются за работу в основном материальными ресурсами, “живых” денег процентов 20. Сколько мы на этом теряем — уму не постижимо, а главное — теряем лучшие кадры, ведь денег не хватает даже на зарплату. Другая проблема — в благополучной в кадровом отношении Саратовской области (все-таки у нас есть свой вуз, в котором готовят дорожников) только 30 процентов руководителей имеют специальное дорожное образование. Падает уровень квалификации операторов АБЗ, машинистов асфальтоукладчиков, представителей других рабочих профессий.

Ну а главная помеха в работе — необязательность. Нам, например, в старых деньгах 2 млрд должны заказчики, из них 500 млн ФДС. Наша родная ФДС, в которую мы теперь входим. Вроде бы входим, потому что в штатных обязанностях ни у кого из заместителей руководителя ФДС Росдортех не числится. А раз не числимся — не получаем и заказов. Это при том, что наши исследовательские и конструкторские разработки не уступают, а чаще превосходят аналогичные. Надо менять систему распределения заказов, сделать ее действительно рыночной.

Н. ФЕТИСОВ.

Проблема в том, что мало “живых” денег, в том числе у за-

казчика. С прошлого года половина из них с нами так и не рассчиталась. В должниках Самара, Волгоград, Ульяновск, Калмыкия... Нет денег — не успеваем шагать в ногу с научно-техническим прогрессом, обновлять компьютерную базу.

В. СЧАСТЬИН.

Наши заказчики — бюджетные организации всех уровней. Они должны деньги нам, мы — им. Но на их долг нам никаких “накруток” не положено, на наш постоянно набегают пени. Получается телега впереди лошади: деньги еще не пришли, но штраф уже заплати. И все по закону! Уж сколько об этом абсурде писали и говорили, да все без толку. Видимо, такой порядок расчетов кому-то выгоден.

О. РАСПОРОВ.

Мешает экономический волюнтаризм, стремление жить одним днем, по привычке. Это касается и ФДС. Уже 7 лет живем, можно сказать, в новой экономике, а еще ничего значительного в центре не родилось. Единственный полезный документ — не платить за землю под федеральными дорогами. Не обновляется база, те же правила охраны дорог, все устарело. Каждый выживает, как может, на интуиции. Когда появятся нужные законы? Как вести себя в чрезвычайной ситуации? Раньше — бери, что надо, но спасай мост, дорогу, плотину. Сейчас — стоп, не суйся, предъяви согласие с экологией, археологией... Задачи и интересы центра, региональных органов управления, других дорожных структур, к сожалению, все больше и больше расходятся.

И. ДУБИНИН.

Мешает нерасторопность дорожных органов управления в вопросах налоговых освобождений. А главный тормоз — накопившийся за десятилетия недоремонт. Поскольку навести его надо быстро, выход такой — помочь в развитии технической базы для ремонта и эксплуатации мостов.

А. МАЙШЕВ.

У нас принято ругать экономику, но она от этого лучше не становится. Улучшение начинается, когда мы сами зарабатываем деньги на том же придорожном сервисе. Но чтобы зарабатывать их законно и не искать “лазеек”, нужна действующая в интересах дорожных организаций и государства законодательная база. Кстати, дождемся мы когда-нибудь того же Федерального закона об автомобильных дорогах? Где он застрял?

В. СТОЛЯРОВ.

Мешает финансовый дефицит. Но он существует во всем мире, и, чтобы не попадать под его колесо, необходимо проводить самый тщательный анализ будущих транспортных проектов. Сегодня у нас проектов больше, чем достаточно. Больше, чем денег для реализации. Причем наши проекты недолго анализируют, но долго строят. В передовых странах наоборот: по полтора года анализируют проекты, полгода строят. Дайте ученым возможность проводить тщательный анализ проектов — меньше будет проблем.

В. СТАРОДУБЦЕВ.

Мешает неопределенность, в которой мы существуем сегодня. С одной стороны, все хотят, чтобы дороги, например, были бесплатными, с другой — почему бы не платить за них? С налогом на пользователя тоже неопределенность: будет — не будет, а если нет — что взамен? Без стабильного источника финансирования ничего не выйдет. По большому счету дорожные проблемы упираются в экономику, а потом уже в неплатежи, налоги, структуру управления...

И. ОВЧИННИКОВ.

Если от общего перейти к частному, точнее к конкретному — мешает быстрое старение, особенно в науке. В дорожные предприятия, если там будут прилично платить, еще кто-то из молодых придет, а в вуз? Преподаватели ежедневно решают мучительный для себя вопрос: где заработать? И неудивительно, что нынешний выпускник вуза уже не тот. Его учат на устаревшей технике, он не получает того уровня подготовки, который позволял новичку почти с ходу быть командиром на производстве. Теперь предприятиям приходится доучивать, причем не тому, чему обучали студента в вузе, там учили строить дороги.

— Руководству отрасли, другим властным структурам, наконец, небезынтересно будет узнать, какие пожелания, просьбы, замечания высказываются в адрес ФДС, Правительства, законодателей на местах?

В. МОРОЗОВ.

Госдума не должна принимать Налоговый кодекс, если в нем не

будут учтены интересы дорожников. Отстоять налог на пользователя, другие дорожные налоги — дело чести ФДС.

В. ВЕЛИЧКО.

Есть пожелание к Правительству России: ввести мораторий на дальнейшие реорганизации в управлении дорожной отраслью.

Н. ФЕТИСОВ.

Дорожные инвестиции, на мой взгляд, должны быть на уровне, который позволит продолжать дорожное строительство.

В. СЧАСТЫН.

Политика ФДС в части, касающейся распределения средств между регионами, должна быть более открытой, чтобы люди не говорили: "Москва нас опять обдирает, забирает наши налоги и живет с них".

О. РАСПОРОВ.

Я бы предложил руководству ФДС "развести" строителей и эксплуатационников. Последние должны быть абсолютно неприбыльными организациями. Тогда мно-

гие проблемы по содержанию отпадут сами собой, а себестоимость работ в несколько раз снизится.

В. СТОЛЯРОВ.

Пожелание такое — нельзя слепо следовать рекомендациям Всемирного банка, поскольку далеко не все из них подходит к нашим условиям. Помнится, в начале 90-х западные специалисты не советовали формировать дорожные фонды и самим собирать налоги, но если бы их не было, не было бы и дорог. Может, кто-то ждал развала? Если будем слепо уповать на чужой опыт, жить чужими под-сказками, не поднимем отрасль.

И. ОВЧИННИКОВ.

В качестве просьбы, что ли, в системе подготовки и переподготовки специалистов дорожной отрасли прошу не повторять ошибку, которую в свое время допустили в Америке, сосредоточив все усилия на среднем и низшем звене. В Японии же сначала взялись за первых лиц — президентов компаний, директоров. И сразу же ощутили отдачу. Сейчас у руля отрасли много новичков в дорожном деле, с них и надо начинать учебу.

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

- ТЕРМОПЛАСТИК СВАРКОТЕРМ
- КРАСКА СВАРКОПЕЙНТ К-819 (БЕЛАЯ, ЖЕЛТАЯ, СИНЯЯ, КРАСНАЯ)
- ДВУХКОМПОНЕНТНЫЙ ХОЛОДНЫЙ ПЛАСТИК Д-230
- РАЗМЕТОЧНАЯ ЛЕНТА СВАРКОТЕЙП И СИМВОЛЫ ИЗ ЛЕНТЫ
- СВЕТОВОЗВРАЩАЮЩИЕ СТЕКЛОШАРИКИ
- КРАСКА Ф-723 ДЛЯ РАЗМЕТКИ АЭРОДРОМОВ (БЕЛАЯ, ЖЕЛТАЯ)

■ ТЕРМОПЛАСТИК «СВАРКОТЕРМ»

эффективен для разметки участков дорог с высокой интенсивностью движения: осевых, стоп-линий, пешеходных переходов. Такая разметка хорошо видна в темное

время суток. Теперь производится и в России. Сертифицирован Госстандартом РФ.

■ ДВУХКОМПОНЕНТНЫЙ ХОЛОДНЫЙ ПЛАСТИК Д-230

— идеальный материал для нанесения стрел и других специальных символов дорожной разметки. Д-230 прост и надежен в использовании.

■ КРАСКА «СВАРКОПЕЙНТ К-819»

готова к употреблению, не требует растворителей, экологически чистая — пригодна для российских разметочных машин. Сертифицирована Госстандартом РФ.

swarco 

■ СВЕТОВОЗВРАЩАЮЩИЕ СТЕКЛОШАРИКИ

обеспечивают отличную различимость дорожной разметки в ночное время, что существенно повышает безопасность движения.

■ РАЗМЕТОЧНАЯ ЛЕНТА «СВАРКОТЕЙП»

на полимерной основе. Обладает световозвращающими свойствами, долговечна. Широко используется в Москве.

Контактные телефоны в Москве: (095) 937-42-25

В Краснодаре: (861-65) 3-21-76, 3-13-43

Вологодская областная универсальная научная библиотека

**Николай ПРОКАЗОВ,
Виктор ЗАГУМЕННОВ (фото)**

У СЕЛА ПРИСТАННОГО...

Величавая русская река Волга, но величие государства не в ширине его рек, а в способности навести мосты через них, какими бы широкими эти реки ни были. К рубежу веков два громадных моста должны соединить берега Волги в Ульяновске и Саратове. Реальные шансы на это пока остаются разве что у саратовского моста.

Существующий в Саратове мост давно уже задыхается под тяжестью проблем и автомобилей, вызывая нарекания водителей и жителей города. Над ним день и ночь в любое время года стоят чад и гарь выхлопных газов. Автомобилисты по выходным часами выбирают через него за город, пассажиры автобусов падают в обмороки.

Сам мост сооружение долговечное, но он прослужил, как в сказке, уже без малого 30 лет и 3 года и потому без поддерживающего ремонта обойтись не может. Провести этот ремонт очень сложно. Надо частично закрывать полосы движения, но если даже на короткое время перекрыть одну полосу, «пробок» не избежать.

Строительство нового моста, начатое в 1991 г., ведет Мостоотряд № 8, который в свое время построил действующий. Оставшаяся с того строительства база пригодилась и на новом объекте. Этот мостовой переход представляет собой участок длиной 12760 м. Он включает в себя пять мостов, две эстакады и три путепровода. Протяженность искусственных сооружений — 4435,5 м. Новый мост станет частью обхода Саратова. Он соединит кольцевую дорогу с

магистралью Самара—Энгельс—Волгоград. Ввод его в эксплуатацию разгрузит от транзитного транспорта два города, снизит интенсивность движения по существующему мосту, улучшит экологию. Из комплекса сооружений мостового перехода самым значительным объектом, бесспорно, является мост через Волгу длиной 2122,3 м. В ходе его строительства были применены оригинальные инженерные решения.

— Громадную экономию времени и материалов, — говорит начальник Мостоотряда № 8 **Валерий Счастыин**, — мы получили за счет изменения технологии устройства опор. Прежде приходилось делать шпунтовые ограждения в русле реки. По новой технологии ростверки подняты над водой. Это упрощает работы. Использовали мы и буронабивные сваи в фундаменте опор. Особенность в том, что здесь впервые в мировой практике осуществлена надвигка пролета длиной 157 м без временной опоры. До того, если пролет был более 126 м, считалось обязательным

возведение такой опоры. Дело достаточно трудоемкое, требующее больших затрат. Мы же применили шпрингальное устройство и за счет этого ушли от строительства временных опор в трех пролетах.

Срок окончания строительства первой очереди переносился не раз. Связано это, конечно же, с недостаточным финансированием. К примеру, в прошлом году из федерального бюджета вместо 55 млрд руб. было выделено ... 14 млрд руб. Не полностью выполнил свои обязательства и Федеральный дорожный фонд. Основная финансовая нагрузка легла на местный бюджет. И хотя общественность проявляет по этому поводу беспокойство, вопрос о сворачивании строительства не ставится.

Впрочем, в случае остановки строительства разбредутся специалисты, материалы растащут, придет в негодность часть оборудования, и, чтобы заново запустить процесс, потребуются громадные средства. После того как уже выполнено 60 процентов объемов, останавливать такую стройку просто преступно. Это понимает и Правительство Российской Федерации. Осенью прошлого года вышло постановление, которым строительство 1-й очереди мостового перехода через Волгу у Пристанного включено в федеральную Президентскую программу «Дороги России». Ввод объекта в эксплуатацию в 2000 году подтверждается.

Сроки очень жесткие. Сейчас они ограничиваются не только финансовыми, но и техническими возможностями. В частности производительностью на сборке пролетных строений. При малейшем сбое в финансировании и недопо-

ставке металла все может сорваться. Но дорожники области надеются на лучший исход и потому уже сейчас думают об эксплуатации нового моста.

Печальный опыт с отсутствием служб содержания мостов хорошо известен. Он показал, что надо заранее определять, кто, как и за какие средства будет эксплуатировать мостовой переход. В проекте строительства перехода этого нет. Парадоксально, но факт — проектировщики просто не знают, как должно быть организовано содержание. Поэтому областной Комитет по дорожно-транспортному строительству и эксплуатации дорог объявил конкурс на подготовку проекта содержания нового моста. Там должны быть определены базы, количество кадров, механизмов, порядок финансирования и цикличность проведения осмотров и профилактических работ.

Необходимость такого подхода не вызывает сомнений. Казалось бы, простейший вопрос: как очищать труднодоступные места? Можно продуть воздухом, промывать водой, но если не предусмотрены коммуникации для этого, то простой вопрос перерастает в проблему. Если же заложить ее решение в проект, в будущем это многократно окупится.

Строительство моста у села Пристанного не прекращается. Непрерывно идут монтажные работы, продолжается сборка пролетных строений на стапелях, ведется надвигка. Медленно, но уверенно наползают на опоры пролетные строения, перекрывая волжские просторы. И видя слаженную работу мостовиков, хочется верить, что к 2000 году переход вступит в строй.

Медленно, но уверенно наползают на опоры пролетные строения.



*Константин Козлов,
начальник участка МСВ-8.*

Борис ТАЙКОВ, Владимир ИВАНОВ

«УТОЛИ МОЯ ПЕЧАЛИ»

Так называется миниатюрная, словно сказочная, церквушка в центре Саратова, которая наравне с другими достопримечательностями — «аллеей липок», консерваторией, мостом через Волгу — является своеобразным символом края. Отсюда разбегаются во все четыре стороны на 10 тысяч километров саратовские дороги...

История дорожного хозяйства области во многом схожа с судьбой этой отрасли в России. Грунтовыми и шоссейными дорогами здесь стали заниматься в период царствования Петра I, хотя, по старинным источникам, обустройством сухопутного пути занимались и раньше, еще в те далекие времена, когда Нижнее Поволжье было центром Золотой орды, а на месте нынешнего Саратова стоял третий по величине город — Увек.

Второе рождение города произошло в 1590 году, когда мощное российское государство, укрепляя свои юго-восточные границы, основало в Нижнем Поволжье несколько крепостей.

Они были связаны с Москвой дорогами, по которым в Саратов дважды приезжал Петр I. К его второму приезду, по свидетельству историков, и была приурочена первая булыжная мостовая. А первые асфальтовые тротуары были построены в начале девятнадцатых годов прошлого столетия. К тому времени Саратовская губерния считалась одной из самых провинциальных в России.

Строительство шоссейных дорог в губернии началось со строительства Рязано-Уральской дороги, проходящей по ее территории. Интенсивно оно стало развиваться с появлением автомобилей, связав вначале маршруты по перевозке пассажиров и грузов к пристани и железнодорожной станции. Дорог с твердым покрытием к 1910 году в губернии практически не было. Она входила в

число 14 губерний, где их не было вообще, занимая одно из последних мест в промышленном отношении.

Около 90 процентов населения занимались земледелием и скотоводством. Главной отраслью являлось зерновое хозяйство, всегдашним бичом которого было бездорожье. В осенне-весеннюю распутицу движение на дорогах останавливалось. Не было ходу ни пешему, ни конному...

Тогдашние губернаторы не раз доносили в Москву о бесхозном состоянии дорог, крайне неудовлетворительном финансировании этой отрасли. Впрочем, самой отрасли по сути не было, она входила в различные министерства и ведомства и финансировалась по остаточному принципу. Крылатые слова о дураках и дорогах подходили к тогдашней ситуации как нельзя кстати.



Саратовские просеки.

Слово «Саратов» произошло от двух тюркских корней: «сары» — желтый или красивый и «тау» — гора. Имя городу и области, как предполагают, дала Соколина гора в северо-восточной части города, на которой в старину зажигали сторожевые костры.

С 1903 по 1906 год Саратовскую губернию возглавлял Петр Аркадьевич Столыпин, впоследствии российский премьер-министр, автор знаменитой земельной реформы. Столыпин, по свидетельству современников, оказал губернии значительные услуги. При нем открылся университет, состоялись пробные пуски газового освещения, были открыты приюты и ночлежные дома, получен государственный заем на устройство водопровода. При Столыпине в Саратове заасфальтированы некоторые центральные улицы, получает развитие дорожное хозяйство.

