АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ

3' 99

Эвенкия – географический центр России

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

ТАМ, ГДЕ В СОДЕРЖАНИИ ДОРОГ НЕТ КОМПРОМИССОВ

ДЕРИС
316-48-88

AM ТЕНО

ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ СОДЕРЖАНИЯ ДОРОГ

Оборудование для летнего содержания дорог AM ТЕНО фирма «Арктик Машин»

Дорожники России оценили оборудование для автомобильных дорог. Это косилки для борьбы с нежелательной растительностью вдоль дорог. Работают они от гидравлического привода. Управление из кабины водителя. Высокая производительность, долговечность, европейское качество косилок — критерии выбора оборудования «Арктик Машин» российскими дорожниками.

Московское представительство
АО «Арктик Машин»
РОССИЯ, Москва,
ул. 9-й Роты, 16, стр. 3,
тел./факс (095) 964-3810

AM
ARCTIC MACHINE OY

АО «Арктик Машин», ФИНЛЯНДИЯ,
г. Суоненйоки, Мансиккарайтти 13.
Тел. +358 (0)17 689-8000,
факс +358 (0)17 689-8050
E-mail: road.team@arcticmachine.inet.fi
Internet: http://personal.inet.fi/yritys/road.team/

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

В НОМЕРЕ

3' 99 (808)

С МЕСТА СОБЫТИЯ
Союз равных 2

ДОРОЖНАЯ РЕФОРМА
Дороги XXI века 6

БЮДЖЕТ-99
Компромисс между потребностями и возможностями 8

МАШИНОСТРОЕНИЕ
Испытание... техникой 12
Из тупика 13
«Лидер» — челябинская марка 14

ДОРОЖНИК СНГ
Продолжение следует... 16

ДЕЛОВАЯ ХРОНИКА 18

РЕГИОНЫ
Трудные дороги губернатора 20

ЭВЕНКИЙСКИЙ ДОРОЖНИК 23

ЛИДЕРЫ
Есть женщины в эвенкийских селеньях... 24

МИР ВОКРУГ
Байкит — моя гордость и боль 26

ПАНОРАМА
Живая земля северная 29

ПРОБЛЕМНЫЙ РЕПОРТАЖ
Не только самолетом 30

ДЕЛА И ЛЮДИ
И за запахом... дорог 32

ПАРТНЕРЫ
Трасса будет! 33

СТРОИТЕЛЬСТВО И СОДЕРЖАНИЕ
Тропой испытаний 34

ДОРОГИ ПОЗНАНИЯ
Шкура динозавра 35

МОСКОВСКИЙ ДОРОЖНИК 37

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА
В направлении главного удара 38

НАУКА УПРАВЛЕНИЯ
Команда МАДИ 40

ПРАКТИКА ХОЗЯЙСТВОВАНИЯ
Центр реклама 44

СОЦИАЛЬНАЯ СФЕРА
Будни и праздники 46

НАШИ КОНСУЛЬТАЦИИ
Лицензирование деятельности в дорожном хозяйстве 47

АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ

Издается с 1927 г.

Ежемесячный иллюстрированный, производственно-массовый журнал

В 1977 году награжден орденом «Знак Почета»

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.

И.О. ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА
АСТАШИН В.В.

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ :
КРАШОНКИН А.А.,
заместитель генерального директора издательства,
КУВИТАНОВ О.Г.,
ответственный секретарь,
СТАРОСТИН В.И.,
заместитель главного редактора

РЕДАКТОРЫ:
ЗАГУМЕННОВ В.А.,
КОЗЛОВ И.Т.,
ПОПОВ В.С.,
ПРОКАЗОВ Н.В.

КОМПЬЮТЕРНЫЙ НАБОР:
ТАКАЛОВА В.И.

ДИЗАЙН И ВЕРСТКА:
МОРОЗОВ Д.А.

ФОТО:
ЗАГУМЕННОВ В.А.,
АЛЕКСАНДРОВ А.Л.

ОТДЕЛ РЕКЛАМЫ:
КУШНИРЕНКО Н.В.
Т./Ф.: (095) 316 4869

ОТДЕЛ РЕАЛИЗАЦИИ И МАРКЕТИНГА:
КОПЫЛОВА И.С.,
ТАРАСОВА Н.А.

Адрес редакции:
113035, Москва,
Софийская набережная, 34, корп В.
Тел.: (095) 200 1516, 209 9315 (факс).
E-mail: GoldaSN@morflot.ru
Телетайп 11153 «ПИКЕТ». Телекс 911531.
Тираж — 30 000 экз. Формат 200 х 280.
Заказ № К-1660. Цена договорная.
Цветоделение и фотовывод:
Компания «Папиллонс», тел. (095) 147 5910
ISSN 0005-2353

Отпечатано с готовых диапозитивов в типографии издательства «Чувашия», 428019, г. Чебоксары, пр. И. Яковлева, 13.

© «Издательство «Дороги». 1999.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Владимир СТАРОСТИН, Валерий САФРОНОВ (фото), наши корр.

СОЮЗ РАВНЫХ

В Москве, в Колонном зале Дома союзов, 16—17 марта с.г. состоялся первый в истории СНГ съезд работников дорожных отраслей Содружества Независимых Государств.

В российскую столицу прибыли делегации из десяти бывших республик Союза. В работе съезда участвовали первый вице-премьер Правительства РФ Вадим ГУСТОВ, полномочные послы стран СНГ в России, представители администрации Президента РФ, федеральных и территориальных органов власти, мэрии Москвы, ученые, специалисты и хозяйственники, представляющие различные дорожные структуры стран СНГ.

Председательствовал на съезде руководитель Федеральной дорожной службы России, председатель Межправительственного Совета дорожников Виталий АРТЮХОВ.

ДОРОЖНОЕ БРАТСТВО

Огромное полотнище на фасаде Колонного зала Дома союзов, что в самом центре российской столицы, извещало о событии если не историческом (хотя именно так называли его многие участники), то во всяком случае неординарном в новейшей истории Содружества. Впервые за последние годы на свой съезд собрались не политики, а профессионалы, представители одной из самых мирных на земле профессий, раньше других почувствовавшие необходимость сохранения и совершенствования всесторонних экономических, хозяйственных, научно-технических и других взаимовыгодных связей в рамках СНГ. И не только почувствовали, но создали собственную межгосударственную структуру — МСД, которая после распада СССР небезуспешно координировала деятельность дорожных органов управления.

В сентябре 1998 года МСД получил статус межправительственного органа. А вместе с ним и новый импульс для дальнейшего взаимодействия дорожных структур, решения задач, связанных, например, с определением облика всей транспортной системы стран СНГ в XXI веке, их участия в стратегических проектах мирового уровня. И это не просто декларация о намерениях. Участники МСД подготовили, а главы государств уже подписали Протокол о международных автомобильных дорогах стран - членов СНГ, готовятся к подписанию другие документы...

И еще одно важное обстоятельство, придавшее нынешнему съезду особую значимость: дорожники бывшего СССР считают себя не просто коллегами, но и своеобразным братством, союзом. Для них никогда не было и не будет границ на дорогах бывших братских республик. Их союз был и остается нерушимым.

ДОРОЖНАЯ ОТРАСЛЬ — ОДНА ИЗ САМЫХ ДИНАМИЧНЫХ, заявил первый вице-премьер Правительства России Вадим Густов

Инициатива ФДС и Межправительственного Совета дорожников о проведении съезда, в котором участвуют и делегации государств, не являющихся членами СНГ, как подчеркнул в своем выступлении В.Густов, по душе всем, кто на деле выступает за укрепление и развитие экономических связей бывших республик Союза. Тем более речь идет о развитии общих транспортных коридоров, надежных и удобных каналов движения товаров и людей, о сотрудничестве, выгодном для всех.

Приятно отметить, что дорожная отрасль в России, несмотря на все трудности, — одна из самых динамичных, а дорожники одними из первых среди отраслевых ведомств еще шесть лет назад создали межгосударственную структуру, оказавшую влияние на успешное решение целого ряда важных вопросов, в том числе по транспортным коридорам.

Россия никогда не скрывала, что ей не хватает современных дорог и это отрицательно сказывается на отдельных регионах и экономике в целом. Проблема стала еще более острой на этапе перехода к рыночной экономике, когда в стране появился частный сектор и была разрушена централизованная система снабжения и либерализована внешнеторговая деятельность. Основные магистрали сегодня перегружены, растут объемы международных перевозок, ускоряется автомобилизация общества.

В этих условиях, по словам В.Густова, правительство принимало и будет принимать соответствующие меры для создания устойчивой системы финансирования дорожного строительства. Со своей стороны, активно, как и подобает самостоятельному органу государственной власти, действует Федеральная дорожная служба. В частности она разработала новую концепцию развития автомобильных дорог, которая тесно увязана с интересами на-

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

ших соседей из стран СНГ и с международными проектами.

Нынешний съезд, сказал в заключение В.Густов, — пример делового подхода к решению ряда общих профессиональных проблем и развития сотрудничества на долговременной, равноправной основе.

ЭКСПРЕСС-ИНТЕРВЬЮ

В перерыве съезда В.Густов дал эксклюзивное интервью для журнала «Автомобильные дороги»

— Вадим Анатольевич, и в Правительстве России, оказывается, есть люди, которые полагают, что дорожный фонд пора упразднить...

— Правительство и Государственная Дума поддержали дорожный фонд и, нет сомнений, правильно сделали. Благодаря внебюджетному фонду дорожная отрасль в прошлом году в меньшей степени, чем другие, пострадала от кризиса. Дороги продолжают строить — это главное. В нашей стране, что греха таить, еще мало действительно современных, скоростных магистралей, отлично оборудованных таможенных переходов, особенно в Дагестане, пунктов весового контроля, объектов придорожного сервиса и т.д. Так что дорожное строительство надо рассматривать как непрерывный производственный процесс, который нельзя остановить без серьезных последствий.

— У вас в руках только что вышедший номер журнала «Автомобильные дороги» с подборкой материалов о Ленинградской области. Хотелось бы узнать ваше мнение...

— Дорожная сеть Ленинградской области по праву считается одной из лучших в стране. И прежде всего потому, что дорожному строительству всегда уделялось самое пристальное внимание. Я не буду повторять, что уже сделано и что предстоит сделать, — об этом подробно рассказывается в журнале, но замечу лишь: бездорожье накладно и для региона, и для экономики страны в целом. Что касается журнала, он оставляет самое приятное впечатление...

В ОДНОЙ ЛОДКЕ

находятся сегодня дорожники стран СНГ. Но плывут они не по воли ветра и волн, а твердым и выверенным курсом. Об этом говорил в своем выступлении на съезде руководитель ФДС России Виталий АРТЮХОВ

Страны СНГ стремятся к ускоренному развитию национальной сети автомобильных дорог при их одновременной интеграции в международные транспортные системы и коридоры. В короткий срок и в очень непростых экономических условиях им предстоит решать сложнейшие задачи, связанные с возрастающими транспортными потоками.

Ключевой проблемой дорожников является финансирование.

Президиум съезда

О.Скворцов и В.Густов

В России, других странах СНГ и Балтии сложилась и уже зарекомендовала себя система дорожных фондов. И хотя их возможности жестко лимитированы, они являются доминирующими и надежными источниками поддержания и развития дорожной сети. В то же время международный опыт и здравый смысл подталкивают к поиску дополнительных внебюджетных источников финансирования. Об этом в частности шла речь на недавней Московской международной конференции по проблемам дорожного финансирования с участием представителей Всемирного банка.

Россия, подчеркнул **В.Артюхов**, заинтересована в инвестициях в реальные сектора экономики, и дорожная отрасль в этом смысле одна из самых привлекательных. Инвестиции приходят сюда не на месяцы, а на десятилетия. Необходимо лишь создать эффективные финансовые механизмы и устранить некоторые препятствия. И здесь нам надо лучше использовать богатый зарубежный опыт, с учетом особенностей нашей страны, платные дороги, систему концессий. В парламент РФ в частности уже внесен законопроект «О концессионных договорах с частными и иностранными инвесторами». Готовится ряд других законодательных актов.

Дорожное хозяйство России получает хорошую поддержку от всех ветвей власти. Только за прошедший год по ключевым и наиболее актуальным вопросам финансирования и управления дорожным хозяйством были приняты 2 федеральных закона, 2 указа Президента, 14 постановлений и распоряжений Правительства. В тесном взаимодействии с региональными органами власти формируется единая стратегия развития и содержания национальной дорожной сети, управления отраслью.

Перспективы дорожного строительства в России, как отметил В.Артюхов, связаны с транспортными си-

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Делегация Латвии

стемами: Европа — Центр — Урал, Скандинавия — Центр — Черное море, Западный коридор (от границы с Норвегией до Ростова-на-Дону), Степной коридор (Украина — Курск — Воронеж — Саратов — Казахстан), Каспийский коридор и другие. В них жизненно заинтересованы и страны СНГ.

Накануне съезда прошло очередное заседание Межправительственного Совета дорожников. На нем обсуждался целый ряд отраслевых проблем, в том числе связанных с подготовкой и переподготовкой дорожных кадров, гармонизацией нормативной базы, единых норм и методов измерений и т.д. МСД стал и инициатором проведения съезда дорожников, который укрепит традиционные связи государств СНГ и Балтии, сблизит наши позиции, поможет решить многие профессиональные проблемы.

Большинство присутствовавших на съезде учились в одних вузах, осваивали ремесло на базе единых программ, норм и стандартов, работали на одних стройках бывшего Союза. На своем съезде они еще раз продемонстрировали всем, что между дорожниками на постсоветском пространстве сохраняются профессиональные, деловые и дружеские связи.

ЗАКОНОДАТЕЛИ РОССИИ ПОДДЕРЖИВАЮТ ДОРОЖНИКОВ,

заверил участников съезда председатель Комитета по промышленности, строительству, транспорту и энергетике Государственной Думы России Владимир Гусев

Реальная экономика — один из главных приоритетов в работе Госдумы. Ибо только тем, что произведено реально, можно накормить, обогреть и защитить своих сограждан, сказал в начале своего выступления В.Гусев. Подобные истины приходится повторять снова и снова потому, что вот уже 8 лет в нашей стране реальному производству не уделяется должного внимания, а в результате растет безработица, снижается жизненный уровень населения...

На общем фоне падения производства приятным исключением является дорожная отрасль. С завидным упорством ФДС продолжает строительство, улучшает содержание дорог, решает социальные и другие задачи, в том числе по развитию и укреплению сотрудничества бывших республик. В подтверждение можно привести многие цифры и факты, среди которых выделяется один: отрасль сумела сохранить кадровый потенциал. В центре и на местах дорожники проводят взвешенную, продуманную и эффективную кадровую политику.

Эта политика находит понимание среди депутатов Госдумы и членов профильного комитета. Большинство из них выступают за сохранение дорожного фонда и прилагают усилия, чтобы защитить его от многочисленных посягательств. В этом году, напомнил В.Гусев, депутатом стоило большого труда сохранить дорожный фонд, хотя все отлично понимают его значение для оздоровления российской экономики.

НИКТО НЕ ДАСТ НАМ ПОСЛАБЛЕНИЙ...

Полагает председатель Комитета по автомобильным дорогам Республики Беларусь Александр Минин

Выступление на съезде А.Минина было посвящено развитию дорожной отрасли республики. Мы же попросили его ответить и на другие вопросы: как побыстрее выбраться из экономического кризиса и чем в этом деле поможет съезд?

Съезд дорожников называют в Белоруссии эпохальным событием в истории отрасли. Прежде всего потому, что еще никогда наши народы не были столь едины в оценках, и понимании того, как быстрее выбраться из кризиса. На разных языках, но везде говорят примерно одни и те же слова: из кризиса можно выбраться только по хорошим дорогам и только вместе.

Дорожное строительство должно и может приносить высокие дивиденды, считает А.Минин, но при условии грамотной постановки дела и умелой кредитной политики. Мы должны хорошо усвоить, что на Западе к дорожным проблемам СНГ относятся в лучшем случае равнодушно. Поэтому, перефразируя известные слова, никто не даст нам послаблений... Надеяться нужно прежде всего на себя, на свои силы и на сотрудничество в рамках СНГ.

Делегация Грузии

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

МЫ СОБРАЛИСЬ В МОСКВЕ НЕ ДЛЯ ПАРАДНЫХ ОТЧЕТОВ

Так прокомментировал большинство выступлений на съезде директор Департамента дорожного хозяйства Молдавии Николай ЧЕБАНУ

Сотрудничество стран СНГ в дорожной отрасли идет по восходящей линии — это несомненно, и нынешний съезд (количество участников, делегаций) — лучшее тому подтверждение. Идет деловой и профессиональный разговор, чувствуется, люди приехали в Москву не для парадных отчетов. Они хотят получить ответы на многие сложные вопросы, касающиеся дорожного дела. Ведь сколько бы мы ни говорили о специфике и особенностях в наших странах, проблемы в дорожном хозяйстве у нас примерно одинаковые.

Сейчас в Молдавии продолжается работа над государственным законом об автомобильных дорогах, другими документами, идет борьба за независимый дорожный фонд. К сожалению, как и в других странах, его средства иногда используются не по целевому назначению, и это наносит серьезный ущерб дорожному делу. Поэтому для нас очень интересен и поучителен пример дорожного фонда в России, в других странах СНГ. Хотя налогообразующая база в Молдавии иная и упор делается в основном на акцизные сборы.

Сотрудничество дорожников уже реально влияет на экономику, а дорожное строительство может стать ее локомотивом. Значит, наши усилия не напрасны.

СЪЕЗД ИМЕЕТ ОБЩЕСТВЕННЫЙ И ПОЛИТИЧЕСКИЙ РЕЗОНАНС,

считает Чрезвычайный и Полномочный посол Грузии в России Борис САРАЛИДЗЕ

Интерес к съезду дорожников проявили политики, хозяйственные руководители, ученые и специалисты. Это говорит о том, что событие выходит за рамки чисто профессионального мероприятия, имеет общественный и политический резонанс.

Мне импонирует, заметил посол, что разговор на съезде ведется в очень корректной и дружественной форме. Его участники действительно чувствуют себя равноправными партнерами, вносят интересные и конструктивные предложения, высказывают критические замечания. Цель у всех одна: придать сотрудничеству дорожников новый импульс, с тем чтобы проводить более активную политику дорожного строительства в рамках СНГ и международных транспортных коридоров.

В кулуарах съезда

Не все участники МСД имеют с Грузией общую границу, но все имеют с ней общие дорожные интересы. Поэтому мы будем продолжать сотрудничество, будем наводить мосты в прямом и переносном смысле, укрепляя дружбу между нашими странами и народами.

СОЮЗ НЕРУШИМЫЙ

Накануне съезда дорожников, как по заказу, распогодилось — с утра легкий морозец, днем солнышко — чего не скажешь о политической атмосфере: как раз в эти дни в Москве начал раскручиваться скандал вокруг российского Генпрокурора, назревали события в Югославии... Наверное, поэтому, не сговариваясь, участники съезда сравнивали свой форум с глотком чистого воздуха. Пока политики вытаскивали на свет божий и публично копались в грязном белье, в Колонном зале шел настоящий, достойный мужчин разговор о том, как лучше жить и работать, быстрее обеспечить надежные и удобные пути сообщения братских народов.