Еще в 1918 году, в разгар гражданской войны, в Саратовской гу-

бернии создаются первые дорожные структуры, призванные наладить управление строительством и ремонтом дорог местного значения. В 1923 году при Губисполкоме образован транспортно-дорожный отдел, в 1927 году создано добровольное общество «Автодор». По его инициативе и активной поддержке строится мост через реку Гузелку, организуются курсы шоферов в Саратове, Вольске, Балашове, Камышине, Пугачеве. В те же годы начинается активное строительство грунтовых и шоссейных дорог, подъездов к железнодорож-

ным станциям и промышленным объектам. К 1941 году Саратовская область уже имела более 240 км дорог с твердым покрытием. Их строительство продолжалось и в послевоенные годы, но особенно интенсивно к середине 50-х, ко времени знаменитой кампании по освоению целинных и залежных земель, в том числе в Саратовской области.

К середине 50-х годов область превращается в один из крупнейших промышленных центров страны. Объемы продукции выросли здесь в десятки раз. Сельское хозяйство встает на индустриальную основу, грузооборот транспорта и пассажирских перевозок удваивается чуть ли не ежегодно. К 1961 году в области уже 834 км дорог с твердым покрытием, к 1970-му — около 1100 км!

С саратовской землей неразрывно связано имя первого космонавта Земли Юрия Гагарина. Здесь он учился, здесь приземлился его космический корабль, здесь закончилась первая Космическая дорога человечества. «Именно С Саратовом, — писал Ю. Гагарин, — связано появление у меня болезни, которой нет названия в медицине, неудержимой тяги в небо, тяги к полям». Саратовская земля — родина Е. Пугачева и А. Радищева, революционера-демократа Н. Чернышевского, писателей К. Федина, А. Толстого, Л. Кассиля, Ф. Гладкова, архитектора Ф. Шехтеля, артистов Е. Лебедева, Б. Андреева, лауреата Нобелевской премии академика Н. Семенова, композитора А. Шнитке, художников В. Борисова-Мусатова, К. Петрова-Водкина, героя гражданской войны В. Чапаева, героев Великой Отечественной И. Панфилова, В. Клочкова, В. Талалихина...

К этим именам можно было бы добавить сотни других имен саратовцев, отличившихся в разных отраслях народного хозяйства, в литературе и искусстве, науке и технике, в военном и дорожном деле. Последние пусть и не заслужили всенародного признания и славы, но они пользовались и пользуются уважением и авторитетом в многотысячном коллективе дорожников. Среди них руководители и специалисты — Н. Самотеев, И. Антоненко, А. Трифанов, скреперист В. Кудряв-

ДОКУМЕНТЫ о бытие уездному городу Саратову губернским

В рассуждении лучшей удобности, повелеваем уездному городу Саратову быть Губернским городом, куда и перевести все Губернское управление из города Пензы, оставляя его уездным, Губернии же именоваться Саратовскою.

(Указ Павла I от 5 марта 1797 г.)



Церковь «Утоли моя печали».

цев, экскаваторщик Ф.Сорокин, водитель А.Вяхирев...

Во многом благодаря им и их товарищам 70—80-е годы превратились в «золотой век» дорожной отрасли Саратовской области. В 1972 году две крупные дорожные структуры — одна занималась эксплуатацией, а вторая строительством — объединились в одну — Саратовавтотор. Возглавил новый коллектив Нолий Петрович Самотеев, сумевший быстро превратить его в команду единомышленников, способных

ники и механизмов, смонтирована своя установка для приготовления битума, производительностью 10 тыс. тонн в год. И это еще не все. За счет реконструкции и строительства новых карьеров производство щебня в области увеличилось в 2,5 раза!

В 70-е годы опорная сеть дорог Саратовской области пополнилась магистралями федерального значения: Сызрань—Саратов—Волгоград, Самара—Энгельс—Волгоград, Саратов—Петровск—Пенза, Саратов—Балашов—Воронеж—Курск. Позже основной фронт работ развернулся на дорогах Саратов—Тамбов, Энгельс—Ершов—Озинки, Энгельс—Новоузенск—Александров Гай, Балашов—Ртищево и на

многих других направлениях, а также в сельской местности.

Во все соседние области и центр был обеспечен круглогодичный выход по дорогам в асфальтобетонном и цементобетонном исполнении. С Саратовом были соединены все райцентры и множество сельских населенных пунктов. В отдельные годы строилось по 400—430 км дорог с твердым покрытием в год. Поистине золотой век дорожников! И не случайно за свой труд, за прекрасные результаты саратовцы неоднократно завоевывали переходящее Красное знамя, награждались Почетным знаком «За трудовую доблесть» с занесением на Всесоюзную доску Почета на ВДНХ.

Колонизация саратовского Поволжья протекла в благоприятных условиях: удобные пути сообщения, плодородные земли, природные богатства. Вместе с русским населением в нем принимали участие мордва, татары, чувашаи, немцы, представители других национальностей. В 1782 году в Саратовском наместничестве проживало 311952 души мужского пола, в том числе купцов — 1515, мещан — 11681, крестьян помещичьих — 156871. По первой всероссийской переписи 1897 года население губернии составляло уже 2419 тыс. человек! Из них 1 млн 767 тыс. — русские, 187 тыс. — немцы. Сегодня здесь проживают 2,7 млн человек.

В целом в «золотой век» в области было построено около 10 тыс. км дорог, или в 10 раз больше, чем за все предыдущие годы. Самые большие объемы выполнили Саратовское ДСУ-1, Балашовское ДСУ-4, Балашовское ДСУ-3, Пугачевское ДСУ-2. В 90-е годы темпы строительства снизились, главный упор дорожники сделали на содержание, ремонт и реконструкцию. В это же время прошла структурная реорганизация, дорожные органы разделились на заказчика и подрядчиков. Саратовавтотор был упразднен, и в течение пяти лет отраслью руководила дирекция областного дорожного фонда, которую в апреле 1997 года сменил Комитет по дорожно-транспортному строительству и эксплуатации дорог.

Многочисленные реорганизации управления — на местах и в центре — конечно, бесследно для отрасли не проходят. Но золотой век у российских дорожников, думается, еще впереди, залог тому — замечательные люди. Те, что, не забывая прошлого, живут настоящим, сохраняя лучшие традиции дорожных строителей и эксплуатационников. Их потенциал обязательно будет востребован, ведь все прекрасно понимают: без хороших дорог не поднять ни экономики, ни социальной сферы. А если нам сегодня немного печально от сравнения наших дорог с европейскими магистралями, заглянем в маленькую церковь «Утоли моя печали» и будем верить — так оно когда-нибудь и произойдет.

Фото Виктора ЗАГУМЕННОВА и из архива Саратовавтотора

«Золотой век» дорожников — строительство магистрали Саратов—Воронеж.



Легендарный начальник Саратовавтотора Н.Самотеев (1970—1991 годы).

решать самые сложные задачи. А их было тогда немало. Большая часть из 37 административных районов, 649 колхозов и совхозов не имели надежной круглогодичной связи с областным центром и райцентрами. Дорожники совершили настоящий прорыв в этом деле. Было построено 1363 км автодорог с твердым покрытием, 15 АБЗ, 33 гаража, 13 мастерских, расширены производственные площади для ремонта тех-





НА ГЛАЗОК

Почему быстро изнашивается твердое покрытие автодорог области?

Еще сравнительно недавно технические возможности и незатейливость происходящего на асфальтобетонных заводах не оставляли сомнений в причинах. Там и тут дозаторами в приготовлении смесей служили глазомер рабочего, пусть даже обстоятельно опохмелившегося, и его верная лопата. Надо воздать им должное: случилось, что сварганенное в таком «технологическом режиме» нечто сохранялось на проезжей части до следующего ремонтного сезона.

Но вот в области началось лицензирование производства дорожно-строительных материалов. Саратовское отделение Ространсинспекции и его зональные филиалы стали сопровождать выдачу лицензий предупреждениями о необходимости переоснащения асфальтобетонных заводов, перехода к точным технологиям и лабораторному контролю за качеством продукции.

Затем в ход пошли акты инспекционных проверок, все более требовательных, жесткие предписания. Титаническую, без преувеличения, работу по увеличению финансирования и ускорению реконструкции асфальтобетонных заводов проделал областной Комитет по дорожно-транспортному строительству и содержанию автомобильных дорог. Итог: за два последних года большинство из 150 этих производств обзавелись современными смесительными установками.

Было сделано все, чтобы добротность одежд саратовских автострад соответствовала высоким требованиям. Проблемки соответствия автомобилисты начинают ощущать. Они же, однако, и подтверждают: что-то слишком медленно оно материализуется. Разгадать эту загадку взялась инспекторская бригада трансинспекции. Проверяющие вплотную заинтересовались технически обновленным житьем-бытьем асфальтобетонопроизводителей в Вольском, Ртищевском и Романовском районах. И... наткнулись на неистребимую (только модернизированную и очень дорогостоящую) «лопату».

На пяти обследованных заводах есть лаборатории либо лабораторные пункты, есть обученные умельцы. Даже рецепты приготовления смесей лежали перед глазами некоторых операторов. Но... По-прежнему осуществлялась только объемная дозировка инертных материалов (песок, щебень, доломитка). Отклонения плюс-минус на этой операции не возбраняются...

На вопросы инспекторов, отчего не доходит дело до точной весовой дозировки, почему автоматика смесителей не настроена в нужных параметрах, зачем вообще заказывался рецепт, звучало маловразумительное: да так как-то... вручную привычней... подрегулируем... подправим... Тем не менее у специалистов центральной испытательной лаборатории при Комитете по дорожному строительству теперь появилась ясность, по какой такой странной причине поступающие с переоснащенных заводов образцы продукции не выдерживают испытаний на водонасыщение (показатель, определяющий степень долговечности асфальтобетона).

Что касается лабораторного температурного контроля на местах, то выяснилось: выпускаемая смесь имеет на выходе не 160 нормативных градусов, а 200! Оказывается, связующий ингредиент — битум — выгорает прямо в автоматизированных заводских условиях.

Инспекция, разумеется, не удовлетворилась подобными профессиональными «открытиями». Составлены акты, вручены предписания, названы сроки устранения недостатков. Кто из начальствующих и инженерствующих «алхимиков» заслужил — оштрафован. Надо пола гать, должным образом отреагирует и облкомитет по дорожному строительству, более дружок заинтересованный в высоком качестве дорожного покрытия.

Сергей САДОВСКИЙ, журналист

САРАТОВСКАЯ МАРКА

Герб и флаг Саратова внесены в Государственный геральдический регистр России. Им присвоены номера 212 (герб) и 213 (флаг).

С успешным итогом работы по созданию городской символики саратовцев поздравил государственный герольдмейстер Г.В.Велинбахов.

Окончательное утверждение Положений о гербе и флаге состоялось в конце 1997 года, а всего работа над этими вопросами длилась около года. Теперь герб и флаг разработаны в соответствии с рекомендациями Государственной герольдии при Президенте РФ. Таким образом, **Саратов стал одним из первых муниципальных образований в России, имеющим официально узаконенные символы.**

Флаг Саратова — прямоугольное белое полотнище, в нижней части которого расположена горизонтальная полоса голубого цвета (на 1/3 от общей ширины). В центре белой полосы — герб города (три серебряные стерляди в виде буквы «иpsilon» на голубом фоне).

Значение этих, казалось бы, не очень важных для конкретного человека решений на самом деле велико, потому что:

- а) символика используется для представления саратовской продукции в России и за ее пределами. Это «саратовская марка»;
- б) организации не могут без нее оформлять документы;
- в) порядок использования символов (согласно действующему законодательству) будет предусматривать определенную плату в городской бюджет за это использование.

(По материалам пресс-службы городской Думы)

ПРИХОДИТ КАК-ТО К АЯЦКОВУ ЛЕНИН...

Дед саратовца Владимира Зиновьева, офицер царской армии, в годы революции был заключен в Петропавловскую крепость только лишь за то, что являлся однофамильцем революционного деятеля. Сейчас такое невозможно. И тем не менее Владимир Серафимович здорово перепугался, когда ему позвонили из областного правительства и предложили пообщаться с губернатором. Даже ночь не спал. В чем честно и признался присутствовавшим на встрече Дмитрия Аяцкова с однофамильцами выдающихся личностей.

Оказалось, зря боялся Владимир Зиновьев. За фамилию не упрекнули и даже пообещали временно не работающему Владимиру Серафимовичу помочь с трудоустройством.

Были здесь Терешкова и Брежнева, Лужков и Чернышевский, Хрущев и Киров, и даже Владимир, правда Богданович, Ленин. Губернатор коротко рассказал приглашенным о делах губерньских. А затем они рассказали Д.Аяцкову о том, как им живется с такими фамилиями. Собственно, это руководитель области, по его словам, и хотел выяснить. В нашей губернии стараются чтить историю страны и области, не забывая своих земляков, прославившихся в разные эпохи развития России.

Ну а поскольку событие происходило накануне Нового года по старому стилю, домой никто не ушел без подарков. А губернатор высказал желание сделать такие встречи традиционными.

(«Саратовские вести», 17.01.98)

АВТОБУСЫ ВЫХОДЯТ НА СВЯЗЬ. КОСМИЧЕСКУЮ

Саратовский аэропорт, как известно, по сути стал международным, поездка давно освоили заграничные маршруты, настала очередь автотранспортников. Транзитные и местные автобусы уже сейчас возят пассажиров в некоторые государства СНГ, в будущем география поездок расширится.

По данным областной статистики, пассажиропоток Саратовского автовокзала составляет 350 человек в час и продолжает расти. В связи с этим к старому зданию сделают пристройку, в которой разместится гостиница для транзитных пассажиров и водителей, число платформ увеличится до 16, а над всей территорией вокзала появится крыша.

Но самое главное и важное новшество — новый уровень оперативной связи автобусов с фирмой «Автовокзал». В порядке эксперимента некоторые машины уже оборудованы мобильной связью через спутник. Ее осуществляют итальянские комплексы, которые сравнительно недороги, позволяют передавать информацию на любое расстояние и предназначены в первую очередь для подачи сигнала при возникновении чрезвычайной ситуации.

Если эксперимент оправдает себя, системой мобильной связи будут оборудованы все междугородные автобусы. Единственное препятствие на этом пути — поступление средств на финансирование проекта.

(Газета «Автотранспортник» № 11, 97)



ФЕДЕРАЛЬНАЯ ДОРОЖНАЯ СЛУЖБА РОССИИ (ФДС России)

ПРИКАЗ

18.02.98. № 29

Москва

Об организации движения транспорта по федеральным автомобильным дорогам в весенний период 1998 года

Руководствуясь действующими Правилами по охране автомобильных дорог и дорожных сооружений, утвержденными постановлением Совета Министров РСФСР от 05.03.69 № 129, а также в связи со снижением несущей способности дорожной одежды в неблагоприятные по условиям увлажнения периоды года в целях обеспечения сохранности дорог и дорожных сооружений, обеспечения дорожного движения

п р и к а з ы в а ю:

1. Ввести временное ограничение движения транспортных средств на федеральных автомобильных дорогах в весенний период 1998 года.

2. Установить срок временного ограничения движения на федеральных автомобильных дорогах России с 10 марта по 15 мая 1998 года. На конкретных территориях сроки ограничения корректируются органами, уполномоченными управлять федеральными автомобильными дорогами в зависимости от природно-климатических условий.

3. Утвердить прилагаемый Регламент действий по временному ограничению движения автомобильного транспорта на федеральных автомобильных дорогах в весенний период 1998 года.

4. Разрешить беспрепятственное движение по федеральным автомобильным дорогам России транспортным средствам, имеющим осевую нагрузку на каждую ось не более 6,0 тонн.

5. Движение транспортных средств с нагрузкой на любую из осей 6,1 тонны и более разрешить только при наличии специальных пропусков, выдаваемых в исключительных случаях в соответствии с Регламентом действий по временному ограничению движения автомобильного транспорта на федеральных автомобильных дорогах в весенний период 1998 года.

6. Управлению содержания автомобильных дорог, безопасности движения и мобилизационной подготовки (Адасинскому В.С.) обеспечить: определение необходимого количества бланков специальных пропусков единого образца и их изготовление, предусмотрев несколько степеней защиты от подделок;

рассылку изготовленных бланков региональным дирекциям и органам, уполномоченным управлять федеральными автомобильными дорогами; контроль за выдачей бланков пропусков.

7. Заместителю руководителя Щедрову В.И., Управлению финансирования, бухгалтерского учета, отчетности и финансового контроля (Казановой Н.С.) предусмотреть выделение средств по статье «Федеральные расходы» на расходы по введению временного ограничения движения.

8. Заместителю руководителя Скворцову О.В., отделу внешнеэкономических связей, сотрудничества со странами СНГ и связей с общественностью (Уколову В.С., пресс-секретарю Чибисову А.Е.) не позднее 25.02.98 непосредственно и через средства массовой информации оповестить о временном ограничении движения заинтересованные министерства и ведомства Российской Федерации; центральные учреждения и предприятия, занимающиеся грузовыми автоперевозками; иностранные государства, осуществляющие автомобильные перевозки в Россию через их посольства и (или) Министерства транспорта; Правительства республик в составе Российской Федерации; администрации краев, областей.

9. Органам, уполномоченным управлять федеральными автомобильными дорогами:

определить точное начало и окончание периода ослабления прочности дорожной одежды на обслуживаемой сети федеральных автомобильных дорог исходя из сложившейся практики и многолетних наблюдений в соответствии с Ука-

заниями по оценке прочности и расчету усиления нежестких дорожных одежд ВСН-52-89 и обобщить сроки временного ограничения движения в зависимости от погодно-климатических условий на конкретных территориях соответствующим региональным дирекциям;

оповестить через средства массовой информации заинтересованные предприятия, учреждения и частных лиц о порядке введения временного ограничения движения по обслуживаемой сети автомобильных дорог;

обеспечить контроль за проездом транспортных средств, а также установку необходимых дорожных знаков.

10. Региональным дирекциям автомобильных дорог:

информацию по точным срокам введения временного ограничения, полученную от органов, уполномоченных управлять федеральными автомобильными дорогами соответствующих регионов, в течение суток представить в Управление содержания автомобильных дорог, безопасности движения и мобилизационной подготовки;

обеспечить контроль за введением временного ограничения движения транспортных средств на закрепленной сети федеральных автомобильных дорог;

в срок до 15.06.98 обобщить сведения, представленные органами, уполномоченными управлять федеральными автомобильными дорогами, по выдаче пропусков и введению временного ограничения движения в соответствии с утвержденным регламентом и представить в Управление содержания автомобильных дорог, безопасности движения и мобилизационной подготовки.

11. Контроль за выполнением настоящего приказа возложить на заместителя руководителя Урманова И.А.

Руководитель ФДС России
В.Г.АРТИУХОВ

О частичном изменении приказа ФДС России от 08.10.97 № 43

В частичное изменение приказа ФДС России от 08.10.97 № 43 «О координации работы и взаимодействии с администрациями субъектов Российской Федерации, входящих в состав ассоциаций экономического взаимодействия»,

п р и к а з ы в а ю:

Внести в приложение № 1 приказа ФДС России от 08.10.97 № 43 следующие изменения:

1. Возложить обязанности по координации работы с администрациями субъектов Российской Федерации, входя-

щих в состав ассоциации «Дальний Восток и Забайкалье», на заместителя руководителя ФДС России БЕЛЯЕВА Юрия Александровича.

2. Возложить обязанности по координации работы с администрациями субъектов Российской Федерации, входящих в состав ассоциации «Северный Кавказ», на заместителя руководителя ФДС России САДЫГОВА Фамила Камиловича.

Руководитель ФДС России
В.А.АРТИУХОВ



О создании Дирекции платных дорог России

(Из приказа № 18 от 10.02.98)

В целях реализации Указа Президента Российской Федерации от 23 апреля 1997 года № 403 «О дорожной реформе», обеспечения координации работ по разработке и созданию системы платных автомобильных дорог в Российской Федерации

п р и к а з ы в а ю:

1. Создать Дирекцию платных дорог России (далее — Дирекция) в форме государственного учреждения.

2. Возложить на Дирекцию реализацию следующих основных задач:

— разработка и реализация государственной политики по созданию системы платных автомобильных дорог и коммерческого использования придорожной полосы;

— выполнение функций государственного заказчика по строительству, реконструкции, ремонту и эксплуатации платных дорожных объектов;

— организация взаимодействия органов государственного управления автомобильными

дорогами федерального и регионального уровня, управления государственным имуществом, законодательной и исполнительной власти субъектов Российской Федерации, местного самоуправления, земельных комитетов, инвесторов по вопросам создания и эксплуатации платных автомобильных дорог и коммерческого использования придорожной полосы;

— подготовка предложений по формированию и совершенствованию законодательной, нормативной, технической базы для создания и эксплуатации платных дорог;

— подготовка решений, заключений и согласований по вопросам создания платных дорог и коммерческого использования придорожной полосы;

— отбор наиболее перспективных объектов федеральной дорожной сети с целью перевода их в категорию платных и организация разработки детальных обоснований инвестиций по каждому конкретному проекту;

— привлечение инвестиций для реализации программ и проектов развития платных

автомобильных дорог и объектов придорожного сервиса;

— подготовка и проведение подрядных торгов, заключение договоров на создание, реконструкцию, модернизацию и эксплуатацию платных дорог;

— участие в создании организаций, осуществляющих строительство и эксплуатацию платных дорог и объектов придорожного сервиса;

— контроль за соответствием деятельности концессионеров (владельцев) платных дорог действующему законодательству и условиям заключенных договоров;

— координация разработки региональных и территориальных программ развития системы платных автомобильных дорог, подготовка заключений.

Координацию работы Дирекции платных дорог возложить на заместителя руководителя ФДС России Мосалова В.Н.

Руководитель ФДС России
В.АРТЮХОВ

ПОЛОЖЕНИЕ

о Службе безопасности движения при органах, уполномоченных управлять на местах федеральными автомобильными дорогами

1. Служба БД призвана обеспечивать государственную политику в области безопасности дорожного движения на федеральных автомобильных дорогах. Служба БД создается в структуре органов, уполномоченных управлять на местах федеральными автомобильными дорогами.

2. Служба БД в своей деятельности руководствуется Федеральным законом о безопасности дорожного движения от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ, Федеральной целевой программой "Повышения безопасности движения в России на 1996—1998 гг.", утвержденной постановлением Правительства РФ от 7 июня 1996 года № 653, законами и законодательными актами Российской Федерации, другими нормативными документами, действующими в сфере решения вопросов повышения безопасности движения и настоящего "Положения..."

3. Служба БД финансируется Федеральной дорожной службой России за счет средств, предусмотренных на повышение безопасности дорожного движения. Деятельность Службы БД осуществляется на бесприбыльной основе.

Служба БД отчетывается перед органом, уполномоченным управлять на местах федеральными автомобильными дорогами, за использование средств, предусмотренных на повышение безопасности движения.

Орган, уполномоченный управлять на местах федеральными автомобильными дорогами, в установленном порядке по соответствующим

формам отчетывается перед Федеральной дорожной службой России за использование средств на неотложные меры по безопасности движения и содержание Службы БД.

Служба БД участвует в работе по заключению договоров с подрядными организациями для решения поставленных задач.

4. Служба БД решает возложенные на нее задачи во взаимодействии с ГАИ и организациями, занимающимися содержанием и эксплуатацией автомобильных дорог.

5. В своей деятельности Служба БД непосредственно подчиняется начальнику органа, уполномоченного управлять на местах федеральными автомобильными дорогами.

6. Службу БД возглавляет начальник, который назначается на должность и освобождается от нее приказом директора органа, уполномоченного управлять на местах федеральными автомобильными дорогами по согласованию с начальником отдела безопасности дорожного движения при Федеральной дорожной службе России. (Службу БД при органах, уполномоченных управлять на местах федеральными автомобильными дорогами, может возглавлять заместитель директора федеральной дирекции по вопросам безопасности дорожного движения.)

7. Штатное расписание Службы БД утверждается приказом директора при органах, уполномоченных управлять на местах федеральными автомобильными дорогами, исходя из

объема финансирования и объема проведения работ.

Специалисты Службы БД назначаются на должность и освобождаются от нее приказом директора органа, уполномоченного управлять на местах федеральными автомобильными дорогами, по представлению начальника Службы БД.

8. Права и обязанности специалистов Службы БД при органах, уполномоченных управлять на местах федеральными автомобильными дорогами, должны быть определены должностными инструкциями, которые разрабатываются на местах с учетом основных задач, возложенных на Службу БД в соответствии с данным "Положением..."

9. Основные задачи Службы БД.

9.1. Разработка и согласование с отделом безопасности дорожного движения при Федеральной дорожной службе России региональных программ по повышению безопасности движения (далее — "Региональная программа...") с учетом особенностей технического состояния обслуживаемой сети дорог и фактического уровня их аварийности. Предложения по разделу "Региональной программы..." в части, касающейся совершенствования дорожных условий, должны определять пути и средства их улучшения и базироваться на:

— общей оценке фактического уровня аварийности на обслуживаемой сети дорог;

— анализе наиболее аварийных участков дорог (участков концентрации ДТП);

— анализе информации о дорожных условиях на участках концентрации ДТП для выявления причин их возникновения;

— выработке общей концепции снижения аварийности дорог с определением приоритетных направлений деятельности соответствующего органа, уполномоченного управлять на местах федеральными автомобильными дорогами;

— выборе комплексов мероприятий по повышению безопасности движения и очередности их реализации (быстрых в осуществлении и относительно недорогих);

— оценке затрат и потребностей в материально-технических ресурсах для реализации намеченных мероприятий;

— прогнозировании возможного снижения аварийности от осуществления намеченных мероприятий с оценкой их экономической эффективности.

9.2. Учет ДТП и интенсивности движения, анализ и прогнозирование тенденций их изменения.

9.3. Оценка фактического состояния аварийности на дорогах для выявления наиболее опасных для движения участков автомобильных дорог.

9.4. Разработка конкретных предложений по повышению безопасности дорожного движения на опасных участках дорог на основе контрольных и частичных обследований. Контрольные обследования проводятся для предварительной оценки дорожных условий, частичные — на отдельных элементах и характерных участках дорог.

9.5. Разработка предложений по улучшению состояния дорог и необходимых мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения в зимний период эксплуатации дорог.

9.6. Разработка схем организации движения, дислокации дорожных знаков, схем разметки дороги и утверждение их в ГАИ в соответствии с действующим порядком. По согласованию с органом, уполномоченным управлять на местах федеральными автомобильными дорогами, выполнение функций заказчика при привлечении к данному виду деятельности организаций, имеющих государственную лицензию.

9.7. Систематический осмотр и оценка фактического состояния средств организации движения с информированием организаций, обеспечивающих содержание дорог, о выявленных дефектах.

9.8. Анализ причин ДТП на месте с участием представителя ДЭУ или ДРСУ с целью объективного отражения в карточке учета ДТП дорожных факторов, способствующих возникновению происшествий (в соответствии с приказом от 30.10.93 № 514 "Об утверждении Наставления по службе организации движения и дорожной инспекции ГАИ МВД России" ГАИ решает возложенные на них задачи во взаимодействии с дорожными организациями).

9.9. Разработка регламента и согласования маршрута перевозки крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов.

9.10. Внесение предложений в проекты по реконструкции и ремонту участков автомобильных дорог (искусственных сооружений) по учету в них требований безопасности движения.

9.11. Участие в разработке генеральных схем развития объектов дорожного сервиса, в подготовке технических условий на проектирование и строительство объектов придорожного

сервиса по вопросам безопасности дорожного движения.

9.12. Участие в комиссиях по приемке в эксплуатацию законченных строительством и ремонтом участков дорог.

9.13. Участие в разработке мероприятий по сохранности автомобильных дорог и обращение в соответствующие инстанции для принятия ими штрафных санкций.

9.14. Создание и развитие автоматизированного банка данных о состоянии автомобильных дорог и мостов.

10.1 Служба БД осуществляет взаимодействие с самостоятельными структурными подразделениями, органами ГАИ УВД области согласно Положению о ГАИ, утвержденному постановлением Правительства РФ от 28.05.92 № 354 и приказу от 30.11.93 № 514 об утверждении Наставления по службе организации движения и дорожной инспекции ГАИ МВД России, а также ДЭУ или ДРСУ.

10.11. Взаимодействие Службы БД с органами ГАИ. Службе БД целесообразно работать с органами ГАИ по следующим направлениям:

— организация и осуществление государственного контроля за соблюдением предприятиями, должностными лицами и гражданами правил безопасного дорожного движения, сохранности дорог и дорожных сооружений;

— оперативное выявление предприятий, организаций, должностных лиц и граждан, виновных в нарушении сохранности дорог или дорожных сооружений, правил по перевозке крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов, применение к нарушителям необходимых мер воздействия в пределах полномочий, установленных для органов ГАИ;

— проведение профилактической и разъяснительной работы среди водительского состава и инженерно-технического персонала предприятий, организаций, населения области по бережному отношению к дорогам и дорожным сооружениям;

— изучение условий дорожного движения и принятия мер к совершенствованию организации движения транспорта и пешеходов;

— учет и анализ дорожно-транспортных происшествий, участие в разработке мер по устранению причин, создавших условия для ДТП;

— контроль за соблюдением правил, нормативов и стандартов при проектировании, строительстве, реконструкции и ремонте дорог и дорожных сооружений в части обеспечения безопасности дорожного движения, согласование в установленном порядке проектов строительства, реконструкции, ремонта дорог, дорожных сооружений и организации дорожного движения на них;

— контроль за перевозкой крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов;

— информационное обеспечение технико-эксплуатационного состояния федеральных автомобильных дорог;

— составление в установленном порядке актов и протоколов о производимых проверках и о нарушениях;

— выдача предписаний и применение экономических санкций и мер административного воздействия к предприятиям, организациям, должностным лицам, водителям транспортных средств и гражданам, ответственным за нарушение сохранности дорог и дорожных сооружений, Правил дорожного движения, Инструкции по перевозке крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов, Закона о рекламе и за несанк-

ционированное строительство объектов в придорожной полосе в соответствии с Кодексом РСФСР об административных правонарушениях (приводится по состоянию на 15 марта 1995 г.), с Положением о ГАИ МВД РФ, утвержденным Правительством РФ от 28 мая 1992 г. № 354, с постановлением Правительства РФ от 26.09.95 № 962 "О взимании платы с владельцев или пользователей автомобильного транспорта, перевозящего тяжеловесные грузы, при проезде по автомобильным дорогам общего пользования", с постановлением Правительства РФ от 14.10.96 № 1211 "Об установлении временных ставок платы за провоз тяжеловесных грузов по федеральным автомобильным дорогам и использовании средств, получаемых от взимания этой платы", с постановлением Правительства РФ от 19.09.96 № 1114 "О привлечении дополнительных внебюджетных средств для финансирования мероприятий по осуществлению контроля за автомобильными перевозками в международном сообщении";

— надзор за соблюдением правил по охране дорог и сооружений на них, нормам применения;

— ограничение либо запрещение движения транспортных средств на участках дорог, где не обеспечивается безопасность дорожного движения с немедленным информированием дорожных органов (за исключением закрытия движения в местах совершения ДТП).

10.2. ДЭУ или ДРСУ осуществляет свою деятельность на договорной основе по следующим направлениям:

— организация оперативного и качественно-содержательного федерального автомобильных дорог в соответствии с ГОСТом Р 50597-93;

— постоянный надзор за транспортно-эксплуатационным состоянием автомобильных дорог и дорожных сооружений;

— участие в разработке и осуществлении перспективных и годовых планов по повышению транспортно-эксплуатационного уровня федеральных автомобильных дорог и дорожных сооружений;

— учет и анализ ДТП;

— выявление и учет опасных для движения участков дорог и мостов в зимний, осенне-весенний и летний периоды года;

— технический учет и паспортизация дорог и дорожных сооружений, учет движения на основе ежегодных данных по диагностике сети федеральных дорог;

— разработка и осуществление мероприятий по повышению безопасности движения;

— участие в разработке мер по предотвращению аварий, перерывов и ограничений движения, сезонных деформаций, своевременное информирование участников движения и заинтересованных организаций об условиях проезда по дорогам;

— обеспечение совместно с органами ГАИ УВД охраны федеральных автомобильных дорог и дорожных сооружений.

11. Контрольно-надзорные функции Службы БД включают:

11.1. Осуществление надзора за выполнением подрядными организациями заложенных в "Региональной программе..." и проектах на ремонт и содержание автомобильных дорог мероприятий по безопасности движения. В случае выявления несоблюдения подрядными организациями требований проекта, касающихся обеспечения безопасности движения, составляется акт, который передается в соответствующий отдел, службу заказчика, т.е. органа, уполномоченного



управлять на местах федеральными автомобильными дорогами.

Служба БД контролирует соблюдение подрядными организациями требований обеспечения безопасности движения в местах производства ремонтных работ в соответствии с ВСН 37-84 "Инструкция по организации движения и ограждению мест производства работ" и "Правилами охраны труда при строительстве, ремонте и содержании автомобильных дорог". При нарушении подрядчиками правил организации движения в местах производства ремонтных работ Служба БД вправе прекратить ремонтные работы, пока не будут соблюдены требования безопасности движения.

11.2. В случае необходимости сотрудники Службы БД должны назначать комиссию по инспекционным проверкам качества содержания автомобильных дорог в соответствии с ВСН 10-87 и ГОСТом Р 50597-93. Инспекционная проверка осуществляется в соответствии с ВСН 10-87 "Инструкция по оценке качества содержания (состояния) автомобильных дорог" и ГОСТом Р 50597-93 "Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения". Начальник Службы БД возглавляет комиссию.