Л.Лещенко

В своей резолюции участники съезда так и записали: дороги должны обеспечивать не только развитие торговли и культуры, но оказывать позитивное влияние на развитие экономики, решение проблем занятости населения. Они обратились к главам государств и правительств Содружества с призывом уделять постоянное и повышенное внимание развитию сети автомобильных дорог СНГ, созданию условий для устойчивого финансирования отрасли.

...А завершился съезд дорожников великолепным праздничным концертом с участием народных и заслуженных артистов СССР. Каждое имя популярных и любимых мастеров эстрады вызывало в зале гром аплодисментов, а каждая песня отзывалась в душе присутствовавших добрыми воспоминаниями, уверенностью в нерушимости союза дорожников братских республик.

Ансамбль «Русский сувенир»

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

ДОРОГИ XXI ВЕКА

На коллегии Федеральной дорожной службы России, состоявшейся в начале марта, подведены итоги работы в 1998 году и определены задачи отрасли на 1999 год. Среди них — разработка новой программы дорожного строительства, которая придет на смену Президентской программе «Дороги России».

1.

В просторном актовом зале Российской академии государственной службы при Президенте РФ аншлаг. На расширенное заседание коллегии Федеральной дорожной службы России съехались представители всех регионов страны. В президиуме — члены коллегии во главе с руководителем ФДС России **Виталием Артюховым**, ответственные работники аппарата Президента РФ, правительства, ряда министерств и ведомств, депутаты Госдумы и члены Совета Федерации, курирующие вопросы дорожного строительства.

Интерес к коллегии подогревался и в связи с появившейся в средствах массовой информации «идеей» сократить дорожные налоги и в целом расходы на дорожное строительство в России под благовидным предлогом относительной стабилизации и даже сокращения грузооборота. Хотя, по большому счету, дороги строят не под грузообороты, а для людей. Без них нельзя рассчитывать на дальнейшее социально-экономическое развитие регионов, и особенно сельской местности.

Четкий и, так сказать, политический ответ упомянутой «идее» был дан практически во всех выступлениях: дорожное строительство в России надо наращивать, а не сокращать. А экономическим ответом станет новая федеральная программа **«Дороги России XXI века»**, о которой публично было заявлено на коллегии. Она должна прийти на смену ныне действующей Президентской программе «Дороги России».

Начальник Департамента реформирования производственной структуры Правительства РФ **Владимир Ампилогов** по этому поводу сказал, что дорожная отрасль развивается динамично и новая программа в полной мере отражает сложившиеся в последние годы в стране транспортно-экономические реалии. Она ориентируется на современные подходы в проектировании и в развитии национальной дорожной сети.

Первым шагом в реализации нового проекта стал необычный документ: приказ по ФДС «О переходе на новую идеологию развития сети автомобильных дорог на рубеже XXI века». А планы строительства и реконструкции на 1999 год, намеченные дорожниками, можно рассматривать как стартовый этап новой программы. Что же конкретно предлагают дорожники и насколько реальны их планы? Прежде чем ответить на эти и другие вопросы, обратимся к итогам минувшего года.

В.Ампилогов

М.Рыжкова

2.

По общему мнению, для дорожной отрасли, как и для всей российской экономики, 1998 год был сложным. Не обошли ее стороной и нестабильное финансирование, и августовский обвал рубля... Тем не менее общий объем дорожного строительства и реконструкции за счет средств Федерального дорожного фонда значительно вырос, а один из основных показателей — **объем ввода дорог — увеличился за год в 3,7 раза! Такой прибавкой в 1998 году не может похвастаться ни одна отрасль народного хозяйства страны.**

Как удалось этого добиться, подробно говорилось в выступлениях на коллегии. Отметим лишь, что дорожники в полной мере сумели задействовать новые инженерные и технологические решения. Так, на строительстве дороги Чита — Хабаровск отлично зарекомендовало себя новое оборудование для вакуумирования бетонных поверхностей. На магистрали МКАД — Кашира были применены высокоэффективные комплекты оснастки, в том числе передвижные подмостья, устройства по натяжению армоэлементов. На дороге Воронеж — Ростов-на-Дону использованы новые технологии с полимерасфальтобетоном и кубовидным щебнем.

В минувшем году — наконец-то! — ликвидирован грунтовый разрыв между городами Омск и Новосибирск. Сданы в эксплуатацию обходы Краснодара и Новочеркасска, Бронниц и Буденновска, подъезды к Саратову и Благовещенску, мосты через Москву-реку, Шексну, Солзан, Китой, Делянкир, Проню, Упу, автодорожные тоннели в Кабардино-Балкарии и в районе Красной Поляны.

Продолжается строительство стратегически важных для России и уникальных по инженерным решениям мостовых переходов через Амур, Волгу, Кольский залив. С их вводом, по словам начальника Центрального автомобильно-дорожного управления МО генерал-лейтенанта **Николая Гудкова**, будет решен целый ряд экономических, социальных и стратегических задач, связанных с повышением обороноспособности страны.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Обратимся к официальной статистике. **В 1998 году отремонтировано свыше 31 тыс. км дорог и более 51 тыс. пог. м мостов и путепроводов. Шероховатая поверхностная обработка проведена на 4,5 тыс. км дорог, установлено 100 тыс. дорожных знаков, дорожная разметка нанесена и восстановлена на 38 тыс. км. На федеральных дорогах прошедшей зимой не было ни одного сбоя движения.**

3.

Неудивительно, что на заседании Правительства РФ в декабре 1998 года в целом была дана положительная оценка работы ФДС, поддержаны реформаторские подходы руководства отрасли к развитию дорожной сети России. Эту точку зрения разделяет и заместитель председателя Совета Федерации, губернатор Липецкой области **Олег Королев.**

Дорожная отрасль сегодня явно на подъеме, а ее руководство, прислушиваясь к мнению с мест, ведет грамотную политику в интересах всей страны и регионов. Поэтому, сказал липецкий губернатор, ФДС и в дальнейшем может рассчитывать на всестороннюю поддержку территорий. По сегодняшнему заседанию коллегии чувствуется, что у дорожников есть конкретные цели, есть понимание того, как лучше и с меньшими затратами их реализовать, есть надежный и независимый источник финансирования и, что немаловажно, есть эффективная структура управления во главе с грамотным руководителем и экономистом.

А его коллега депутат Государственной Думы, заместитель председателя Комитета по промышленности, строительству, транспорту и энергетике **Юрий Тен** заметил, что Дума поддерживала и будет поддерживать дорожников. Строительство скоростных магистралей, проселочных и сельских дорог было и остается для нее одним из приоритетов российской экономики. Почему? Потому что из нынешнего кризиса можно выбраться только по отличным дорогам.

Как было заявлено на коллегии, в 1999 году дорожники ставят перед собой трудную, кажущуюся нереальной в нынешних финансовых условиях, но конкретную цель: **прирастить федеральную сеть автомобильных дорог России еще на полторы тысячи километров.** А что говорят по этому поводу те, от кого, в итоге все зависит, — рядовые дорожники, строители, мостовики, инженеры, специалисты?

Мария Рыжкова представляла на коллегии одну из многих дорожно-строительных фирм. Известна фирма тем, что построила первую в России скоростную платную магистраль — обход Хлевного. Причем построила с высоким качеством, быстро и гораздо дешевле, чем иностранные фирмы. По мнению Марии Потаповны, сжатые сроки дорожного строительства рабочих не пугают. Если надо, они будут трудиться круглосуточно, при свете фар, по вахтовому методу. Больше всего люди опасаются несогласованности в действиях заказчика и подрядчиков, роста цен на строительные материалы, горючее, модифицированные битумы и дорожную технику. Но главное для строителей — надежное и ритмичное финансирование.

* * *

На коллегии Федеральной дорожной службы поднимались и многие другие вопросы. Звучала конструктивная критика, в частности в выступлении руководителя ГИБДД России **Владимира Федорова** по поводу нарушений при обустройстве новых магистралей. Несколько интересных предложений по улучшению совместной работы внес на коллегии заместитель федерального министра — главный государственный транспортный инспектор РФ **Александр Лагутин.**

О необходимости срочно ликвидировать задолженность по зарплате в подрядных дорожных организациях говорил на коллегии председатель ЦК отраслевого профсоюза **Виктор Мохначев...**

Многие их этих предложений, пожеланий и замечаний вошли в проект постановления коллегии, которая, по общему мнению, расставила все по своим местам, вынесла оценки, дала старт напряженному и трудному дорожному сезону.

ИЗ ПОСТАНОВЛЕНИЯ КОЛЛЕГИИ ФДС РОССИИ

...Считать приоритетным направлением в политике развития дорожного хозяйства и в практической работе федеральных и территориальных органов управления автомобильными дорогами, предприятий и организаций отрасли в 1999 году — создание необходимых условий для перехода на качественно новый этап экономической реформы...

Принять в 1999 году исчерпывающие меры, направленные на поступление финансовых ресурсов в доходную часть бюджетов Федерального и территориальных дорожных фондов, максимально возможное сокращение задолженности по уплате налогов и сборов в фонды и привлечение дополнительных средств за счет нетрадиционных источников финансирования, активнее проводить работу по реструктуризации задолженности в дорожные фонды всех уровней...

Установить контроль за своевременной выплатой заработной платы работникам дорожной отрасли...