В функции представителя Службы БД при участии в инспекционной проверке входит:

- установление соответствия местоположе-

ния и номенклатуры дорожных знаков и разметки, а также их состояния и видимости, по утвержденным схемам разметки дороги и дислокации дорожных знаков;

- оценка состояния элементов обустройства и инженерного оборудования дороги;
- оценка состояния покрытия, обочин и т.д. с позиции безопасности дорожного движения;
- оценка качества выполнения намеченных ранее мероприятий по повышению безопасности движения (о чем должен составляться соответствующий "внутренний" акт).

Представитель Службы БД по результатам проверки составляет акт, в котором указываются выявленные недостатки и дефекты и выносятся предложения по приведению транспортно-эксплуатационных характеристик на участках инспеклируемых автомобильных дорог в соответствие с требуемым уровнем обеспечения безопасности движения.

11.3. Служба БД участвует в рассмотрении технических проектов, научно-исследовательских работ по вопросам безопасности дорожного движения. Замечания и предложения Службы БД по повышению безопасности движения должны быть учтены (разработчиками, фирмами, организациями) в проектах на ремонт и реконструкцию до их утверждения у заказчика.

Служба БД может объявлять ежегодный конкурс научно-технических проектов, тем и других

работ по вопросам повышения безопасности движения на обслуживаемой сети дорог.

Поступившие предложения рассматриваются экспертной комиссией, которую возглавляет начальник Службы БД (председатель комиссии). Экспертной комиссией определяется рейтинг предложений (по их актуальности и экономической эффективности), что является основой для их включения в план научно-технических и опытно-конструкторских работ Службы БД.

Положение о Службе безопасности движения на федеральных дорогах составлено на основе Федерального закона о безопасности дорожного движения от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ и Федеральной целевой программы "Повышения безопасности движения в России на 1996—1998 гг.", утвержденной постановлением Правительства РФ от 7 июня 1996 года № 653.

Положение разработано специалистами ГП "РосдорНИИ". Оно определяет основные задачи, функции, нормативную базу и организационно-функциональную структуру Службы БД, в соответствии с которой Служба БД осуществляет свою деятельность. В развитие и дополнение "Положения..." могут издаваться приказы и распоряжения, уточняющие характер деятельности Службы БД с учетом местных особенностей.

Полностью Положение о службе безопасности движения на федеральных дорогах опубликовано в брошюре, подготовленной ГП "РосдорНИИ".



1-я МОСКОВСКАЯ
МЕЖДУНАРОДНАЯ
ВЫСТАВКА ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА

ДОРОГА '98

EXPO

Москва, Манеж, 1-4 июля 1998 года

Организатор выставки

Основные разделы выставки:

- Материалы, технологии, машины и оборудование для проектирования, строительства и эксплуатации дорог, мостов, тоннелей и трубопроводов.
- Строительные конструкции, строительные и отделочные материалы, средства инженерного оборудования для зданий и сооружений придорожного бизнеса. Гостиничное и ресторанное обслуживание, торговые предприятия.
- Автомобили и автосервис. Бензоколонки.
- Обеспечение дорожного движения.
- Уборочная техника.
- Спецодежда для работников дорожного хозяйства.
- Экологический мониторинг.
- Специализированная литература, картография и геоинформационные системы.
- Наружная реклама.

ВПЕРВЫЕ!
ВПЕРВЫЕ!
ВПЕРВЫЕ!

Официальная поддержка:

- Правительство Москвы
- Федеральная дорожная служба
- Госстрой России
- Стройдормаш
- Главное управление ГАИ МВД России
- Доринвест
- Министерство Транспорта

Принимаются заявки на участие:
т/ф (095) 2921136, 9592344, 9592362; E-mail: m-expo@cityline.ru

ПОСТАВИЛ, И 25 ЛЕТ НИКАКИХ ПРОБЛЕМ!

Изготовление и поставка:

- ♦ оцинкованных дорожных ограждений различных видов;
- ♦ оцинкованных ограждений для бензоколонок, стоянок, охраняемых территорий и др.;
- ♦ оцинкованных опор наружного освещения и фонарей;
- ♦ комбинированных молниеотводов.

Горячее и термодиффузионное цинкование, в том числе крупногабаритных конструкций весом до 8 тонн. Толщина покрытия от 70 до 250 мкм, скорость коррозии 1-6 мкм в год.

Открытое акционерное общество «Агрисовгаз»





ФИЛИАЛ ЗАВОДА СТАЛЬНЫХ КОНСТРУКЦИЙ
249050, КАЛУЖСКАЯ ОБЛАСТЬ,
Г. МАЛОЯРОСЛАВЕЦ, УЛ. ЭНТУЗИАСТОВ 8;

ФАКС (08431) 3-01-48.
ТЕЛ. (08431) 5-40-83, 5-42-78.





ITE EXHIBITIONS &
CONFERENCES LTD

Организаторы «Батимат-Мосбилд» представляют

СТРОЙМАТ 98

**Международная
выставка
строительной и
дорожной
техники и
оборудования.
Архитектура и
технологии
в строительстве.**

14-17 сентября 1998

Павильон 4

**Всероссийский
Выставочный Центр
Москва, Россия**

**Впервые в России
демонстрация
строительной и дорожной
техники в действии на
выставке «СТРОЙМАТ 98»
В рамках выставки пройдут
тематические семинары
и конференции**

**ПРОДУКЦИЯ И УСЛУГИ,
КОТОРЫЕ БУДУТ
ПРЕДСТАВЛЕНЫ НА
ВЫСТАВКЕ «СТРОЙМАТ 98»**

Оборудование для земляных работ и
строительства дорог.

Компрессоры

Гидравлические механизмы с
использованием высокого давления

Генераторы

Насосы и помпы

Цистерны для перевозки бетона

Механизмы для смешивания бетонного и
известкового растворов

Машины для строительства

Подрядные работы

Дробильное оборудование

Буровое оборудование для прокладки
каналов

Бульдозеры

Мешалки для цементного раствора

Оборудование и аксессуары для
строительных участков

Машины и оборудование для
строительных дорог

Техника для каменоломней

Строительные леса

Землеройное оборудование для
прокладки кабелей и труб

Оборудование для строительства
туннелей

103006 Москва, ул. Долгоруковская, д. 18, стр. 3
тел.: (095) 935 7350, факс: (095) 935 7351

E-mail: build@ia.co.ru

Вологодская областная универсальная научная библиотека

www.lbibskn.ru

 KRUPP BERCO



**Каждый
дорожник
знает, где
есть любые
запасные
части для**

-  трансмиссии и дифференциала
-  двигателя и насосов
-  элементы ходовой части и траки
-  фильтры и сальники
-  масло:
SAE 15 W/40,
SAE 10 W/30,
SAE 30
-  любые из 1001 детали



МИР ТРАКОВ

**Для любой дорожно-строительной
техники, в том числе**

 Atlas Copco
 KOMATSU
 CATERPILLAR

 HITACHI
 JCB
 DEUTZ

 FIAT-ALLIS
 FIAT-HITACHI
 BOMAG

 LIBHERR
 KATO



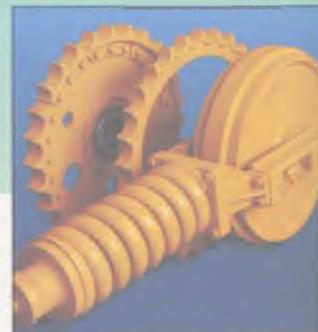
«С.М.Д.-РУС» — эксклюзивный дистрибьютер «BERCO» на рынке СНГ.

**А вы знаете?
«С.М.Д. — РУС»**

**Заказывайте
прямо сейчас**

**(095) 195-1531,
(095) 195-88-64**

**123007, Москва,
ул. 4-я Магистральная, 7а**



ПОЧЕТНОЕ ЗВАНИЕ

“Заслуженный учитель Российской Федерации” присвоено заместителю директора Московского автомобильно-дорожного колледжа Светлане Яковлевне НЕКРЕСТЬЯНОВОЙ.



Светлана Яковлевна окончила Московский государственный педагогический институт. Придя в колледж, она привнесла с собой новые формы и методы обучения: деловые игры, дискуссии, уроки-аукционы. Не остались без внимания ее предложения по совершенство-

ванию методики, внедрению переносимых средств обучения, в частности компьютерных программ по отдельным предметам.

Без отрыва от преподавательской деятельности Светлана Яковлевна защитила диссертацию, ей была присвоена ученая степень кандидата физико-математических наук, она возглавила разработку первых экспериментальных учебных программ для Ростовского, Екатеринбургского и Астраханского колледжей.

Многие выпускники Светланы Яковлевны стали известными специалистами в дорожной отрасли.

И еще одно приятное известие: Академия менеджмента в образовании и культуре избрала Светлану Яковлевну своим членом-корреспондентом.

Юрий БУДАНОВ

СПОРТИВНЫЙ ТУРНИР

по мини-футболу на снегу среди дорожных организаций Московской области, Вологды, Тулы, Рязани, Белгорода, Сочи и Новгорода состоялся на стадионе «Спартак» в Луховицах Московской области.

Организовали турнир, посвященный памяти мастера спорта Н.Овчинникова, объединенный комитет профсоюза «Мосавтодор», ОАО «Мосавтодор и партнеры», фонд «Дорожник». В этих соревнованиях, которые проводятся уже 4 года, приняли участие 20 команд в двух возрастных группах. Открытый чемпионат дал возможность участ-

никам проверить свои силы перед предстоящим традиционным турниром среди предприятий Министерства транспорта в Сочи. Многим это покажется удивительным, но в последние годы сочинские соревнования проходят без какого-либо спонсорского обеспечения. Все расходы участники-энтузиасты физкультуры и спорта берут на себя.



МУЗЕЙ ФДС РОССИИ

намечено открыть в ближайшем будущем.

Для проведения организационных работ создана комиссия во главе с первым заместителем руководителя ФДС В.Д.Евстигнеевым. В ее состав вошли руководители дорожных объединений и предприятий,

специалисты ФДС, ветераны отрасли. Им вместе с соответствующими службами предстоит детально разработать план мероприятий по созданию, внести предложения по финансированию и размещению музея.

ВАЖНЕЙШИЕ НАПРАВЛЕНИЯ

определены в сфере развития деловой активности и привлечения дополнительных инвестиций в дорожное хозяйство.

Этими направлениями, как указывается в приказе руководителя ФДС В.Артюхова (от 05.02.98), на сегодняшний день являются:

решение проблемы неплатежей, включая увеличение доли денежных расчетов; создание и развитие платных автомобильных дорог; привлечение кредитов российских и иностранных банков, частных компаний для участия в строительстве платных дорог, включая передачу дорог в аренду инвесторам; компенсация ущерба от проезда по федеральным автомобильным до-

рогам тяжеловесного автотранспорта; снижение рисков при инвестировании в дорожное хозяйство на основе развития системы страхования и перестрахования; выпуск внешних и внутренних облигационных дорожных займов; привлечение других альтернативных источников финансирования.

Руководителям дорожных органов даны соответствующие указания, а контроль за выполнением возложен на первого заместителя руководителя Федеральной дорожной службы России В.Евстигнеева.

ЗАСЕДАНИЕ КОЛЛЕГИИ

«Об итогах работы дорожного хозяйства России в 1997 году и задачах на 1998 год» состоялось 27 февраля с.г.

В работе расширенного заседания коллегии приняли участие: вице-премьер Правительства России В.Булгак, руководители министерств и ведомств, ответственные работники администрации Президента и аппарата Правительства России, органов государственной власти субъектов Российской Федерации, руководители государственных комитетов и федеральных служб, члены Совета Федерации и депутаты Государственной Думы, руководители дирекций автомобильных дорог, территориальных органов управления дорожным хо-

зяйством, организаций дорожного комплекса и ассоциаций, государственных компаний, производственных объединений и акционерных обществ, представители научных учреждений и общественных организаций, учебных заведений и подрядных организаций, банков и страховых компаний, представители средств массовой информации.

С докладом на коллегии выступил руководитель ФДС России **Виталий Артюхов**.

Материал о работе коллегии читайте в следующем номере журнала.

КНИГА

«Страницы жизни дорожника» вышла в Бресте вторым изданием (исправленным и дополненным).

Она позволяет сравнить технические возможности дорожников в разные периоды развития отрасли. Автор книги Ярослав Ширнюк — свидетель и участник дорожного строительства в Брестской области. «Пройдя большой жизненный

путь и проработав более 50 лет в дорожной системе, — написал он в предисловии, — я решил описать наиболее яркие моменты моей жизни и труда, отдав должное дорожникам, создающим великое благо для людей».

Борис ПРИМОЧКИН, Юрий АСТАШИН (фото)

ГЛАВНЫЙ ХОД

Граница между Европой и Азией проходит по участку федеральной дороги "Урал" Москва—Самара—Уфа—Челябинск, который обслуживает ГУП ДРСУ-3. За этой аббревиатурой стоит государственное унитарное предприятие, которое официально считается базовым, а неофициально — одним из лучших на дороге "Урал". Здесь и техника получше, одних "Троек" пять штук, и заработки повыше, и с объемом работ проблем нет.

ДРСУ-3, единственному среди коллективов, обслуживающих федеральную дорогу "Урал", удалось выиграть тендер и получить заказ "на стороне".

На том месте, где установлен пограничный знак — стела Азия—Европа, парковочная площадка только обустраивается. В единственном здесь кафе собрана уникальная коллекция денежных купюр и монет со всего мира. Фонтана пока нет, и туристы, согласно примете, оставля-

ют на память, чтобы вернуться еще раз, мелкие денежные купюры и монеты разных государств. Человека, впервые посетившего место встречи двух континентов, охватывает какой-то восторг, начинается эпидемия фотографирования и "настенной живописи" на стене.



— Приходится по несколько раз красить знак, — рассказывает начальник ДРСУ-3 Владимир Борисов. — Ведь это, можно сказать, наш фирменный знак, и он всегда должен

быть опрятным, под стать дороге. Двенадцать лет назад, когда Борисов только принимал дела "в производство", на участке было много просадок, вспучиваний, ям. Заштопать дорожные одежды оказалось непросто. Уж больно капризный характер у этой южно-уральской местности. Бывает, на перевале Уреньга светит солнце, а в 30 км впереди метет пурга.

В ДРСУ-3 работают бригадно-вахтовым методом. Бригада из 5—7 человек с экскаватором, грейдером и комплексной дорожной машиной трое суток несет дежурство. Свой участок она знает как пять пальцев. За долгие годы уже изучила все его "повадки" и "хитрости". Знают, где надо заранее подсыпать противогололедного материала, где вовремя и быстро снег убрать.

В удаленных от жилых поселков местах Борисов построил зимовки. Здесь есть теплые домики с печкой, банька, склад для ПГМ... Словом, база для работы и отдыха. Причем выручает она не только дорожников, но, бывает, и транзитных водителей. Они частенько обращаются за подмогой на зимовье. Благо, от дороги оно расположено недалеко.

Такая форма организации труда потребовала разработки трудового договора "повышенной строгости". Нарушил — жди наказания рублем. С другой стороны, хорошая работа поощряется премией.

Такой подход дал свои плоды. Динамика ДТП на отрезке, который обслуживает ДРСУ-3, с 1992 г. неуклонно идет на понижение. Это при двух "отягчающих обстоятельствах". Первое — всевозрастающая интенсивность движения транспортных средств и увеличение количества автомобилей и поездов грузоподъемностью свыше 10 т, второе — сокращение финансирования из Федерального дорожного фонда.

Откуда же тогда относительное финансовое благополучие и уверенность? Борисов отшучивается: "Крутимся, ищем дополнительные резервы, сторонних заказчиков". Что же стоит за этим, рассказал глава администрации Чебаркульского района Николай Новоселов:

— Возможности ДРСУ мы используем для улучшения внутрихозяйственных дорог района. У нас 58 поселков, и все благодаря Борисову связаны дорогами с твердым покрытием. И на дальнейшее у нас большие планы взаимодействия с дорожниками.

А расплачиваются с дорожниками за работу так. Примерно 30 процентов — "живые" деньги (зарплата, погашение налогов). Остальные 70 процентов ложатся на бартер — битум, дизтопливо, щебень, автозапчасти. Есть и другие варианты, например, районная администрация взялась газифицировать поселок дорожников, а это дорогое удовольствие.



Минусы взаимозачетов и бартера очевидны. Хочешь — не хочешь, нужно — не нужно, а бери. Взял — ищи покупателя. А для этого придется специальный отдел в ДРСУ создавать, ведь реализовать товар трудно. Уральский регион с его уникальным промышленным комплексом работает сегодня нестабильно. Рабочим часто выдают зарплату продукцией: холодильниками, удочками, игрушками, пневматическими винтовками... И выходит трудовой люд со своим богатством на обочину торговать. Дорога становится для многих кормилицей. Множество мини-рынков рассыпано по трассе. ДРСУ частично их уже обустроило, понимая, что одним запретительством проблем не решить.

Федеральную дорогу "Урал", пересекающую границу двух континентов, когда-то водители называли дорогой испытаний и даже адской. И это так: узкая проезжая часть, затяжные подъемы и спуски, крутые повороты превращали езду по ней в серьезное испытание даже для профессионалов. Дорожники ДРСУ-3, других организаций, обслуживающих федеральную дорогу "Урал", сделали и делают все от них зависящее для повышения безопасности движения. Поэтому сегодня у дороги новое имя — водители называют ее просто федеральной или главным ходом.

Челябинская обл.

Автокраны, а также автотехника ведущих фирм-производителей СНГ



Комплектация по желанию заказчика. Предпродажная подготовка. Реализуем технику за векселя.

Ремонт автокранов

Выездное обслуживание дорожно-строительных машин Тел. (095) 152-0782

Запчасти к автокранам и все типы фильтров

Тел. (095) 152-9780

Передвижные компрессорные станции

ПВ-10/8М1
НВ-10Э
НВ-10/8М2
ПКСД-5,25



Продажа и аренда
Гарантия 2 года



Акционерное общество закрытого типа

ВТОПАРТНЕР

Тел.: (095) 152-1815, 152-9079

Факс (095) 152-7468

Москва, ул. Черняховского, 16

Вологодская областная универсальная научная библиотека

www.vtopartner.ru

Виктор РОГОВОЙ: “ЖИЗНЬ СОСТОИТ ИЗ ЭПИЗОДОВ”

Виктору Гавриловичу РОГОВОМУ никак не дать шестидесяти, хотя равно столько исполняется ему в этом апреле. Он энергичен, быстр в движениях, считает, что это особенности не характера, а профессии: “У нас таких, которые на льду дремлют, не бывает”. Когда я попросил рассказать его о жизни и работе, Виктор Гаврилович ответил: “На это никакого времени не хватит. А вот пару-тройку эпизодов вспомнить могу”.

Что ж, эпизоды так эпизоды...

Эпизод 1 Ни дорог, ни управления

Родился я в Киргизии, потом семья переехала в Казахстан, отец погиб в войну при форсировании Днепра, на украинской земле. У мамы на руках в то время пятеро детей оставались, — можете представить, каково нам было. Вот я в России и оказался. Это к тому говорю, что для человека, где бы он ни жил, в тяжелые минуты Родина — как спасательный круг для утопающего...

Но это так, к слову.

Закончил я Томский автодорожный, получил распределение в Кемерово. Прибыл на вокзал, взял такси, назвал контору, куда надо ехать:

— Мне в областное управление строительства и ремонта автодорог.

Водитель удивленно посмотрел на меня:

— А что, есть в городе такое? Да тут, милый мой, и дорог-то самих нет.

Начали колесить мы по Кемерову, и даже в центральных районах областного центра дорог действительно не увидел: сплошные рытвины, ухабины, колдобины. Управление так и не нашли. Вышел я, начал расспрашивать прохожих, они-то и показали мне на деревянное покосившееся здание...

На специалистов моего профиля тогда дефицит был, вот и оставили работать в аппарате. Занимался там в основном делами бумажными и организационными. Недолго там продержался — не смог. Запросился на живую работу. Ну а как же иначе: дорог нет, а я за дубовым столом сидеть буду?

Эпизод 2 Топки — Юрга

Эту первую мою дорогу мы строили невиданными для Сибири темпами: по 15 км в год проходили. А условия здесь были непростые: возвели 7 мостов, иные искусственные сооружения... Порой дорожные работы проводили в полутора метрах от железнодорожного полотна и тогда пользовались лишь временными “окнами”, которые нам выделяли железнодорожники, дабы не останавливать поезда.

И тем не менее, повторюсь, в рекордные сроки уложились. Произошло это во многом потому, что я предложил новинку в самой организации работ: ввел вахтовый метод, две смены по три дня. И аккордную оплату труда. То есть дорожник получал конкретную задачу и уже знал, во сколько выполнение этой задачи оценивается.

Рабочие, кстати, к этому не сразу привыкли. Надо, к примеру, копровую установку собрать, я их спрашиваю: “Сколько времени для этого понадобится?” Они торговаться начинают: “Это штука непростая, и условия сложные, так что около месяца...” Ребята, говорю, она же всех нас держать будет, мы же ни черта не получим... Они сразу принимают будущие убытки подсчитывать и уже другим тоном заявляют: “В два дня уложимся, Гаврильч!”

И укладывались.

Строили мы это направление по нормативам третьей технической категории, но получилась дорога такая, что ей присвоили статус государственной.

Эпизод 3 Переправа, переправа...

Летом шестьдесят восьмого я забил первый колышек, обозначив начало строительства дороги Кемерово — Яшкино. За спиной был уже опыт, так что начали мы без раскочки, до осени шли с опережающими планами темпами.

А осенью случилось ЧП. Не у нас конкретно, но лично на мне оно отразилось.

В технологию вдаваться не буду, скажу так: сильные ноябрьские морозы усугубили ошибку строителей, построивших мост через Томь, и тот рухнул. Починить его не удалось,

только технику зря затопили, слава Богу, хоть без жертв обошлось.

Двадцатого ноября снимают меня с трассы и ставят задачу срочную сделать переpravу, поскольку целый регион оказался без связи с областным центром. Объем работ не маленький: две нитки по 630 метров. А срок — до конца месяца.

— Задача, — говорят мне, — до того важная, что оставляем при тебе, Роговой, несколько кураторов: и из обкома партии, и от хозяйственников. Вместе все вопросы решать будете.

— Я, — отвечаю, — вместе не привык, если завалю работу, то должен знать, что именно я виноват, и потому никого тут оставлять не надо. Сколько сейчас времени?

— Без десяти два.

— Ну так вот, с четырнадцати ноль-ноль беру все под свою ответственность, и через четыре часа доложу свой план действий и скажу, сколько мне надо людей, техники, и какой именно.

Тут же сделал промеры: толщина льда оказалась от двенадцати до тридцати сантиметров, и все — под полуметровым слоем снега. На более опасные места, значит, “Беларуси” нужны, на толстом льду гусеничные трактора работать смогут. Поля их деятельности, конечно же, обозначить надо. Для решения оперативных вопросов телефонная связь прямо сюда, на лед должна быть протянута, бензопилы, лескрутяк уже к утру подвезти...

В общем, заработали мы в боевом режиме. Дисциплину я установил жесткую. К примеру, механизаторов сам проинструктировал: если тяжелая техника выйдет за пределы установленного участка и пойдет под лед — пальцем не пошевелю, чтоб вытащить. Лишнего времени на это нет.

И что же вы думаете? Уже через два часа после инструктажа один бульдозер провалился, и именно потому, что тракторист ехал, куда ему вздумается. Тот бегом ко мне: выручайте, мол, машина почти по кабину в воде. Я ему только посоветовал: вымораживай и выдалбливай свою технику, да еще готовься к тому, что в получку денег недосчитаешься.

Все поняли, что слов я на ветер не бросаю, и далее работали, как подобает. Переправа была готова к сроку, хотя поначалу в это мало кто верил.

Почти сразу после этого меня повысили в должности, назначив главным инженером ДСУ-2...

Вот из таких эпизодов сложилась и складывается жизнь В.Г.Рогового, ныне генерального директора Государственной ассоциации “Кузбассавтодор”. Так он лепил себя, так делал карьеру.

Говорят, плох тот солдат, который не носит в походном ранце маршальский жезл. Но только носить — мало. Это Виктор Гаврилович знает отлично...

Записал Иван КОЗЛОВ

№ лицензии ПРИУ-АВа рег. 0022701

ВСЕ ПРИЦЕПЫ РОССИИ КамаЗ, МАЗ

бортовые, тентованные, цельнометаллические, самосвальные, шасси, изотермические, рефрижераторы, контейнеровозы, тяжеловозы, автовозы и др. (более ста моделей).

Автоцистерны самого широкого назначения, включая пищевые, битумовозы большого объема и гидронаторы.

Площадки, роспуски, панелевозы, цементовозы, муковозы.

АВТЭЖ

Прицепы с управляемыми тележками

для перевозки ферм длиной до 33 м и массой до 60 т.



Принимаем заказы, металл, проводим бартер, взаимозачет.

Зачастой (тел.: 484-62-19) к грузовым а/м, ВАЗ, ГАЗ, АЗЛК (оптом и в розницу)

Отдел комиссионной торговли (тел.: 187-23-55)

Виктор СИДОРОВ

ДВАДЦАТЬ ЛЕТ СПУСТЯ

Да, произошло это 20 лет назад. Именно в самом конце 1977 года стало ясно, что, если не принять срочных мер, может прерваться, в лучшем случае станет затруднительным автомобильное сообщение по маршрутам, соединяющим Ярославскую, Вологодскую и Ленинградскую области. Основная дорожная организация Вологодчины Вологодавтодор выполняла большие объемы работ по строительству новых дорог, строила подъезды к районным центрам. Сельский дорожный трест «Дорспецстрой» только набирал силу и занимался строительством внутрихозяйственных дорог, а магистралка М8 на участке Ярославль—Вологда—Сямжа, дорога А114 Вологда—Новая Ладога и подъезды к важнейшим городам региона оказались как бы бесхозными. Для настоящего ухода за ними имеющихся сил не хватало.

Вот тогда-то и было принято решение создать Северо-Западную автомобильную дорогу.

Что было вначале?

Практически отсутствовал проезд от границ Ярославской области до г. Грязовец. В первые послевоенные годы тут была построена гравийка IV технической категории, но в ходе эксплуатации ее довели до такого состояния, что во многих местах машины передвигались лишь... при помощи буксировавших их гусеничных тракторов. Не намного лучше была и трасса Грязовец—Вологда. Тут лежало асфальтобетонное покрытие, но такого качества, что менять его приходилось каждые два-три года.

В неудовлетворительном состоянии был и один из участков дороги из Вологды на Новую Ладогу: его цементобетонное покрытие шелушилось, швы разошлись, образовались ямы. Ездить здесь было практически невозможно.

Срочного внимания дорожников требовали искусственные сооружения, мосты, путепроводы, трубы.

Остается добавить, что при всем этом отсутствовала дорожная техника, и в распоряжение Северо-Западной автомобильной дороги были переданы лишь два маломощных асфальтобетонных завода.

В одночасье все проблемы решить было, конечно же, невозможно. Потому определили приоритетные задачи: строительство производственных баз и АБЗ, жилья, чтоб закрепить людей, обучение и переподготовка кадров, обеспечение ДРСУ необходимой дорожно-строительной, эксплуатационной техникой и материалами, ликвидация аварийных участков дорог.

Одним из таких был 30-километровый участок в районе Ростилова. Его реконструировали менее чем за три года. Параллельно этому начали строительство по новому направлению Ростилово—Вологда, затем перекрыли асфальтобетоном участок на перегоне Вологда—Череповец, приступили к реконструкции дороги в северном направлении от Вологды с переводом ее во II техническую категорию...

Конечно, большие задачи можно было решать, лишь имея надлежащую производственную базу. Возросло количество АБЗ — сейчас их 10 с тринадцатью асфальтосмесительными установками. Это полностью обеспечивает годовую потребность в асфальтобетоне для нужд содержания, ремонта и нового строительства. Появились и две установки для переработки гудрона на битум, битумохранилища. Все заводы, кстати, оснащены камнедробильными установками, позволяющими получать щебень необходимых фракций, а завод в п. Лентьево отвечает всем мировым стандартам.

Надлежащими темпами шло строительство дорожно-ремонтных пунктов как основных производственных единиц содержания автомобильных дорог, реммастерских и тепловых боксов для техники.

Самые высокие объемы работ по Северо-Западной автомобильной дороге пришлось на начало девяностых годов. Только за период с 1990 по 1995 год отремонтировано 685 км дорог. Темпы эти обещали возрасти в дальнейшем, но общая беда — недофинансирование — сказалась на результатах. А жаль: ведь здесь теперь вооружены новыми технологиями, современными высокопроизводительными машинами, а главное — есть грамотные, трудолюбивые кадры.

Как и намечалось, для них было построено жилье (19 жилых домов на 387 квартир, плюс 6 двухквартирных домов). Продуманы вопросы организации отдыха, защиты здоровья.

Со дня основания Северо-Западной автомобильной дороги трудятся здесь машинист автокрана Александр Хрипунов, водитель Анатолий Субботин, главный механик ДРСУ Валерий Болотов, дорожная рабочая Антонина Тараканова, машинист автогрейдера Владимир Молчанов... Труд многих дорожников отмечен государственными наградами: орден «Знак Почета» вручен машинисту автокрана Эльгию Кустову, орден Трудовой славы III степени — машинисту автокрана Владимиру Круглову, медаль «За трудовую доблесть» — водителю Александру Храпунову, механику Юрию Петровцеву, медаль «За трудовое отличие» — Владимиру Лазареву.



Начальник федеральной дирекции Северо-Западной автомобильной дороги Юрий Ветровской.

Северо-Западной автомобильной дороге — 20 лет. Это возраст, когда с оптимизмом смотрят в будущее. А будущее у этой дороги есть.

В двадцать шесть Владислава Вигильянского, старшего инженера — испытателя военного завода, вызвали в высокие партийные инстанции и повели с ним речь о том, что принята программа освоения целинных и залежных земель, и в сельское хозяйство направляются

Трудовая деятельность Виктора Гавриловича связана с ярославской областной дорожной организацией. Сейчас он возглавляет государственное учреждение «Ярдорслужба». Тридцать два года упорной работы в дорожной отрасли ушли на создание

Из 40 лет трудового стажа Виктор Анисимович 25 лет проработал в дорожной отрасли, пройдя путь от старшего механика до директора Дирекции автодороги Москва — Н.Новгород. При его непосредственном участии проводилась реконструкция авто-

Трудовая биография Владимира Владимировича является ярким примером активного отношения к жизни, служения людям и профессионального роста. Он прошел путь от слесаря-сборщика до начальника областного управления автомобильных дорог

Научная деятельность доктора технических наук, профессора, декана факультета транспортного строительства, заведующего кафедрой «Проектирование автомобильных дорог и организация дорожного движения» Саратовского государственного технического университета Виктора Васильевича Столярова напрямую связана с безопас-

ВЛАДИСЛАВУ АЛЕКСАНДРОВИЧУ ВИГИЛЯНСКОМУ — 70 ЛЕТ

добровольцами лучшие из лучших.

— Инженерных кадров в колхозах не хватает, — сказали ему, — и мы рекомен-

дуем вас... Так Вигилянский стал сначала заведующим ремонтной мастерской, потом инженером, директором крупного совхоза, за-

местителем председателя областного объединения «Сельхозтехника», и с этой должности пришел начальником Омскавтодора.

Дорожником он тоже столько лет, сколько еще нет от роду многим его подчиненным. И, представьте себе, молодые завидуют энергии и работоспособности Владислава Александровича. Эти качества определяются ведь не столько годами, сколько жизненной позицией — быть верным делу, которому служишь.

ВИКТОРУ ГАВРИЛОВИЧУ ВОРОБЬЕВУ — 60 ЛЕТ

опорной сети автомобильных дорог в Ярославской области. Выполнено задание по программе «Дороги Нечерноземья», все адми-

нистративные центры муниципальных округов соединены современными дорогами. Создана мощная инфраструктура: каждое

дорожное предприятие располагает хорошей производственной базой, АБЗ. В области открыты три карьера по производству

щебня, совместно с Ярославским политехническим институтом разработана установка по переработке отходов нефтеперерабатывающего завода в дорожный битум. Виктор Гаврилович не только опытный руководитель, но и изобретатель. Им запатентовано 5 разработок в дорожной отрасли.

ВИКТОРУ АНИСИМОВИЧУ ГЛАДСКИХ — 60 ЛЕТ

дороги протяженностью более 210 км, реконструировано 26 мостов, построено 3 мостовых перехода, 11 производственных баз, 4

АБЗ, оздоровительный комплекс «Дорожник».

На протяжении всей трудовой деятельности В.А.Гладских тесно сотрудничает

с научными организациями СоюздорНИИ, ГипродорНИИ, МАДИ, внедряя новые технологии и типы дорожных покрытий в производ-

ство. Совместно с ГАИ Московской, Владимирской, Ивановской, Костромской, Ярославской, Нижегородской областей он разрабатывает и внедряет программы по снижению дорожно-транспортных происшествий на автодорогах и повышению уровня безопасности движения.

ВЛАДИМИРУ ВЛАДИМИРОВИЧУ ПЛИШКИНУ — 50 ЛЕТ

Свердловской области. Под его непосредственным руководством в обла-

сти заложены основы региональной политики, направленной на повышение

потребительских качеств автомобильных дорог, ответственности за целевое

использование средств территориального дорожного фонда.

Дорожники Свердловской области уважают Владимира Владимировича за профессионализм, талант руководителя, умеющего в наше нелегкое время работать по-новому, на перспективу.