Управлению разработки дорожной политики и развития сети автомобильных дорог... представить на рассмотрение коллегии ФДС России предложения по развитию сети автомобильных дорог общего пользования исходя из требований приказа «О переходе на новую идеологию развития сети автомобильных дорог на рубеже XXI века»...

...В установленные сроки обеспечить реализацию принятых решений по организации службы весового контроля транспортных средств на федеральных дорогах; выполнение заданий, установленных в Федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в России».

Завершить доработку механизма прямого финансирования подрядных организаций из Федерального дорожного фонда...

Привести объемы научно-технических исследований фундаментального и поискового характера в дорожном хозяйстве в соответствие с потребностями развития национальной дорожной сети.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

КОМПРОМИСС МЕЖДУ ПОТРЕБНОСТЯМИ И ВОЗМОЖНОСТЯМИ

Бюджет Федерального дорожного фонда на 1999 год содержит ряд новых моментов, учитывающих опыт 1998 года и реальные бюджетные условия текущего года. В частности речь идет о механизмах погашения задолженностей по налогам в ФДФ и материальной составляющей с использованием централизованных поставок, товарного возмещения и других специфических инструментов. Впервые в нынешнем году будет также опробован механизм прямого финансирования подрядных работ по реестрам.

ИЗ ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗАКОНА О федеральном бюджете на 1999 год

...статья 70. Установить, что доходы Федерального дорожного фонда Российской Федерации на 1999 год формируются за счет следующих источников:

	(млн. рублей)
Остаток средств Фонда на начало года	100,0
Налог на реализацию горюче-смазочных материалов	12 891,1
Налог на пользователей автомобильных дорог	16 014,1
Прочие налоговые и неналоговые поступления	550,8

Направить в 1999 году средства Федерального дорожного фонда Российской Федерации в размере 29 556,0 млн. рублей на следующие цели:

Содержание и ремонт действующей сети федеральных автомобильных дорог и сооружений на них, всего	**9 238,49**
в том числе:	
расходы на совместное финансирование проектов, осуществляемых за счет кредитов Международного банка реконструкции и развития, на обслуживание и погашение кредитов Международного банка реконструкции и развития	1 865,0
Реконструкция и строительство федеральных автомобильных дорог и сооружений на них, развитие производственной базы дорожных организаций, всего:	8 691,30
из них:	
погашение кредиторской задолженности по строительству и реконструкции действующей сети федеральных автомобильных дорог	2 600,0
погашение кредитов коммерческих банков и процентов по ним	250,0
расходы на совместное финансирование проектов, осуществляемых за счет кредитов Международного банка реконструкции и развития, на обслуживание и погашение кредитов Международного банка реконструкции и развития	266,68
Приобретение дорожно-эксплуатационной техники и другого имущества, необходимого для функционирования и содержания федеральных автомобильных дорог	400,0
Федеральные расходы, всего	**700,0**
из них:	
расходы Федеральной дорожной службы России на управление дорожным хозяйством	37,7
расходы на создание технопарков на землях, прилегающих к федеральным автомобильным дорогам	5,0
создание системы многоуровневой интегрированной связи, включая расходы на создание диспетчеризации и связи на федеральных автомобильных дорогах	9,0
расходы на размещение органов управления федеральными автомобильными дорогами	50,0
Расход на выплату пенсий	1 000,0
Субвенции и дотации субъектам Российской Федерации на развитие, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования, всего	9 346,21
из них:	
дотации субъектам Российской Федерации на финансирование работ по контрактам по приведению в нормативное состояние сельских автомобильных дорог для приемки их в сеть территориальных автомобильных дорог общего пользования	1 191,0
Резерв средств Фонда	100,0
Остаток средств Фонда на конец 1999 года	80,0

Средства налогов, сборов и иных платежей, формирующих в соответствии с действующим законодательством доходы Федерального дорожного фонда Российской Федерации, аккумулируются на отдельных специальных счетах, открытых в учреждениях Центрального банка Российской Федерации Федеральному дорожному фонду Российской Федерации, и расходуются по мере их поступления.

Средства, поступающие в счет погашения задолженности, образовавшейся на 1 января 1999 года по налогу на реализацию горюче-смазочных материалов и налогу на пользователей автомобильных дорог (в части, зачисляемой в Федеральный дорожный фонд Российской Федерации), а также штрафы и пеня за несвоевременную уплату указанных налогов в полном объеме зачисляются в доходы Федерального дорожного фонда Российской Федерации.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Направить в Федеральный дорожный фонд Российской Федерации следующие виды прочих налоговых доходов:

средства от уплаты единого налога, уплачиваемого организациями в соответствии с Федеральным законом «О едином налоге на временный доход для определенных видов деятельности», в размере 4 процентов от суммы единого налога;

доходы от использования имущества федеральных автомобильных дорог, заключения договоров (лизинга), договоров на использование земель, занятых полосами отвода федеральных автомобильных дорог, и договоров на размещение рекламы в пределах полосы отвода;

доходы от эксплуатации платных автомобильных дорог и сооружений на них;

средства, полученные в результате применения мер гражданско-правовой, административной и уголовной ответственности за правонарушения, совершенные на федеральных автомобильных дорогах, связанные с нарушением правил использования федеральных автомобильных дорог, правил перевозки тяжеловесных и негабаритных грузов, правового режима использования земель федеральных автомобильных дорог и придорожных полос, правил размещения наружной рекламы в полосах отвода и придорожных зонах указанных автомобильных дорог, а также средства от возмещения вреда, нанесенного федеральным автомобильным дорогам;

доходы от взимания платы с владельцев или пользователей автомобильного транспорта, перевозящего тяжеловесные и крупногабаритные грузы, при проезде по федеральным автомобильным дорогам;

доходы от взимания сбора за проезд автотранспортных средств, зарегистрированных на территориях иностранных государств, по федеральным автомобильным дорогам;

средства федеральных лицензионных сборов, получаемых от лицензирования дорожной деятельности на федеральных автомобильных дорогах.

Средства Федерального дорожного фонда Российской Федерации имеют целевой характер и не подлежат секвестированию в составе федерального бюджета.

Правительству Российской Федерации разрешить в 1999 году в порядке исключения федеральному органу исполнительной власти, уполномоченному осуществлять управление федеральными автомобильными дорогами, переводить ежеквартально пропорционально фактическому исполнению доходной части бюджета Федерального дорожного фонда Российской Федерации на счета Пенсионного фонда Российской Федерации средства для выплаты пенсий.

Средства, поступившие в Федеральный дорожный фонд Российской Федерации сверх доходов в размере 29 556,0 млн. рублей, не подлежат изъятию на цели, не предусмотренные Законом Российской Федерации «О дорожных фондах в Российской Федерации», и направляются пропорционально статьям расходов бюджета Федерального дорожного фонда Российской Федерации, а также на материальное стимулирование работников Федеральной дорожной службы России в размере 2 процентов от суммы средств неналоговых доходов Федерального дорожного фонда Российской Федерации.

Федеральному органу исполнительной власти, уполномоченному управлять средствами Федерального дорожного фонда Российской Федерации, на основе договоров в порядке, установленном Правительством Российской Федерации, предусмотреть финансирование деятельности подразделений органов Министерства внутренних дел Российской Федерации, осуществляющих охрану федеральных автомобильных дорог, перевозимых по ним грузов и пассажиров.

Субвенции из средств Федерального дорожного фонда Российской Федерации направляются на безвозмездной и безвозвратной основах на строительство и реконструкцию конкретных дорожных объектов, имеющих межрегиональное значение или обеспечивающих международные транспортные связи, в том числе в форме долевого участия в строительстве и реконструкции этих объектов, на основе договоров, заключенных органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации с федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным осуществлять оперативное управление средствами Федерального дорожного фонда Российской Федерации.

Дотации из средств Федерального дорожного фонда Российской Федерации выделяются на безвозмездной и безвозвратной основах на содержание и ремонт конкретных автомобильных дорог общего пользования, находящихся в собственности субъектов Российской Федерации, в случаях, когда средств территориального дорожного фонда, рассчитанных исходя из максимально повышенной ставки федерального налога на пользователей автомобильных дорог, установленной абзацами вторым и третьим пункта 2 статьи 5 Закона Российской Федерации «О дорожных фондах в Российской Федерации», недостаточно для обеспечения содержания и ремонта территориальных автомобильных дорог общего пользования в соответствии с утвержденными нормативами, а также на финансирование работ по приведению в нормативное состояние связывающих населенные пункты автомобильных дорог, которые в установленном порядке подлежат приемке в сеть автомобильных дорог общего пользования.

Разрешить финансирование из средств Федерального дорожного фонда Российской Федерации расходов на социальную сферу дорожной отрасли в размере 2,5 процента от суммы средств, направляемых в соответствии с настоящим Федеральным законом на федеральные расходы.

Средства Федерального дорожного фонда Российской Федерации, не использованные в срок или использованные не по назначению, подлежат перечислению на счета Федеральной дорожной службы России по учету средств Федерального дорожного фонда Российской Федерации в Центральном банке Российской Федерации.

Правительству Российской Федерации поручить федеральному органу исполнительной власти, уполномоченному осуществлять оперативное управление средствами Федерального дорожного фонда Российской Федерации, производить в централизованном порядке закупки основных материально-технических ресурсов для реализации программы работ по строительству, реконструкции, ремонту и содержанию федеральных автомобильных дорог и программ дорожных работ на территориальных автомобильных дорогах, выполняемых за счет субвенций.