ВИКТОРУ ВАСИЛЬЕВИЧУ СТОЛЯРОВУ — 50 ЛЕТ

ным строительством. Им разрабатывается новое научное направление в автодорожной отрасли — проектирование автомобильных дорог с учетом теории риска, уделяется внимание всем аспектам безопасности движения на

автомобильных дорогах: организации движения, планировочным решениям, экспертизе дорожно-транспортных происшествий, управлению техническими системами и средствами организации движения, ремонту и ре-

конструкции автодорог с целью повышения безопасности движения.

Результаты исследований обобщены в монографии, учебных пособиях, научных работах, многие из которых имеют пионерный и приоритетный ха-

актер. Виктор Васильевич внес большой вклад в подготовку специалистов по дорожной, мостовой специальности и по организации дорожного движения.

С его участием и по его методикам проведены обследования дорог и разработаны мероприятия по повышению безопасности движения на дорогах ряда областей Поволжья.

ностью на автомобильном транспорте и с транспорт-

Геннадий ЧАЛОВ (фото автора)

НЕ ЗАРАСТЕТ НАРОДНАЯ ТРОПА

Началась подготовка к 200-летию со дня рождения великого творца русской словесности Александра Сергеевича Пушкина. В Москве снимают фильм по его знаменитой повести «Капитанская дочка», продолжается работа над юбилейным собранием сочинений, обновляется экспозиция многочисленных музеев, а поэты посвящают своему учителю новые стихи.

В истории России много трагических убийств. 27 января по старому стилю 1837 года был смертельно ранен чужеземцем великий Пушкин, душе русского народа нанесена глубокая неисцелимая рана. Пушкин был отличным стрелком, но еще точнее оказался расчет убийц. Пуле поэта будто бы помешала пуговица (на самом деле под одеждой у палача была кираса). Убийцам не помешали ни царь-батюшка, ни шеф жандармов, ни многочисленные «друзья»...

Древней грустью плесковских берез
Осенняя холмистую ширь,
В ослепляюще-жгучий мороз
Святогорский восстал монастырь.

Чудотворной иконой не зря
Изумлен здесь пастух Тимофей;
На горе повеленьем царя
Монастырь стал молитвою ей.

И сияет в метелях порой,
Где сам Грозный к святыне приник,
Над заветной Синичьей горой
Пресвятой Богородицы Лик.

Русский тут православный рубеж
И духовного чуда оплот,

Образы Святогорья

Неприступный от века допрежь;
Свет преданья к вершине влечет.

Пушкин, смертью своей смерть поправ,
На славянском погиб рубеже.
От его заповедных дубрав
Дальше мы не отступим уже.

На ветру леденеет шинель,
Боль вонзилась кусочком свинца.
А с ним рядом не бились ужель
Русской чести родные сердца?

Над могилой Поэта легли
Леденящую скорбью снега.
Мы стояли без шапок, вдали
Серых бесов катала пурга.



Памятник А.С.Пушкину, поставленный к 100-летию со дня его рождения на народные средства в Туле.

Русским Духом наш Пушкин велик.
А его не сломить бесовству.
Осветил Богородицы Лик
Святогорье и Русь наяву.

Проступает сквозь тучи порой
Не на куполе всенощной блик —
Вместе с пушкинской мукой искрой
Над священной Поэта горой —
Пресвятой Богородицы Лик.

Не спастись, коль беспутности грех
Не искупит заблудший народ.
Пушкин первым за нас пал за всех —
Долг за нами да наш и черед.

Пушкинский дуб

В старинном тульском парке
Стоит Перуном дуб,
И пушкинской русалке
Он два столетия люб.

Людмила образ дивный
Он в буйных видит снах,
С копьем Руслана живо
Встает на стремениах.

Он, поросль призывая,
Встречает стрелы гроз;
Он — щит родного края,
Сам воевода Росс.

Нетленна тень Поэта
В узлах его корней,
А в кроне проседь Света
Все больше, все родней.

Злаченный қочет оком
С кремля ведет округ —
В веках парит высоко
Соколий Русский Дух.

Bagela АСФАЛЬТОВЫЕ РЕЦИКЛЕРЫ

Мобильные асфальто-бетонные заводы, перерабатывающие старый асфальт в горячую асфальтовую смесь непосредственно на месте производства работ.

Поставляемые в Россию рециклеры адаптированы к специфическим условиям эксплуатации, оснащены дополнительными фильтрами и более мощными форсунками.

Для гарантийного и послегарантийного технического обслуживания фирма Багела располагает в России ремонтной базой и оперативным складом срочной поставки быстрознашивающихся и сменных элементов, запасных частей и расходных материалов.

Производится обучение персонала с выездом к заказчику.

ВА-4000 / ВА-7000 / ВА-10000

Производительность: 4 / 7 / 10 тонн в ч
Длина: 4.400 / 5.400 / 6.700 мм
Высота: 2.000 / 2.100 / 2.450 мм
Ширина: 2.000 / 2.000 / 2.450 мм
Вес: 1.700 / 2.500 / 5.000 кг

ТЕЛ.: (095) 250-92-44, 969-72-35, 767-18-51
ФАКС: (095) 412-93-15, 243-70-40

СЛЕДИТЕ ЗА РЕКЛАМОЙ
В СЛЕДУЮЩИХ НОМЕРАХ ЖУРНАЛА



Добавлять битум для производства асфальта НЕ ТРЕБУЕТСЯ.

ВАШИ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ЗАТРАТЫ:

- дизельное топливо: 5-6 литров на тонну;
- рециклер обслуживается одним оператором;
- обычные профилактические мероприятия - не более 700 руб. в месяц.

Елена СТРЕЛЬНИКОВА

СТАРАЯ ДОРОГА

Дорога дороге рознь. Есть трассы, проселки, шоссе. Они разбегаются по всей земле кривыми и причудливыми нитями. В одну сторону могут вести и тропинка, и широкая дорога, а какие разные у них пути. На перепутье камень, на нем слова: «На лево пойдешь — коня потеряешь, направо пойдешь — счастье найдешь». Это в сказке. А в жизни?

Торопиться — ступай на большак, а я пойду по старой Кирилловской дороге. Она ведет туда, куда ты стремишься попасть — в Феропонтово, а показывает то, чего не ожидаешь.

Удивительное дело — идти пешком. Вроде бы гуляешь, не тратишь времени попусту, идешь по делу, а сам отдыхаешь от обыденного, ощущаешь новизну и независимость.

Дороги, как одежда: одни нарядные, другие скромные. Новые дороги — видные, прямые, с гладким покрытием, со знаками и словами. Знаки предупреждают, угрожают и укоряют. На горной крымской дороге недавно появился щит: «Будьте взаимно вежливы. Дорога — рабочее место водителя». А когда-то она ничьим рабочим местом не была. Она вилась змеей, и захватывало дух от ее поворотов. Теперь ее сделали безопасной, выпрямили, но старой дороги очень жалко. Много с ней ушло безвозвратно, как уходит безвозвратно таинственность гор, по которым протянут фуникулер.

Старая дорога — мудрая, как сама жизнь. Она не выпячивается, не категорична. Она начинается там, где ее начнет человек, и ведет туда, куда он хочет попасть. Ровной она почти не бывает, а петляет, ведет невидимой рукой. И знаков на ней нет, а все понятно и удобно. Поворот ровно такой, чтоб не занесло, спуск такой, чтобы не перевернуться. Будто кто-то шел, забегая вперед, и заботливо расставлял «пружинки», чтоб не ударился идущий следом.

Старая дорога — непременно длинная, она — для путника. На лету, на скаку, в шуме мотора ничего не увидишь и не поймешь. А когда идешь или возница неторопливо правит лошадей, тогда дорога дарит тебе все тайны. Раньше мне тоже хотелось всего достичь поскорее, особенно в пути. А потом я задумалась: выпрямляя и ускоряя дорогу, человек выигрывает во времени до тех пор, пока не обнаруживает, что выигрыш не столь уж велик, а в чем-то он оборачивается проигрышем. Потому что, торопясь, он быстрее добирается до привычного в жизни.

А ведь дорога прекрасна сама по себе, в дороге путешественник размышляет, наблюдает, тревожит память, любит природу.

Старая дорога — добрая, как и старые люди. По ней везде раскиданы подарки: и цветы, и ягоды, и тайны. Я люблю старую Кирилловскую дорогу, ведущую в Феропонтово вдоль Бородаевского озера, ее изгибы и неровности, ухабы и рытвины, ее пыль и запахи, шепот подступившего леса и вскрики птиц, лучистый свет сквозь листья



и журчание невидимых ручейков. Вот взбираешься на пригорок, глядя под ноги, остановишься перевести дух и обомлеешь: куда же она, хитрая, тебя привела — простор зеленый смыкается с голубишной неба, а внизу — кайма обрывистого берега речки. Скользит взгляд по макушкам деревьев и утыкается в ватную тучку, нависшую над деревней. А дальше она ведет тебя вниз, к ручью. Возьми воды в ладони, омой лицо, и стечет усталость долгого пути. Через ручей бревна перекинута чья-то заботливой рукой. Ступишь — не дрогнет, другой шаг делаешь — проскрипит ворчливо боком о бок: не тревожь по пустякам, и не таких путников видели, ну уж ладно, ступай себе дальше, раз надо.

А вон у того камня, сказывают, крест дорожный стоял. Дорогу охранял. В дороге-то и лихие люди встретиться могли, и не верилось, что не останется путник без помощи в трудную минуту. Так на нем и

начертано: «Крест — Хранитель Всей Вселенной...» Крест этот сохранился, стоит в музее. А ведь триста лет на дороге простоял под дождем и ветрами — и уцелел.

Недавно один «ответственный» работник, когда обсуждалось будущее города Кириллова, искренне недоумевал:

— Что вы там сохранять собираетесь на старой дороге, кусты, что ли? Так там давно уже городская свалка.

Да, уже и свалка, и лес вырубается, и деревни вымирают. Но верится, что и этот руководитель потянется к живительному источнику — природе, что когда-нибудь не стекла и бетона запросит его душа, а красоты. И захочется ему вспомнить, как мальчиком он шел по деревенской дороге босиком, а дорожная пыль мягким теплом окутывала ноги. Нельзя уничто-

почти у самого дома, присаживался на камень и сидел сначала, глядя на дом из отдаления. И никто не нарушал его уединения, все ждали, когда он ступит на порог. И чем дольше он отсутствовал, тем дольше сидел у пруда, как будто проживал все пройденное и виденное. Теперь его нет в живых, но есть мы, его правнуки, живы его дела и мысли, есть старая дорога.

Вот уже пройдены редкие придорожные деревни. Последний пригорок у Басихи. Оттуда открывается ослепительной красоты вид. Так вот куда звала нас дорога — к Феропонтово монастырю!

На высоком холме стоят белые церкви, опоясанные невысокой каменной оградой. Вдоль нее струится дорога, то спадая вниз к речке Паске, то подкатывая волной вверх — к монастырским вратам. Эта до-

рога неотъемлема от монастыря, она — его мирская часть.

Осталось пройти совсем немного, до древней Обители почти рукой подать. А земля зовется Феропонтовской, а дорога остается Кирилловской — по старшему собрату, могучему Кирилло-Белозерскому монастырю.

Пойдем по старой Кирилловской дороге, связавшей два монастыря, с почтением! Ее возраст древнее тех городищ, которые она соединяла много веков назад. По ней ходили наши предки-богомольцы, отправлялись в походы войны, мчались гонцы с важными вестями, везли купцы заморские товары, а с ними — сказы о хождениях за моря, по ней бродили странники, разнося мудрость по свету. Не для всех она была радостной: по ней шли люди по миру и на войну.

На старой дороге не бывает пустынно. Сейчас по ней идет наша Память...

с. Феропонтово Вязьмского обл.

Татьяна ЖУКОВА;
Алексей КВРШУНОВ, директор ТОО «Дорос»;
Эмануил САНДЛЕР, зам.директора ТОО «Дорос»

ПРОСТО, ТЕХНОЛОГИЧНО, ЭФФЕКТИВНО

Специалисты ярославского ТОО «Дорос» ввели в эксплуатацию эффективную установку по производству КПАВ: адгезионной присадки «Дорос-АП» и эмульгатора «Дорос-Эм». Как показали испытания, новая продукция ни в чем не уступает лучшим зарубежным аналогам.

КОВРОВОЕ ПОКРЫТИЕ

Еще более 30 лет назад в России начали применять катионные поверхностно-активные вещества (КПАВ) в дорожном строительстве. Благодаря им обеспечивается хорошее сцепление битума с материалами (даже влажными) из основных и кислых пород. С тех пор, увы, осталась практически только добрая память об адгезионной присадке БП-3.

В 1997 году в Ярославле на предприятии «Дорос» пущена в эксплуатацию установка по производству КПАВ: адгезионной присадки «Дорос-АП» и эмульгатора «Дорос-Эм». Как видно из названий, оба продукта рождены на одном предприятии. По своей эффективности они не уступают импортным аналогам, не говоря уже о присадке БП-3.

Результаты испытаний произвели на руководителей дорожной отрасли Ярославля сильное впечатление. Начальник областной дорожной службы В.Г.Воробьев и главный инженер В.Ф.Масленцев предложили внедрить их сразу в областном масштабе. Восемь дорожно-строитель-

ных организаций из восьми районов области проводили летом 1997 года поверхностную обработку дорог (более 70 км) с использованием адгезионной присадки «Дорос-АП». В зависимости от качества битума и каменного материала для обеспечения их 100-процентного сцепления требуется от 0,4 до 1,5% присадки от массы битума. Для ввода присадки в битум использовали небольшие стационарные и перевозные битум-

ные емкости, оборудованные циркуляционными насосами. Взвешенное количество присадки вручную наливали через верхний люк в емкость с расплавленным битумом, и смесь перемешивали насосами час — полтора. Такой модифицированный битум разливали на дорогу, им же чернили щебень.

Технология кому-то покажется примитивной, но альтернативы ей не было: битум без присадки не прилипает к серому граниту. А с присадкой дорога, как плотно сотканный ковер! Щебень из покрытия почти не выносится, не бьются стекла автомашин. Соседи — вологжане из Федеральной дирекции Северо-Западной автомобильной дороги — брали присадку для восстановления адгезии модифицированного битума. Отзывы самые хорошие.

Испытали новую присадку и кроветельщики. Битум к влажной поверхности не приклеивается, а с присадкой — нет проблем. Предприятие «Дорос» выпускает различные битумно-полимерные мастики, используя в качестве модификаторов жидкие каучуки, латексы, термоэластопласты, девулканизированную резиновую крошку и, естественно, свою адгезионную присадку. Объемы пока скорее опытные, чем про-

мышленные, но результаты более чем обнадеживающие.

НАДЕЖНЫЙ ПАРТНЕР И ПОМОЩНИК

В минувшем году в дорожном строительстве применялся и эмульгатор «Дорос-Эм». Его использовали сразу на трех новых битумно-эмульсионных установках в Архангельской, Смоленской и Тюменской областях, несколько тонн было поставлено в Москву. Работать с эмульгатором просто и технологично, подтверждены его отличные эмульгирующие и адгезионные свойства.

Битумные эмульсии получены на лабораторном диспергаторе роторно-дискового типа производства фирмы «Дорос». Размер зазора — 0,7 мм, скорость вращения ротора — 5000 об./мин.

Приготовленные эмульсионно-минеральные смеси по всем показателям оказались лучше горячего асфальтобетона. Эмульсия для поверхностной обработки тоже оказалась удачной. Специалисты, имевшие дело с битумными эмульсиями, рекомендуют использовать «Дорос-Эм» и для ямочного ремонта.

Сравнение эффективности адгезионных присадок (битум БНД 90/130 ОАО «Славнефть-Ярославнефтеоргсинтез»)

Метод испытаний	Без присадки		«Амдор»		«Ascot-12», фирма КАО		«Дорос-АП»	
	серый гранит	розовый гранит	серый гранит	розовый гранит	серый гранит	розовый гранит	серый гранит	розовый гранит
Адгезия, % - метод «А» (0,5% присадки в расчете на битум)	80	20	100	90—95*	100	100	95—100	
Адгезия, % - метод «Б» (1,0% присадки в расчете на битум)	0	0	100		45		100	

* — очень тонкая пленка.

Сравнение эффективности катионных эмульгаторов (содержание эмульгатора на эмульсию — 0,25% массы)

Показатель качества	INTERACID-1D/10, Италия	ASFIER-100, фирма КАО	RADIAMIN, Германия	«Амдор-9/2», фирма «Амдор»	«Дорос-Эм», фирма «Дорос»
Внешний вид	Твердая белая масса	Твердая белая масса	Вязкая светло-коричневая жидкость	Черная твердая масса	Вязкая светло-коричневая жидкость
Растворимость эмульгатора в воде	При 50 °С полностью не раствор.	При 50 °С полностью не раствор.	Раствор. при 50 °С	Раствор. при 50 °С	Раствор. при 50 °С
Содержание битума в эмульсии, % массы	55,6	60,2	59,7	Эмульсия распалась через 1 сутки	60,7
pH битумной эмульсии	2,5	2,3	2,9	—	2,4
Адгезия % (метод «А» ГОСТ 18659-81) к серому граниту, к розовому граниту	100 90	100 90	100 90—95	— —	90—95 75—80
Класс эмульсии по ГОСТу 18651-81	ЭБК-1	ЭБК-1	ЭБК-1	—	ЭБК-1

Чтобы быстрее двигаться в деле совершенствования технологии, для строительства и ремонта дорожных одежд нужны новые идеи. Одна из них — и она будет реализована уже в этом сезоне — получение более эффективной адгезионной присадки в виде раствора, с которой, кроме того, можно работать при более высокой температуре (до 160 °С). К внедрению предложены процесс получения битумных эмульсий и производство модифицированных битумов на промышленных битумных установках нефтеперерабатывающих заводов. В лабораторных условиях получена катионная битумная эмульсия, модифицированная полимерами. Есть у специалистов «Дороса» и другие научные заделы.