Правительству Российской Федерации в установленном порядке предоставить Федеральной дорожной службе России право осуществлять передачу федерального имущества, в том числе федеральных автомобильных дорог и имущества, необходимого для их эксплуатации, на праве хозяйственного ведения или на праве оперативного управления организациям, осуществляющим управление и содержание автомобильных дорог общего пользования, и органам управления дорожным хозяйством субъектов Российской Федерации.

В целях создания условий для строительства новых федеральных автомобильных дорог Правительству Российской Федерации определить порядок резервирования земель для перспективного дорожного строительства на стадии предварительного согласования отвода земельных участков, предусмотрев в соответствии с действующим законодательством возмещение в необходимых случаях ущерба землевладельцам и землепользователям этих земельных участков.

Правительству Российской Федерации разработать и утвердить порядок погашения задолженности по платежам в Федеральный дорожный фонд Российской Федерации, имея в виду направление полученных средств на развитие сети автомобильных дорог общего пользования.

Разрешить правительству Москвы использовать в 1999 году сверхплановые доходы территориального дорожного фонда по городу Москве в объеме до 700,0 млн. рублей на финансирование работ по развитию Московского метрополитена.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Утвердить распределение субвенций и дотаций между субъектами Российской Федерации на развитие, содержание и ремонт автомобильных дорог общего пользования в следующих размерах:

	Всего (млн. рублей)	в том числе на приведение в нормативное состояние сельских дорог, подлежащих приемке в сеть автомобильных дорог общего пользования
РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ, всего	**9 346,21**	**1 191,00**
СЕВЕРНЫЙ РАЙОН	693,96	60,0
Республика Карелия	90,16	30,0
Республика Коми	65,00	10,0
Архангельская область	158,50	20,0
Вологодская область	220,20	
Мурманская область	154,00	
Ненецкий автономный округ	6,10	
СЕВЕРО-ЗАПАДНЫЙ РАЙОН	**328,31**	**46,00**
Ленинградская область	100,00	40,00
Новгородская область	102,81	
Псковская область	12,50	6,00
ЦЕНТРАЛЬНЫЙ РАЙОН	**1 856,23**	**225,00**
Брянская область	53,35	30,00
Владимирская область	120,00	
Ивановская область	119,75	15,00
Калужская область	260,00	10,00
Костромская область	370,60	
Московская область	40,00	40,00
Орловская область	149,90	35,00
Рязанская область	128,22	
Смоленская область	79,99	
Тверская область	249,06	75,00
Тульская область	117,16	20,00
Ярославская область	168,20	
ВОЛГО-ВЯТСКИЙ РАЙОН	**455,20**	**70,00**
Республика Марий Эл	79,90	10,00
Республика Мордовия	123,20	30,00
Чувашская Республика — Чаваш Республики	35,00	10,00
Кировская область	172,10	20,00
Нижегородская область	45,00	
ЦЕНТРАЛЬНО-ЧЕРНОЗЕМНЫЙ РАЙОН	**260,26**	**120,00**
Белгородская область	55,00	15,00
Воронежская область	65,00	25,00
Курская область	48,26	20,00
Липецкая область	20,00	
Тамбовская область	72,00	60,00
ПОВОЛЖСКИЙ РАЙОН	**1 023,06**	**143,00**
Республика Калмыкия	114,16	73,00
Астраханская область	95,00	
Волгоградская область	165,00	35,00
Пензенская область	54,90	
Самарская область	20,00	10,00
Саратовская область	310,00	
Ульяновская область	264,00	25,00
Республика Татарстан (Татарстан)		
СЕВЕРО-КАВКАЗСКИЙ РАЙОН	**859,38**	**145,00**
Республика Адыгея (Адыгея)	45,50	5,00
Республика Дагестан	241,05	20,00
Республика Ингушетия	34,70	
Кабардино-Балкарская Республика	102,10	20,00
Карачаево-Черкесская Республика	28,62	
Республика Северная Осетия — Алания	99,60	17,00
Краснодарский край	78,00	38,00
Ставропольский край	130,00	30,00
Ростовская область	99,81	15,00
Чеченская Республика		

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

УРАЛЬСКИЙ РАЙОН	**848,40**	**40,00**
Удмуртская Республика	70,00	20,00
Курганская область	182,40	
Оренбургская область	90,00	20,00
Пермская область	180,00	
Свердловская область	166,00	
Челябинская область	40,00	
Коми-Пермяцкий автономный округ		120,00
Республика Башкортостан		
ЗАПАДНО-СИБИРСКИЙ РАЙОН	**922,30**	**135,00**
Алтайский край	297,40	30,00
Республика Алтай	79,90	10,00
Кемеровская область	120,00	
Новосибирская область	60,00	
Омская область	75,00	75,00
Томская область	130,00	20,00
Тюменская область	90,00	
Ханты-Мансийский автономный округ	70,00	
Ямало-Ненецкий автономный округ		
ВОСТОЧНО-СИБИРСКИЙ РАЙОН	**821,61**	**132,00**
Республика Бурятия	107,50	30,00
Республика Тыва	101,49	10,00
Республика Хакасия	112,50	17,00
Красноярский край	100,00	40,00
Иркутская область	170,00	20,00
Читинская область	95,30	
Агинский-Бурятский автономный округ	10,00	
Таймырский (Долгано-Ненецкий) автономный округ	16,38	5,00
Усть-Ордынский Бурятский автономный округ	87,30	10,00
Эвенкийский автономный округ	21,14	
ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ РАЙОН	**1 117,50**	**75,00**
Республика Саха (Якутия)	39,20	20,00
Приморский край	102,00	10,00
Хабаровский край	455,00	15,00
Амурская область	38,40	25,00
Камчатская область	48,00	
Магаданская область	88,70	
Сахалинская область	181,40	
Еврейская автономная область	69,70	5,00
Корякский автономный округ	6,30	
Чукотский автономный округ	88,80	
ПРИБАЛТИЙСКИЙ РАЙОН	**10,00**	
Калининградская область	10,00	
город Москва		
город Санкт-Петербург	150,00	

(на строительство сооружений транспортного участка кольцевой автомобильной дороги города Санкт-Петербурга, проходящего по сооружениям защиты города от наводнений)

От редакции

Расходная часть бюджета Федерального дорожного фонда в 1998 году выполнена на 92 процента и составляет 19,8 млрд. рублей, в том числе по содержанию и ремонту федеральных автомобильных дорог выполнение составляет 78 процентов, по реконструкции и строительству — 98 процентов; по субвенциям и дотациям — 108 процентов.

Ключевым доходным источником ФДФ РФ остается федеральная часть налога на пользователей автомобильных дорог, которая обеспечивает более 54 процентов доходной части фонда.

Структура расходов Федерального дорожного фонда воспроизводит в основном позиции бюджета 1998 года. Одновременно сделан особый акцент на развитие дорожного строительства в рамках совместных проектов регионов и федерального центра, соответственно увеличена доля инвестиционных субвенций Российской Федерации. Указанные проекты совместно с программой строительства и реконструкции федеральных автомобильных дорог базируются на единой системе приоритетов дорожного развития.

Бюджет Федерального дорожного фонда на 1999 год — вынужденный компромисс между объективными потребностями дорожного развития страны и бюджетными условиями текущего года.

Год обещает быть исключительно трудным для всей реальной экономики, в том числе для дорожного хозяйства. ФДС России осознает свою долю ответственности за качественную проработку всех необходимых материалов по детализации и исполнению бюджета ФДФ РФ в 1999 году и в то же время рассчитывает на понимание и помощь в вопросах исполнения бюджета со стороны всех дорожников России.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Владимир ИВАНОВ,
наш корр.

ИСПЫТАНИЕ... ТЕХНИКОЙ

Федеральная дорожная служба России совместно с Министерством экономики РФ и Российским союзом промышленников и предпринимателей 3—4 марта с.г. провела Всероссийское совещание по дорожному машиностроению.

В совещании принимали участие ответственные работники ряда министерств и ведомств, изготовители дорожно-строительной техники и ее потребители. Вел совещание первый заместитель руководителя ФДС России Николай СЕРЕГИН.

Дорожное машиностроение в России подвергается мощному давлению западных производителей, в том числе через «связанные» кредиты. Это одна из причин, которые мешают отечественному машиностроению выбраться из кризиса, считает заместитель министра экономики РФ **Сергей Митин**. И хотя в 1998 году наметился некоторый рост по сравнению с двумя предыдущими годами, ситуация в машиностроении сложная, требующая проведения определенной протекционистской политики. Усугубляет положение и сокращение инвестиций в реальное производство. Российские банки, например, охотнее вкладывают средства в ценные бумаги ГКО и т.д., чем в реальное производство, стремятся к сиюминутной выгоде. В этой связи, по мнению заместителя министра, необходимо проводить продуманную и взаимовыгодную экономическую политику, помогать машиностроителям, а не ставить перед ними зачастую неприемлемые условия.

Н.Серегин с участниками совещания

Подобного ряда «камешки» в огород дорожников, правительства, финансистов и т.д. сыпались буквально пригоршнями из выступлений машиностроителей, у которых сегодня действительно наступила «черная полоса». Отраслевой фонд поддержки машиностроителей, к сожалению, приказал долго жить, заказы сокращаются, зарубежные комплектующие после прошлогоднего обвала рубля многим заводам не по карману, дорожники предпочитают покупать импортную технику... У дорожников, со своей стороны, накопилась к машиностроителям масса претензий. По цене отечественная техника, говорили многие выступавшие, почти догнала западную, а по качеству продолжает резко отставать.