Ярославское ТОО «Дорос» приглашает дорожников к взаимовыгодному сотрудничеству.

**Владимир СТАРОСТИН,
Иван КОЗЛОВ,
Виктор ЗАГУМЕННВ (фото)**

ОСТАНОВИТЬСЯ, ОГЛЯНУТЬСЯ...

В марте в Московской федеральной дирекции состоялся вечер, посвященный проводам на пенсию генерального директора Вячеслава Яковлевича ПАРАСОВЧЕНКО, отдавшего дорожному делу более 40 лет.



причина? По идее и по западному опыту все вроде должно складываться прекрасно. Но давайте посмотрим, много ли налогов взимается с наших нищих предприятий. Федеральные дороги оказались на голодном пайке.

Раньше, по словам Парасовченко, политика была одна — стабильность. Стабильный бюджет обеспечивал системность работы. При такой политике можно было смело прогнозировать завтрашний день. Реконструировал, к примеру, Вячеслав Яковлевич дорогу Москва—Ярославль под первую категорию, и знал, в какой день положит последний метр асфальта. Так же планово строились крупнейший в области мост на автодороге Москва—Дмитров—Дубна, участок автодороги Москва—Рига от кольцевой до Волоколамска с расчетной скоростью движения 150 км/ч и четырехполосным движением, мостовой переход через реку у Воскресенска...

Споро и качественно шли работы. Профессионалы-дорожники занимались непосредственно своими задачами, не отвлекались на выбивание средств. Был объем работ, были производственные мощности, было финансирование — что же не работать? Если не золотым веком, то золотым двадцатилетием можно считать годы, когда в стране существовал Минавтодор и министром был Алексей Александрович Николаев. Это при нем получила развитие программа строительства опорной дорожной сети, другие новшества.

Прошлое Парасовченко не идеализирует. Раньше, по его мнению, в изоляции жили, просто не видели и не знали, чем наши зарубежные коллеги дышат. А дышат они, как оказалось, прекрасно, поскольку сознают, что уровень цивилизации, помимо всего прочего, определяется и уровнем развития транспортной сети. Разве грех этому учиться? Ведь учиться — значит, в первую очередь, перенимать передовой опыт, знакомиться с международными стандартами и требованиями, техникой, оборудованием... Десятки совместных предприятий работают на автомобильных доро-

гах Московской федеральной дирекции, и от этого дорожникам только польза.

— Анекдот такой раньше был, — рассказывает Вячеслав Яковлевич. — Хобби советского человека — постараться сегодня быстро лечь спать, чтобы завтра раньше выйти на работу. Нравится мне такой анекдот. В нем есть не только сарказм, но и, так сказать, информация для размышления. Откуда наш энтузиазм брался? Ведь действительно и производственные сны снились, и по утрам не шли, а бежали на работу, и не потому, что опаздывали, но хотелось работать, понимаете?

И он работал. Московская федеральная дирекция автодорог под его руководством была и остается в числе ведущих в отрасли по внедрению новых технологий, машин, оборудования, прогрессивных форм организации производства. Здесь находят силы и средства, используя передовой зарубежный опыт, восстанавливать асфальтобетонные покрытия, применяя холодное фрезование, за-

нимаются вопросами экологической безопасности...

И всегда — вот что важно! — не забывают о социальной сфере. Есть свой лечебно-оздоровительный комплекс, строится жилье, дети дорожников проводят каникулы в лагере отдыха... Во всем этом огромная заслуга кавалера ордена «Знак Почета» заслуженного строителя РФ, почетного дорожника и почетного работника транспорта России Вячеслава Яковлевича Парасовченко. И об этом тепло и задушевно говорили на вечере в дирекции дороги все: многочисленные друзья, коллеги, гости, высокое начальство в лице первого заместителя руководителя ФДС Н.Серегина:

— Вячеслав Яковлевич живая легенда отрасли, и он остается в рядах дорожников, — уверенно заявил нам Николай Петрович. — Ему будет предложена новая должность — по силам и по душе.

На вечере было шумно и немножко грустно, как бывает всегда при расставаниях...

Когда номер был готов к печати, пришло скорбное известие — на 67-м году жизни скоропостижно скончался Вячеслав Яковлевич ПАРАСОВЧЕНКО.

Редакция журнала выражает искренние соболезнования его родным и близким.



Дорожные ограждения нового поколения от «Южуралавтобана»

- ◆ **Надежность и качество**
- ◆ **Прямые и радиусные (от 1 до 60м)**
- ◆ **Полная комплектация**



- ◆ **Продукция сертифицирована**
- ◆ **Объемы поставок не ограничены**

Заказывайте в любом количестве и ассортименте

455019, Челябинская обл., г. Магнитогорск, ул. Фрунзе, 11

ЗАО «ПКФ «Южуралавтобан»

ИМПЕКС



А.Г.

КОНСАЛТИНГ

ДОРОЖНЫЕ МАШИНЫ



**ПОСТАВКА МАШИН
ОБУЧЕНИЕ
СЕРВИС
ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ**



**ВСЕ СПЕКТР ТЕХНИКИ
ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА,
РЕМОНТА
И СОДЕРЖАНИЯ
АВТОМОБИЛЬНЫХ
ДОРОГ**



Головной офис — 125124, Москва, 3-я улица Ямского поля, владение 2, корпус 16
Коммерческое бюро — тел.: (095) 257-30-26, 257-30-27, факс: (095) 257-34-34
Сервисный отдел — тел./факс: (095) 257-34-32, тел. 232-33-07

Представительство в Санкт-Петербурге:
тел.: (812) 251-57-64
факс: (812) 251-91-52

Представительство в Екатеринбурге:
тел.: (3432) 55-70-54
факс: (3432) 55-56-33

Представительство в Ташкенте:
тел.: (3712) 67-97-78
факс: (3712) 67-97-97

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

ВЕСЕННЯЯ ВЫСТАВКА-ПРОДАЖА ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОГО ОБОРУДОВАНИЯ ИЗ ГЕРМАНИИ

(Москва, 20—22 мая 1998 года)

У вас есть уникальная возможность познакомиться в Москве сразу со всеми ведущими немецкими производителями дорожной техники. Вас ждут специалисты в области дорожного машиностроения и строительства дорог. Будет представлен широкий ассортимент машин и технологий — от небольших виброплит до настоящих асфальтобетонных заводов. Все машины растаможены.

Вы увидите холодные фрезы, рисайклеры, бетоноукладчики, бетоноломы, асфальтоукладчики, асфальтобетонные заводы. Все это представит вам группа «Виртген». Вы также получите возможность познакомиться с уплотняющей техникой «Бомаг», разметочной техникой «Хофманн», коммунальными машинами «Мультикар», бетоноформовочными машинами «Хесс», компрессорами «Атлас Копко», нарезчиками швов и керноотборниками «Цедима».

Вас ждет встреча с вашими коллегами из других регионов России и бывшего СССР — мы ожидаем прибытие около 400 гостей.

Вы увидите в действии самые современные машины. Вы познакомитесь с производством дорожной техники на нашем заводе в Москве. Наш завод — это около 15000 кв.м производственных площадей, общая площадь — около 7 га в черте Москвы.

Вас ожидает легкая, непринужденная атмосфера с дегустацией истинно немецкой кухни.



**Мы ждем вас
по адресу:**

**г.Москва,
ул. Уржумская, 4.
Фирма «Виртген».**

**Проезд:
м. Бабушкинская,
последний вагон
из центра,
выход налево.
Трамвай № 17
до остановки
«Берингов проезд».**

**Наши телефоны:
956-29-66,
186-11-01,**

**факс:
956-29-65,
189-45-17.**

Геограком 4W

- игра на выигрыш!

21 - 23 апреля 1998 г.
Международный семинар

"Автодороги и устойчивое развитие регионов
идеология, методы, новые информационные технологии"

ЕВРОПЕЙСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ФОРУМ
при участии **ГЕОГРАКОМ** и **РАДОР**

117415, Москва, а/я 23 тел. 332-94-45, факс. 936-54-01 <http://www.geogracom.ru>

ЗАО «РемДорСервис» — все для дорожного строительства



В условиях растущей инфраструктуры сети дорог, повышающихся объемов дорожного строительства и растущих грузопотоков (на фоне вхождения России в Еврорынок) ужесточаются требования к проведению дорожного строительства со стороны контролирующих и лицензирующих органов.

Фирма «РемДорРос-Сервис», работающая под патронажем НИЦ ГАИ России, в соответствии с текущей нормативной базой, предлагает потребителю полный спектр изделий для обеспечения дорожного ремонта и строительства:

- знаки и информационные щиты,
- средства ограждения и сигнализации,
- профессиональную одежду и т.п.

Качество европейского уровня, доступные цены, приемлемые формы и условия оплаты, постоянно обновляе

мый ассортимент продукции. Сегодня повышенным спросом у дорожников пользуется передвижной дорожный знак. За счет применения активно светящихся элементов, он хорошо виден в темное время суток и применяется для перераспределения транспортных потоков на ремонтируемых участках дорог и в других случаях. «РемДорРос-Сервис» предлагает такой знак, изготовленный с применением новейших технологий.

Есть у специалистов «РемДорРос-Сервиса» и другие изделия для обеспечения безопасных условий

труда дорожника. Звоните сегодня! Узнайте, какие!

По тел.:
(095)572-7732,
572-3007, 573-1022

И приезжайте!
141400, г.Химки,
ул. Гоголя, д.9а,
ЗАО

«РемДорРос-Сервис».



ИЛАН-Л

ОКТО

и производству дорожно-строительной техники

Сегодня уже не надо ехать за тридевять земель, куда-нибудь за океан, чтобы купить необходимое дорожное оборудование. Все это можно приобрести и дома, были бы деньги. Но денег-то и нет, а техника нужна. Вот и ищут руководители дорожно-строительных организаций оборудование "числом побольше, качеством получше, но недорого".

А кто ищет, тот в конце концов находит... фирму "ИЛАН-Л".

Изрядно набив шишек на поприще дорожного строительства, перепробовав уйму наименований отечественной продукции дорожно-машиностроения, в поисках недорогого и качественного оборудования фирма "ИЛАН-Л" обратила свой взор на запад и нашла партнеров в Италии. И ныне, великолепные асфальтоукладчики MF-544WD "ИЛАН-Л" - "МАРИНИ" уже вышли на российские дороги. Пусть они пока и немного дороже своих отечественных аналогов, зато существенно дешевле импортных конкурентов, и это при неизменно высоком качестве и исключительной надежности.

Кроме того, фирма "ИЛАН-Л" приступает к выпуску мобильных асфальтосмесительных установок по лицензии фирм "Бернарди" и "Марини". На очереди - производство асфальтовых и грунтовых катков, а также дробильных установок "Байоки" по производству кубовидного щебня. Так что в ближайшее время российские дорожники смогут приобрести полный комплект наиболее распространенной дорожно-строительной техники от единого поставщика, и при этом - значительно дешевле, чем сегодня.

Положить качественное асфальтовое покрытие без современной высокопроизводительной техники невозможно. Однако далеко не каждый дорожник может позволить себе импортировать весь спектр необходимой дорожной техники производства ведущих мировых изготовителей дорожно-строительного оборудования. И стоит перед дорожниками дилемма - либо покупать устаревшую технику, либо обратиться в лизинговые компании и оплатить вместе с техникой и интерес банка.

Впрочем... в настоящее время появилась и третья возможность - позвонить в фирму "ИЛАН-Л". Надежные лицензионные конструкции, выдержавшие проверку временем и у нас в стране и за рубежом, высочайшее качество итальянских и немецких комплектующих, огромный опыт рязанских станкостроителей в области точного машиностроения, и интенсивное обучение производственников на заводе в Италии - вот те краеугольные камни, которые определяют технический облик асфальтоукладчика. А тщательно продуманная схема финансирования проекта, богатый собственный опыт дорожного строительства, отработанные механизмы закупок, доставки и производства - основные факторы, позволившие значительно уменьшить цену на российском рынке.

Не верите? Позвоните!

**Мы строим
прочные
дороги**

тел. в Москве: 928-80-15,
923-99-65; факс: 923-26-22

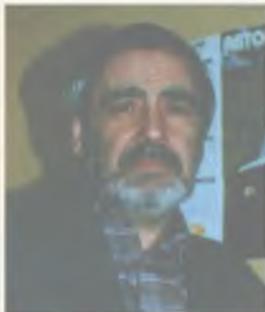
101000, г. Москва,
Большой Златоустинский пер., д. 9.

Юмористом быть нелегко. У одних получаются произведения умные, но не смешные, у других — смешные, но...

Виктор КОНЯХИН, автор книг и многочисленных публикаций в центральных и периферийных изданиях, удачно сочетает два начала, составляющих основу любого творчества: форму и содержание. Мысль и улыбку, если другими словами. Хотите доказательств? Пожалуйста!

Виктор КОНЯХИН

ХЛЕБА И ЗРЕЛИЩ!



— Да ты что! — не согласился товарищ. — У нас же бандиты каждый день перестреливаются, переборы разные происходят.

— К этому я уже привык, — ответил Сюртуков. — Это нервы не шечочет.

— А автокатастрофу хочешь посмотреть? За тысячу двести восемьдесят шесть рублей?

Поскольку разговор проходил за бутылкой, Сюртуков согласился сразу же, без раздумий. А чего думать? Таких денег не жалко, даже жена не заметит...

В общем, поехали они. Ну, долго, коротко ли к нужному месту добирались, не о том речь, а очутились

в конце концов на опушке леса. Косогор. Пеньки в ряды расставлены, как сиденья на стадионе. А внизу, значит, автомагистраль проходит.

Места почти все уже заняты, еле-еле удалось разместиться. Тут к ним контролер подходит, за деньгами, значит. И говорит при этом:

— Как, товарищи-господа, хорошо, что вы именно сегодня пришли, поскольку завтра зрелище уже обошлось бы вам на рубль дороже.

— Это отчего же? — поинтересовался Сюртуков. — Авария посOLIDней будет, что ли?

— Нет, просто возрастут шансы ее увидеть. Дело, господа-товарищи, в том, что согласно теории вероятности...

И тут контролер собравшимся небольшую лекцию прочел. Из нее Сюртуков понял, что внизу, то есть на дороге, колдобина находится, и рано или поздно в нее, значит, какой-нибудь водитель влетит, а скорость при этом будет большая, и последствия ожидаются трагические. За тысячу двести восемьдесят шесть дней наблюдений ни одной аварии тут еще не было, а это значит, с каждым новым днем шансы увидеть автокатастрофу увеличиваются, потому и цены растут...

Контролер бы, наверное, еще долго разъяснения давал, но тут на него со всех сторон зашикали:

— Тише! Едет! Едет!

И зрители, как по команде, головы вправо — р-раз! А там из-за поворота, иномарка показалась. Несется, как ракета. Все с мест повскакивали, шумят, гадают: попадет колесо в колдобину, не попадет. Сюртуков тоже вскопчил — захватил его азарт.

Ничего с иномаркой не случилось. Но разочарования не произошло, поскольку устроители шоу тут же объявили по громкоговори-телю: согласно, мол, теории вероятности, теперь шансы увидеть ава-

рию еще более возросли. И справа мчится наша "Лада"!

Опять общий подъем, скандирования: "Ла-да", давай! Давай — в смысле чтоб в колдобину и вверх тормашками. Но и тут зрителям не повезло, хотя всего в сантиметре колесо от выбоины прокрутилось. Это те сказали, которые в передних рядах с биноклями сидели.

Далее "Москвич" прошел, полз, как черепаха, его с пеньков даже засвистали. Сюртуков аж ногами затопал: дождешься, мол, с такими скоростями приличного зрелища. И хором с другими крикнул: "АЗЛК на мыло!"

По громкоговорителю новую информацию выдают: автобус едет. Автобус, понятно, дело серьезное, там пассажиров полно, травм будет куча, криков, если что... Притихли зрители, руки в азарте потирают. А тут еще новость: вслед за автобусом груженный самосвал мчится. Вот уж будет катастрофа так катастрофа...

А автобус подъехал к колдобине и остановился. Люди из него вылезли в желтых куртках, дорожные строители. И самосвал остановился, он, оказывается, асфальт привез. Пять минут — и не стало рытвины.