С другой стороны, нынешние взаимоотношения дорожников и машиностроителей представляются многим участникам совещания как естественные и рыночные. Дорожники не могут, не должны и не хотят ждать, когда наконец появятся высокопроизводительные отечественные образцы. Они покупают технику, которая им нужна уже сегодня, и ту, что способна обеспечить высокий уровень и качество дорожных работ. Но при этом, как отметил в своем докладе заместитель руководителя ФДС России **Олег Скворцов**, по возможности стараются увязать интересы отечественных производителей с задачами по строительству, ремонту и содержанию дорог.

О том, как это лучше сделать с точки зрения заводчан, проектировщиков, экономистов, хозяйственников, специалистов-дорожников, ученых, шла речь на Всероссийском совещании. Все выступления, как пообещал Н.Серегин, будут опубликованы в специальной брошюре. Пересказать их даже коротко невозможно — это сотни страниц, комментировать — занятие неблагодарное, поэтому ограничимся некоторыми впечатлениями самих участников совещания.

В чем практически все едины — оно произвело двойственное впечатление. С одной стороны, машиностроители и дорожники благодарны руководству ФДС за организацию подобных совещаний. С другой, дружно выражают сомнение в том, что оно способно как-то повлиять на ситуацию, поскольку никто из высоких руководителей (а в программе было заявлено даже участие первого заместителя вице-премьера Правительства России Юрия Маслюкова) не удостоил всероссийский форум своим присутствием. Началось совещание за здравие и при полном зале, а закончилось за упокой при горстке самых стойких. С одной стороны, считают участники совещания, на нем прозвучало множество интересных, перспективных и конструктивных замечаний и предложений, ярких, глубоких выступлений, с другой — была масса самоотчетов, рекламных заявлений, утомляющих сознание и совершенно лишних для широкой публики подробностей.

И еще об одном: в целом ряде выступлений вольно или невольно просматривалась ностальгия по командной экономике, по тем временам, когда действовала жесткая управленческая вертикаль, когда превыше всего были стабильность, план и валовые показатели. У Николая Петровича Серегина и других ответственных работников ФДС на этот счет единая и четкая позиция: закупка техники для дорожной отрасли и в дальнейшем будет осуществляться централизованно на рыночных принципах, через торги.

Всероссийское совещание приняло соответствующее постановление, в котором, в частности говорится, что для дорожников и машиностроителей приоритетным является освоение производства современной техники на предприятиях отечественной промышленности. Совещание обратилось с просьбой к Министерству экономики РФ и ФДС России стимулировать создание новой дорожно-строительной техники, в том числе за счет ее централизованного приобретения, включения в соответствующие инвестиционные программы.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Александр РЫЧКОВ,
вице-президент АО «Специальное машиностроение и металлургия»

ИЗ ТУПИКА

МОГУТ ВЫВЕСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОЕ ДОРОЖНОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ ОБОРОННОГО КОМПЛЕКСА РОССИИ

ПЛЮС СПЕЦИАЛИЗАЦИЯ

Опережающего развития дорожного машиностроения и дорожно-строительной индустрии по ряду причин не получилось. Дорожные машины, выпускаемые отечественными машиностроителями, по техническому уровню отстают от зарубежных, особенно в части качества, экологичности и эргономичности. Это привело к неоправданному увлечению закупками зарубежной техники, в том числе и через «связанные» кредиты. Тем самым россияне активно посодействовали созданию дополнительных рабочих мест... в зарубежных фирмах.

Одной из главных причин отставания является отсутствие развитой сети специализированных производств элементной базы дорожно-строительных машин. Как свидетельствует мировой опыт, такая специализация является основным направлением повышения качества с одновременным снижением стоимости разработки и производства любых машин.

Речь идет о специализированной базе, способной разрабатывать и выпускать современную элементную основу и комплектные системы машин. Применение таких систем наряду с повышением их технических характеристик снимает многие вопросы, возникающие при сборке и отладке отдельных систем машин. При этом снижается трудоемкость, упрощаются эксплуатация и сервисное обслуживание и в конечном счете сокращаются расходы на производство и эксплуатацию систем и машин в целом.

Создание базы требует больших средств, которых в настоящее время у государства нет. Но есть незагруженные предприятия оборонного комплекса, располагающие необходимыми возможностями для создания специализированных производств. Они способны обеспечить дорожное машиностроение базовыми узлами и системами, начиная от гидроузлов, агрегатов трансмиссий, коробок передач и электрооборудования, до унифицированных трансмиссий различной мощности, электрогидравлических систем управления и диагностики. Оборонные предприятия имеют для этого все необходимое: комплексы специализированного оборудования — от металлургической базы до испытательных полигонов, высококвалифицированные кадры конструкторов и технологов, опыт производства машин высокого класса по заказу Министерства обороны.

ПОПЫТКА — НЕ ПЫТКА?

Попытка решения комплексной задачи «опережающего развития дорожного машиностроения» была предпринята в программе «Дороги России». Для этого была организована негосударственная и некоммерческая организация Отраслевой фонд развития дорожного машиностроения. За 1995—1997 годы им были развернуты работы по созданию около 50 новых образцов дорожной техники, не уступающих зарубежной. Фактически полностью оплачены 30 договоров, создано около 30 типов действительно дорожных машин, многие из которых изготавливаются серийно.

По остальным машинам работы прекращены из-за отсутствия финансирования. Отраслевой фонд координировал работы, организовывал разработку и производство новых образцов. Вместе с тем он увлекся «связанными» кредитами зарубежных фирм, и ему не удалось в полной мере развернуть и завершить начатые работы по использованию возможностей оборонного комплекса для создания специализированных производств элементной базы.

В этом направлении фондом были предприняты лишь первые шаги. В частности разработана электрогидравлическая система управления и диагностики асфальтоукладчика. Она обеспечивает управление скоростью, направлением движения, скоростью подачи питателей, частотой вращения шнеков, трамбующим брусом, подъемом шнеков, подъемом рабочего органа, раздвижкой рабочего органа, управлением створками бункера, толщиной наносимого слоя асфальта и т.д., а также диагностику и контроль состояния системы управления и двигателя. Многие функции управления осуществляются автоматически.

Аналогичная система разработана для виброкатков. Оборонщики предлагают новое ходовое устройство для асфальтоукладчика взамен применяемого ведущего моста с комбайна «Дон-1500». При существенно меньших габари-

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

тах и весе ходовое устройство имеет лучшие эргономические характеристики и может быть использовано в любых мотор-колесах и в других дорожных машинах. При специализированном производстве оно обеспечит высокое качество и значительное снижение стоимости.

Отечественные стационарные асфальтосмесительные установки производительностью 80 — 100 тонн в час, которые уральские оборонщики готовы производить на базе специализированных участков и цехов с высоким уровнем механизации работ стоят 450 тысяч долларов. Аналогичные по техническим показателям установки по лицензии фирмы «Бернарди» стоят 660 тысяч долларов, а по лицензии «Вибау» — 1 миллион долларов. Российские инженеры-оборонщики, признанные во всем мире, удивляются: у нас или не умеют считать деньги, или не хотят...

ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ ПРИОРИТЕТЫ

Западное дорожное машиностроение, окрепшее в конкурентной среде, располагает многими отличными образцами машин. Вопрос в том, надо ли России вкладывать миллиарды долларов в его дальнейшее развитие? Да и где их взять, если остановить отечественные заводы? Тем более что наш собственный машиностроительный потенциал не уступает западному.

В связи с этим АО «Специальное машиностроение и металлургия» предлагает: **во-первых**, в новой комплексной программе «Дороги России» предусмотреть, кроме освоения дорожно-строительных машин, план создания элементной базы, а также разработку новых технологий по строительству, содержанию и ремонту дорог. В ней также необходимо отразить потребности как федеральной, так и региональных дорожных служб. Приобретение зарубежной техники должно регламентироваться таможенной политикой.

Во-вторых, дорожникам необходим координирующий орган для организации всех работ по перевооружению парка дорожных машин и эффективному использованию потенциала оборонного комплекса. АО «Специальное машиностроение и металлургия» готово взять на себя, исходя из государственной комплексной программы, создание специализированных производств элементной базы для дорожных машин — от деталей и узлов до комплектных систем с организацией сервисных центров.

В-третьих, пора создать сертификационно-информационный центр по дорожно-строительным машинам и контрольному оборудованию как связующее звено между потребителями и производителями дорожной техники на правах хозрасчетного унитарного предприятия с административным подчинением ФДС. Центр должен отвечать за технические требования, которые должны соответствовать мировым стандартам; за координацию работ сертификационных центров; за сбор, обработку и предоставление информации по потребностям дорожных служб и отечественного дорожного машиностроения в специализированных производствах элементной базы.

ФДС России совместно с другими министерствами и ведомствами может и должно помочь отечественному дорожному машиностроению выбраться из тупика. В том числе за счет широкого использования технических и производственных возможностей оборонных предприятий. Сегодня они реально способны ускорить разработку и производство дорожных машин, не уступающих по технико-экономическим показателям зарубежным аналогам, но значительно дешевле их. Освоить и начать выпуск отечественной элементной базы для дорожных машин.

Использование оборонных отраслей машиностроения будет способствовать привлечению передового опыта других отраслей промышленности, тесно связанных с оборонным машиностроением. Все это поможет сократить закупки зарубежной техники, включая комплектующие и запасные части, централизовать и упростить организацию сервисного обслуживания...

* * *

Затронутыми в статье проблемами, естественно, не исчерпываются взаимоотношения ФДС и машиностроителей, оборонной промышленности и дорожного машиностроения. Несомненно одно: решение проблем, о которых идет речь, — в интересах отечественного производителя, экономики России.

Дорожная техника производственного объединения «Лидер» (в недавнем прошлом — Челябинский завод дорожных машин им. Колющенко) отлично зарекомендовала себя в России и за рубежом.

В дни, когда столица шумно праздновала свое 850-летие, проходила выставка «Дни Челябинской области в Москве». Перед входом в выставочный павильон гордо красовался, привлекая внимание посетителей, мощный автогрейдер А-120 с маркой «Лидер». Его первые образцы были приобретены правительством Москвы для строительства МКАД и других дорог столицы и области. Там они заслужили немало хороших отзывов. Подобные мощные машины исправно работают по всей России, в СНГ и в странах дальнего зарубежья. Их родина — Челябинск, производственное объединение «Лидер», отметившее в прошлом году свой вековой юбилей.

Еще одна юбилейная дата: в феврале прошлого года на заводе торжественно отпраздновали 50-летие со дня выпуска первого отечественного автогрейдера Д-144. По нынешним представлениям это был истинный дорожно-строительный «динозавр», обвешанный редукторами, грохочущий, с мощностью мотора всего 80 лошадиных сил.

А начиналось все... в конце прошлого века, когда предприниматель В.Г.Столль на станции Челябинск организовал склад для продажи сельскохозяйственного оборудования. Позднее склад превратился в мастерскую по сборке и ремонту плугов и молотилок, которая так и называлась «Столль и К°». С 1922 года завод носит имя Дмитрия Колющенко. В 20 — 30-е годы завод специализируется на тракторных плугах и боронах. В годы Великой Отечественной выпускает военную продукцию, в том числе и знаменитые «катюши».

Шли годы, завод перестраивался, расширялся и после нескольких реконструкций перешел на выпуск мощных машин для строительства дорог — катков, бульдозеров, автогрейдеров и скреперов. В 50-х годах производство Д-144 передают на Орловский завод дорожных машин. В Челябинске же стали проектировать новые автогрейдеры — ДЗ-393, ДЗ-394 и ДЗ-395 (легкий, средний и тяжелый). В декабре 1957 года тяжелый автогрейдер отправился на Всемирную выставку в Брюссель. Оценка новой машины превзошла все

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

«ЛИДЕР» — ЧЕЛЯБИНСКАЯ МАРКА

Погрузчик ТО-40

ожидания — ДЗ-395 получил большую золотую медаль!

Не теряли времени и инженеры ЧЗК, они модернизировали старые, создавали все более мощные и совершенные машины, повышали их надежность и работоспособность. Из ворот экспериментального, а затем и сборочного цехов выходят автогрейдеры ДЗ-395А, ДЗ-395Б, ДЗ-105, ДЗ-140... Они неоднократно демонстрируются на ВДНХ СССР, на международных выставках и ярмарках, отмечаются грамотами и дипломами.

Параллельно с автогрейдерами завод выпускает сотни и тысячи бульдозеров, скреперов, путепрокладчиков, навесное бульдозерное и рыхлительное оборудование. Дорожные машины с маркой ЧЗК прокладывают каналы, строят дороги и аэродромы, обслуживают магистрали на всей территории России и в странах СНГ. Они поставлялись в 20 зарубежных стран, в том числе в далекую Аргентину. Интересный факт: недавно челябинские машиностроители побывали в Аргентине. Попутно они поинтересовались судьбой челябинских машин, проданных еще в 1985 году. Оказалось, что из 15 поставленных в Аргентину автогрейдеров 14 продолжают успешно работать. Это ли не лучший показатель надежности и качества машин!

С начала 90-х годов челябинский ЧЗК, как и все отечественное машиностроение, переживает глубокий кризис. К руководству предприятием приходит новая команда во главе с **Сергеем Бухдрукером**. Она буквально «встряхнула» завод. В отдельные структуры выделились службы материально-технического снабжения и сбыта, распродано «лишнее» оборудование, застоявшиеся на складе дорожные машины, проведена реструктуризация... Вместо огромного завода появилось несколько самостоятельных предприятий, крупнейшее из которых — производственное объединение «Лидер».

По инициативе новой команды была воплощена в жизнь программа «30 — 60», позволившая в два раза увеличить производство дорожных машин. И если в 1997 году было собрано 402 автогрейдера, то в 1998-м — 588 машин. И в нынешнем году ПО «Лидер» уверенно наращивает объемы производства. И не только объемы. За последние годы в ПО «Лидер» с помощью областного дорожного фонда разработаны, собраны и запущены в серию новые перспективные машины — средний грейдер А-120, легкий грейдер А-100, погрузчики ТО-40 и В-138С. А 26 марта прошла торжественная презентация нового бульдозера ДЗ-240С.

Челябинскую технику отличают российская надежность, мощность и, по сравнению с зарубежными аналогами, невысокая цена. Но особенно привлекательно и ценно для российских дорожников, что машиностроители ЧЗК готовы к долгосрочному сотрудничеству, используя весь арсенал расчетов, действующий в нынешней экономике.

ПО «Лидер» располагает всем необходимым: мощной производственной базой, талантливыми инженерами-конструкторами, огромным опытом, квалифицированными кадрами... Оно изготавливает технику мирового уровня и надеется, что российские дорожники предпочтут ее зарубежной.

Автогрейдер А-120

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Владимир ИВАНОВ, Валерий САФРОНОВ (фото), наши корр.

ПРОДОЛЖЕНИЕ СЛЕДУЕТ...

15 марта в Москве, в зале заседаний коллегии Федеральной дорожной службы России, состоялось XIII заседание Межправительственного Совета дорожников. В его работе принимали участие члены МСД и полномочные представители 9 стран — Армении, Белоруссии, Грузии, Казахстана, Киргизии, Молдавии, России, Таджикистана и Украины, а также делегации Международного экономического комитета Экономического союза Содружества Независимых Государств и Латвии.

Вел заседание председатель МСД Виталий АРТЮХОВ, руководитель Федеральной дорожной службы России.

ОПЯТЬ НЕЛЕТНАЯ ПОГОДА?

В нынешнем заседании Межправительственного Совета дорожников участвовали девять из двенадцати членов МСД. На этот раз в Москву не прибыли, к сожалению, представители трех государств — Азербайджана, Туркменистана и Узбекистана. Зимой 1995 года, помнится, вот так же не смогли вовремя добраться до российской столицы, чтобы отправиться дальше, в Суздаль, где проходило очередное заседание МСД, три делегации. Но тогда была уважительная причина — нелетная погода.

Накануне нынешнего заседания погода в Москве выдалась как по заказу — легкий морозец и солнце. Сами руководители дорожных администраций Азербайджана, Узбекистана и Туркменистана неоднократно заявляли о своем стремлении и заинтересованности участвовать в работе МСД. Что же помешало им приехать?

Об этом можно только гадать, в кулуарах же говорили, что, возможно, виной всему... несчастливое число — тринадцать, чертова дюжина. Пусть это шутка, но очередное, 13-е по счету, заседание МСД действительно не обошлось без досадных накладок. Сначала по разным, хотя и уважительным, причинам почти на час задержалось начало Совета. На предыдущих заседаниях, заметим, такого не случалось. Потом с обсуждения был снят целый ряд вопросов, в том числе из-за плохой подготовки — редкий случай. И, наконец, на 13-м заседании в адрес секретариата МСД, может быть, впервые прозвучало несколько серьезных замечаний.

БЕГ НА МЕСТЕ

Повестка дня очередного заседания мало чем отличалась от предыдущих. Обсуждались те же вопросы: о ходе разработки международных стандартов, нормативных и методических документов для автодорог, о соглашении по массе и габаритам транспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки по автомобильным дорогам общего пользования стран СНГ, о подготовке инженерно-технических и научных кадров для дорожников, о выполнении плана НИР МСД, о международных автомобильных коридорах...

В подобной традиционности нет ничего плохого — эти темы были и еще долго будут главными для дорожников СНГ. Плохо, как заметил председательствовавший на заседании **В.Артюхов**, то, что разговоров много, а дело по ряду направлений почти не движется. Это в частности касается совместных научно-исследовательских работ, подготовки и переподготовки специалистов для дорожных отраслей, некоторых нормативных документов.

Почти год назад, в Киеве, на XII заседании у участников МСД родилось много замечательных идей, перспективных предложений, которые, увы, так и остались на бумаге, поскольку носят рекомендательный характер. Чтобы превратить эти рекомендации в конкретные дела, нужна, во-первых, воля участников МСД, во-вторых, соответствующая организационная работа, а ее-то как раз и не хватает.

Сложившуюся ситуацию руководители дорожных администраций стран СНГ справедливо сравнивают с бегом на месте. Занятие это, хотя и полезное, носит, так сказать, общеукрепляющий характер, тогда как МСД, приобретя достаточный опыт, способен уже сегодня решать стратегические задачи дорожного развития в интересах всех стран СНГ.

Эту точку зрения разделяет и представитель МЭК **Дмитрий Селиванов**. По его словам, новый статус МСД — межправительственной организации — позволяет быстрее реализовывать решения, которые носят стратегический характер (например, о транспортных коридорах стран СНГ, таможенных правилах и т.д.), однако новый статус предполагает и новый уровень ответственности. Готовы ли к нему дорожники?

ИЗОГНУТЫЙ СТЕРЖЕНЬ

За шесть лет существования в МСД сложились свои традиции. Постоянные участники заседаний хорошо знакомы, они искренне рады каждой новой встрече, дарят друг другу сувениры, устраивают интересные экскурсии... Но, с другой стороны, можно предположить, от этого постоянства традиций накопилась и определенная усталость. Деловые взаимоотношения переросли в дружеские. При этом Россия, как старший брат, всегда оказывается во главе стола, всегда задает тон дискуссии и в итоге всегда решает.