А зрители чего? Обманутыми себя почувствовали, что естественно. Взяли в кольцо организаторов шоу, стали деньги назад требовать. И тут тот, который контролером был, слова попросил:

— Товарищи-господа, так все же в лучшем! Не стало рытвины — выше скорость машин будет, а чем лучше дорога, тем выше аварийность, согласно опять той же теории вероятности! Так что занимайте места, но доплатите еще по сто рублей за скорость...

Пока народ суетился, Сюртуков с товарищем на дураках оказался, заняли места в первом ряду...

Пожаловался как-то Сюртуков товарищу: скучно, мол, живем, хлеб, мол, какой-никакой, но есть, а вот со зрелищами дело вообще дрянь.

Новые технологии дорожной разметки уже работают в России.



ПРИСОЕДИНЯЙТЕСЬ

LINE LAZER особенно хороши для работы в городских условиях



ROAD LAZER для большого объема работ на автомагистралях и в городах

АО «СПЕЦТЕХНИКА»
Официальный дистрибьютор
фирмы «GRACO» в России
и СНГ



125130, Москва,
Старопетровский
проезд,
д. 11, корп. 3

Тел.: (095) 156-0708,

Факс: (095) 156-0310

Микросюжеты

Конспекты повестей о том, что...

- ...хорошие люди на дороге не валяются. Они там работают.
- ...не по каждой дороге ходят. Но по каждой штрафуют.
- ...тот, кто встает не с той ноги, идет не той дорогой.
- ...колеса требовали: "К 2000 году — каждому свою колею!"
- ...дорога, как песня: не всегда удается допеть до конца.

Настольный журнал каждого
думающего российского дорожника —



Более 70 лет
ежемесячно
приходит
к десяткам
тысяч
читателей

70004 — для индивидуальных подписчиков

88759 — для предприятий и организаций

в каталоге Агентства «Роспечать» «Газеты и журналы» стр. 115

В каждом номере журнала:

- ◆ Последние нормативные документы
- ◆ Передовые технологии строительства и ремонта автодорог
- ◆ Новые материалы
- ◆ Дорожно-строительная техника
- ◆ Отечественный и зарубежный опыт

И ЕЩЕ ПУТЕВОДИТЕЛЬ ПО АВТОДОРОГАМ
С ТОЧНОЙ СХЕМОЙ, СЕРВИСНО-КРАЕВЕД-
ЧЕСКИМ СПРАВОЧНИКОМ, КРОССВОРД И
МНОГОЕ ДРУГОЕ.

**ПРИСОЕДИНЯЙТЕСЬ К СЕМЬЕ
ДУМАЮЩИХ ДОРОЖНИКОВ —
ПОДПИСЧИКОВ ЖУРНАЛА
"АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ"**

НА ВАШИ ВОПРОСЫ
С УДОВОЛЬСТВИЕМ ОТВЕТАТ
ПО ТЕЛЕФОНАМ:

(095) 284-38-38, 284-31-89, 316-48-69



Вы и
АБРК
Рекламно-информационное агентство
316-48-69



Разработаем Ваш фирменный стиль
Изготовим любой оригинал-макет
Разместим информацию о Вас
в журналах
"Автомобильные дороги",
"Наука и техника
в дорожной отрасли",
"АвтоГид" —
и везде со скидками

Искренне Ваш

АБРК
Рекламно-информационное агентство
316-48-69

Просто позвоните!
(095) 316-48-69, 284-38-38, 284-31-89

Узнайте, как мы уважаем
рекламных агентов

ДАВАЙТЕ РАБОТАЕМ ВМЕСТЕ!

ЧТО МОЖЕТ БЫТЬ ЛУЧШЕ БИТУМНОЙ ЭМУЛЬСИИ? — ЭМУЛЬСИЯ ОТ ЭМУЛЬБИТ

«Эмульбит» —
это эмульсия
Eshalite Tack C



- экологически чистая
 - хорошо сцепляется даже с влажным покрытием
 - массовая доля битума с эмульгатором — 50%
 - условная вязкость — 12 с при 20 °С
 - полностью отвечает требованиям ГОСТа 18659-81
 - доступная цена
- Закажите в любом количестве



Звоните сегодня
(095) 189-9132, 189-4581, 956-2967
и приезжайте:

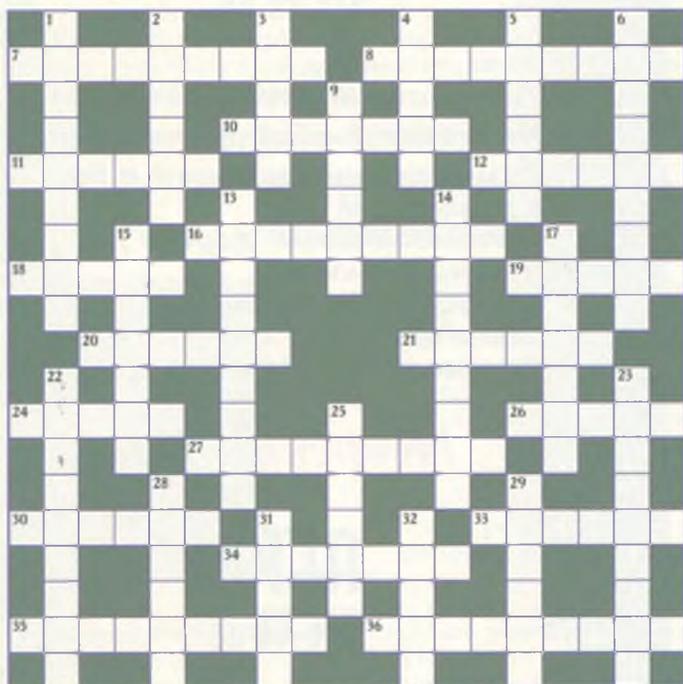
129343, Москва, ул. Уржумская, 4

Вологодская областная универсальная научная библиотека
ООО «Эмульбит»

www.booksite.ru



КРОССВОРД



По горизонтали: 7. Роман А.Белого. 8. Воинское звание. 10. Советский живописец, мастер декоративного искусства в тканях, кожаных и ювелирных изделиях. 11. Определенная ступень, период, этап в развитии чего-либо. 12. Героический эпос ряда тюркоязычных народов. 16. Одновременный ход двумя фигурами в шахматах. 18. Река, правый приток Дона. 19. Точное воспроизведение, повторение чего-либо. 20. Древнегреческий скульптор, автор бронзовой статуи Посейдона, найденной в Эгейском море. 21. Русский советский писатель, автор повести "Начальник малых рек". 24. Итальянский остров в Тирренском море. 26. Искусный трюк, основанный на обмане зрения, при помощи ловких и быстрых приемов. 27. Краткая характеристика содержания произведения печати. 30. Вооружение и военное имущество противника, захваченные победившей стороной во время войны. 33. Должность младшего командного состава экипажа судна. 34. Способ спортивного плавания. 35. Участок земли, где в открытом грунте культивируются растения по географическому, экологическому, декоративному и т.д. признакам. 36. Помощник специалиста.

По вертикали: 1. Рассказ А.Чехова. 2. Отечественный конструктор артиллерийского вооружения. 3. Малая планета. 4. Римский император, жестокий, самовлюбленный, развратный. 5. Чешский писатель, автор сборника "Малостранские повести". 6. Государственный орган, осуществляющий контроль за соблюдением установленных правил. 9. Древний глиняный сосуд. 13. Итальянский дирижер, оказал большое влияние на развитие современной оперной и симфонической музыки. 14. Участок водной поверхности в установленных границах района моря или порта. 15. Птица семейства вьюрковых. 17. Первая русская революционная газета, выходила в 1857—1865 гг. в Лондоне. 22. Теплообменник для нагрева воздуха в системах воздушного отопления. 23. Подземная часть здания. 25. Литературный жанр. 28. Протест, просьба по какому-либо вопросу правительством одного государства другому государству. 29. Диск или обод со спицами, вращающийся на оси. 31. Французский композитор, автор оперы "Лакме". 32. Бухта в море Лаптевых.

ATTENTION FOREIGN READERS!

For the convenience of the «Highways» foreign recipients the Editorial Board is pleased to offer the list of main materials for an each issue with English summaries.

Furthermore the Editorial Board is ready to translate publications interesting for you from Russian into English in full or as an account on a charge basis after receiving your order as well as your consent to warrant the payment for publication translation.

Please send your order by mail or fax to Mr. Valery Polyakov, Editor-in-Chief
Editorial Office address:
 Ul. Geroev Panfilovcev, 24,
 Moscow, 123480, Russia
 Tel.: 496-67-66 Tel./Fax.: 496-85-70

T·O·D·A·Y I·N T·H·E I·S·S·U·E

FROM PLACE OF EVENT

The College: «Toll roads: On the College of FRS where a conception of the toll roads network creature in Russia was discussed» _____ 1

AT FIRST HAND

Summing-up of road branch work in 1997 _____ 4

ROAD REFORM

Our duty and right The Chairman of the Highway Engineers Labor Union Central Committee tells about social problems _____ 8

DAY OF FATHERLAND DEFENDER

Story about Marshal V.Kulikov _____ 10

TRAFFIC SAFETY

Talk of experts _____ 12

REGIONS

Interview of Dmitrij Ajackov, the Saratov region Governor _____ 18

LEADERS

Life and the fortune The feature-story of Valerij Strugovshnikov, the deserved builder of Russia _____ 22

ROAD FUNDS

One cannot do without taxes The analytic article _____ 28

PARTNERS

The ice has broken Interview of Transport Minister of the Saratov region _____ 31

SCIENCE FOR PRODUCTION

Story of road technical novelties _____ 32

BRIDGES AND TUNNELS

Close to the Pristannoe village Reporting about construction of one of the lagest bridge in Europe _____ 39

VETERANS

Everything is ahead of us Sketching of V.Parasovchenko who has given up more than 40 years to road branch _____ 57

There is branch official and business information, too.

Оформить подписку газет и журналов "Издательства "Дороги" на II полугодие 1998 года Вы можете в любом отделении связи и в любой срок по каталогу агентства "Роспечать".

Подписной индекс журнала "Автомобильные дороги"

для индивидуальных подписчиков — 70004,

для предприятий и организаций — 88759.

Подписной индекс журнала "АвтоГид" — 72059.

Подписной индекс журнала "Наука и техника в дорожной отрасли" — 72883.

Подписной индекс газеты "Транспорт России" — 32766.

Газеты и журналы можно приобрести и в издательстве по адресу:

123480, Москва, ул. Героев Панфиловцев, 24.

Телефоны для справок: (095) 496-67-66 496-85-70.



BAV ENTERPRISES, INC.

Официальный дистрибьютор компаний STOW, CRAFCO, AKZO NOBEL, AIRPLACO



Ремонтные работы по санации трещин на Московской кольцевой автомобильной дороге

СОВЕРШЕННАЯ ТЕХНИКА — СОВЕРШЕННЫЕ ДОРОГИ

ОБОРУДОВАНИЕ И МАТЕРИАЛЫ
ДЛЯ РЕМОНТА ДОРОГ, ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ

СЕРВИСНОЕ И ГАРАНТИЙНОЕ
ОБСЛУЖИВАНИЕ



Оборудование для разогрева
резино-битумных мастик и заливки трещин



Оборудование для разделки трещин



Швонарезчик



Машина для комплексного ямочного ремонта
дорожного покрытия на шасси ЗИЛ

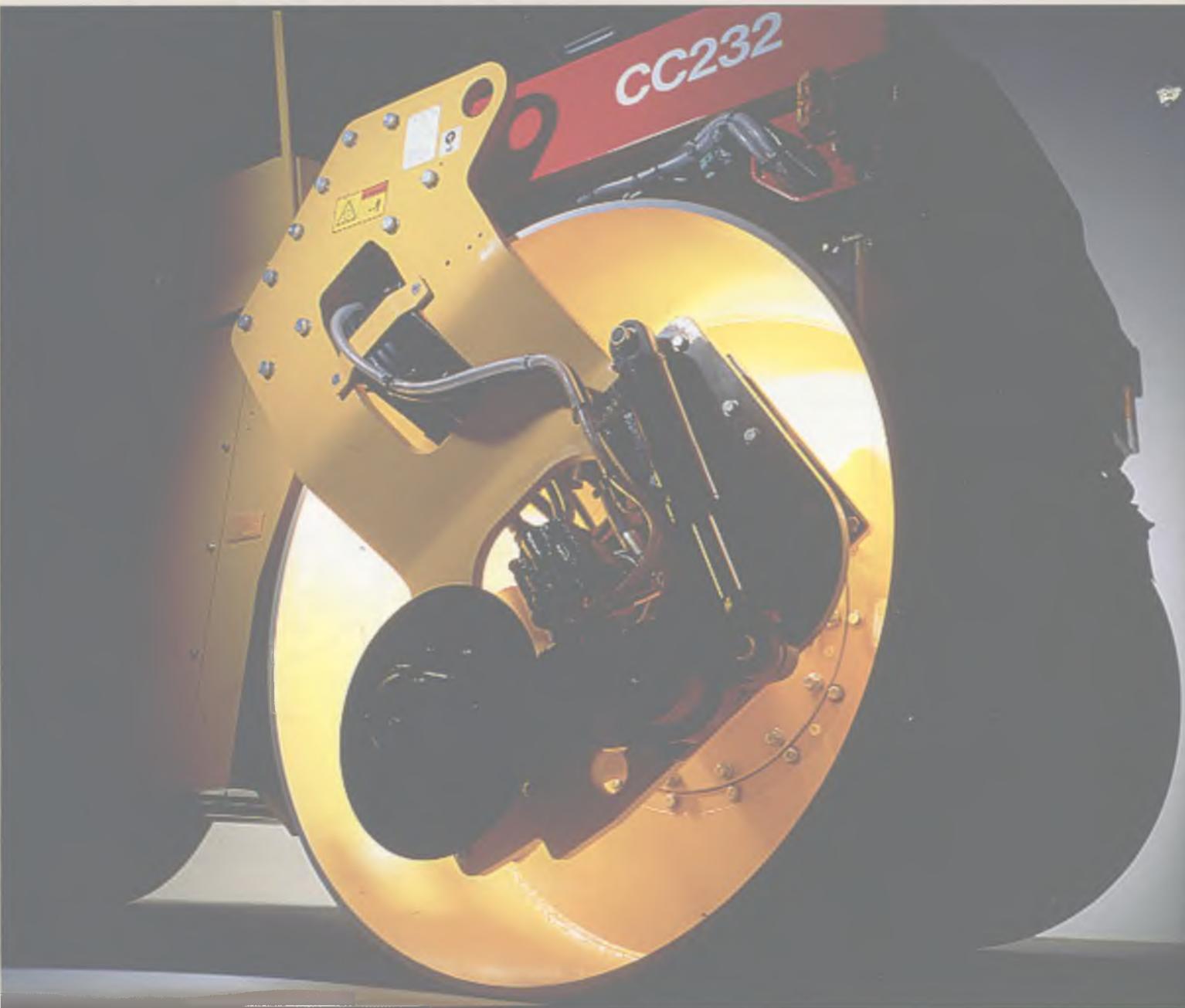
Представительство
BAV Enterprises, INC. в России:

113035, Москва
Софийская набережная, 34В, подъезд 1
Тел. (095) 951-9766, 951-1862, 953-5195
Факс: (095) 953-5967

Вологодская областная универсальная научная библиотека

www.booksite.ru

На тонких слоях



На фотографии показан обрезчик кромок (дополнительное оборудование)

Большой диаметр вальца — это большое преимущество

У тандемных виброкатков «Дунарак» (Динарак) новой серии «СС» — модели СС222, СС232, СС422 и СС522 валец большего диаметра, чем у большинства аналогичных моделей катков такого же класса. Кроме того, эти катки обладают уникальной комбинацией характеристик уплотнения — более высокая частота вибрации при более низкой амплитуде. Сочетание этих особенностей дает возможность достигать требуемой плотности всего за несколько проходов катка, а это жизненно важно для получения качественного результата, особенно при уплотнении быстроотсыхающих тонких слоев асфальтобетонных смесей. Катки серии «СС» обладают и другими особенностями, которые способствуют более эффективной работе

по уплотнению материалов. Например, расположенная под углом опора переднего вальца обеспечивает хороший обзор боковой кромки вальца. Шарнирное сочленение рамы катков и заднего вальца делает машины маневренными, легко управляемыми. Асимметричная кабина, панель управления, перемещающаяся вдоль платформы, кресло оператора, поворачивающееся более чем на 180°, дают оператору возможность практически кругового обзора без всякого напряжения. Каждая из моделей виброкатков серии «СС», совершенно очевидно, находится в гармонии с требованиями к уплотняющей технике сегодняшнего дня.



SVEDALA



SVEDALA РОССИЯ

(Головной офис) 192289, Санкт-Петербург, пр. 9-го Января, 15А.
Тел. +812-172 46 33. Факс +812-172 73 89.

109052, Москва, Нижегородская ул., 33. Тел. +095-742 78 95. Факс +095-742 78 96.

Вологодская областная универсальная научная библиотека

www.booksite.ru