Это справедливо, считают одни, поскольку Россия в Совете дорожников — стержень. Она несет основную часть расходов, располагает мощным научно-техническим потенциалом, кадровой базой... Это неэффективно, говорят другие, поскольку участие дорожников стран СНГ в деятельности Межправительственного Совета все больше и больше носит формальный характер. Рабочие группы МСД, как отмечалось, например, на очередном заседании, так и не дождались от дорожных администраций ряда стран ответов на свои предложения и просьбы.

Руководитель дорожной отрасли России **Виталий Артюхов** решительно заявил о необходимости покончить с практикой деления участников МСД на ведущих и ведомых,

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

на старших и младших братьев. И это не просто слова. В папку с документами для участников XIII заседания была вложена тоненькая, скромная и в то же время очень важная для дальнейшего развития Совета брошюра — новый устав МСД. В нем записано:

«...МСД возглавляет Председатель, избираемый из членов МСД сроком на два года. Функции Председателя осуществляются членами МСД поочередно. На период между заседаниями МСД назначает Сопредседателя — члена МСД от государства, на территории которого проводится очередное заседание... Решения МСД принимаются с общего согласия его членов (консенсусом)».

ПОВРЕМЕНИМ?

Тринадцатое заседание Межправительственного Совета могло войти в историю в связи с появлением на дорожных просторах бывшего СССР нового звания «Почетный член МСД». Информация на эту тему была заранее подготовлена, но в окончательную повестку дня так и не попала. Жаль, потому что среди первых кандидатов значатся, к примеру, такие известные и уважаемые люди, как **Ш.Бекбулатов** и **Т.Шилакадзе**.

Первого называют аксакалом дорожного дела, второго — джигитом. Один — из Казахстана, другой — из Грузии. Они отдали работе в отрасли более 40 лет. Шамиль Хайруллович прошел все ступени от мастера до министра автомобильных дорог Казахстана, сейчас он президент ведущей государственной акционерной компании «Казахстан жолдары». А Томаз Андреевич от рядового инженера вырос до директора крупнейшего в Грузии дорожного института, заместителя председателя государственного концерна «Сакавтогза».

Можно назвать и десятки других достойных этого звания кандидатур. Достойным представляется и решение МСД повременить с наградами и почетными званиями. Сначала надо постараться вывести работу совета на более высокий качественный уровень, решить накопившиеся проблемы.

А вот что действительно нельзя отложить — так это разработку новой концепции сотрудничества стран СНГ в дорожной отрасли. И не только СНГ, считает представитель дорожной администрации Латвии, но и стран Балтии, которые заинтересованы участвовать в ряде совместных транспортных проектов. Заместитель министра транспорта и коммуникаций Киргизии **Сулейман Закиров** полагает, что, по новой концепции, сотрудничество должно быть конкретным и нацеленным исключительно на решение глобальных экономических задач XXI века. А его коллега руководитель дорожной области Таджикистана **Фарух Мухетдинов**, наоборот, считает, что оно должно вестись по самому широкому спектру вопросов, но конкретно и с максимальной отдачей.

ФИЛОСОФСКИЙ ВОПРОС

Тринадцатое заседание МСД прошло под знаком одного из основных философских законов: перехода количества в качество. Об этом говорили руководители делегаций за столом заседаний и в кулуарах. Заместитель руководителя дорожной отрасли Украины **Филипп Закордонец** — за то, чтобы решительно отсечь кочующую из повестки в повестку, из заседания в заседание «мелочевку». Не заострять внимания на вопросах, которые страны СНГ должны и могут решать самостоятельно, но сосредоточить усилия на главных направлениях, — например, связанных с формированием транспортных коммуникаций XXI века. Каждое государство вправе само решать, в каком проекте будет участвовать, а в каком нет.

Границы европейской транспортной сети расширяются, и все без исключения страны СНГ, Прибалтики крайне заинтересованы в том, чтобы их дороги органично вошли и в международную транспортную систему. В этой системе будут использоваться общие технические параметры, общие технологии и общие правила перевозок. Пока же грузовики из Европы вовсю разбивают наши магистрали, рассчитанные на меньшие нагрузки, а наши машины, не соответствующие стандартам, принятым на европейских дорогах, часто туда вообще не попадают.

О том, как сообща решать эту и многие другие проблемы, и говорилось на очередном заседании МСД. По общему мнению, несмотря на некоторые расхождения во взглядах и особые мнения, оно прошло, как всегда, в духе полного взаимопонимания и уважения, продемонстрировало огромный потенциал взаимовыгодного сотрудничества.

Чтобы этот потенциал лучше использовать, необходимо, чтобы в заседаниях участвовали не 9, а все 12 стран — участниц МСД. Они проходят, кстати, всего два раза в год. Правда, участие в заседаниях — дело сугубо добровольное. И в уставе организации на этот счет специальных записей нет. Сказано лишь, что **«...Межправительственный Совет дорожников создан в целях развития сотрудничества государств—участников СНГ в области проектирования, строительства, реконструкции, ремонта и содержания автомобильных дорог и дорожных сооружений... Основная цель МСД — развитие и совершенствование сети автомобильных дорог общего пользования, создание условий для более полного использования производственного и научно-технического потенциала дорожных организаций государств — участников Содружества, оказание поддержки усилиям правительств в проведении согласованной дорожной политики и углублении интеграционных процессов, повышения уровня подготовки кадров...»**

А как можно «поддерживать усилия», не приезжая на заседания?

...Дороги, как люди, растут и меняются на глазах. Растет, меняется в лучшую сторону Межправительственный Совет дорожников. А значит продолжение рассказа о его деятельности на страницах нашего журнала следует...

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

СЕЛЕКТОРНОЕ СОВЕЩАНИЕ по обеспечению сохранности автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в период весеннего паводка проведено Федеральной дорожной службой России

В совещании участвовали ответственные работники аппарата ФДС, заместители глав администраций республик и областей, курирующих дорожную отрасль, руководители территориальных дорожных структур, федеральных дирекций, журналисты. Вел совещание заместитель руководителя ФДС России Игорь УРМАНОВ.

Селекторное совещание обычно длится недолго — час. За это время успевают отчитаться 10—12 регионов, минут десять занимает вступительное слово ведущего, пять — ответы на вопросы. Нынешнее совещание проходило по тому же сценарию и с тем же условием — говорить только по существу вопроса и о главном.

Главным в ФДС России считают тот общепризнанный факт, что нынешней чрезвычайно сложной зимой (по данным метеорологов, объем снежной массы и количество снегопадов почти в 2 раза превысили среднестатистические значения) российские дорожники свою задачу — обеспечение бесперебойного движения — выполнили. Протяженность дорог, уровень содержания которых оценивается на «двойку» (официально это называется «ниже допустимого»), в целом по России составляет всего 11 процентов (в прошлом году было 28 процентов).

В то же время, по оперативным данным, в целом ряде регионов сегодня складывается тревожная весенняя ситуация. Кроме собственно предстоящего весеннего паводка, озабоченность в центре и на местах вызывают отмеченные в ходе проверок недостатки организации ограничения движения тяжеловесного транспорта, ямочность, низкое качество ремонтных работ, разрушения дорожной одежды... Обо всем этом и шла речь на селекторном совещании, где первыми докладывали дорожники из самого западного и самого восточного регионов страны. На западе, в Калининградской области, дороги уже сухие, начался ямочный ремонт. На Камчатке — пока зима, и еще только готовятся к паводку, завозят скальный грунт, пиломатериалы, песок...

Все в порядке, все по плану, однако настораживает тот факт, что в двух этих регионах (и, к сожалению, не только в них) в самую ответственную пору на месте не оказалось руководителей дорожных организаций. Если человек болен — это простительно и понятно. Не понятно хроническое отсутствие на селекторных совещаниях ряда первых лиц. От Калининграда, например, на Всероссийском селекторе в этот раз выступала... начальник отдела (к слову, отчиталась она великолепно), но задавать специалисту вопросы, относящиеся к компетенции первых лиц, И.Урманов не мог.

Вернемся к совещанию. Выяснилось, что российские дорожники не ждут команды из Москвы о начале подготовки к весеннему паводку, но уже давно и активно готовятся к нему. Обстоятельно и грамотно рассказал об этой подготовке руководитель саратовских дорожников Валерий Струговщиков. Хотя ситуация с запасом воды и сроками паводка на Волге еще окончательно не прояснилась, саратовцы провели большую подготовительную работу, вплоть до заключения договоров со взрывниками на случай ледовых заторов.

Четко и убедительно доложил о ситуации на федеральной дороге Москва — Санкт-Петербург один из опытнейших руководителей — Николай Измоденов. По традиции в апреле здесь проведут несколько субботников по обустройству магистрали. Его коллега из Сибири Александр Ракецкий (федеральная дорога Тюмень — Ханты-Мансийск — Тобольск) среди мер по подготовке к весеннему паводку назвал и программу взаимодействия дорожников с метеорологами и службой МЧС.

На последнее надо обратить особое внимание тем регионам, где, по данным Гидромета, ожидается большое половодье. К началу апреля в этом списке значились Орловская, Тульская, Калужская, Рязанская, Свердловская, Курганская, Челябинская, Тюменская, Камчатская области и Республика Карелия. Руководство ФДС, сказал И.Урманов, надеется, что дорожники всех регионов примут необходимые меры по безопасному пропуску паводка и успешному выходу из зимы, проявят творческий подход в проведении регламентирующих работ, обеспечивающих должный уровень содержания российских дорог. То есть в кратчайшие сроки ликвидируют ямочность, зальют трещины, нанесут все виды разметки, проведут другие необходимые работы.

На что надеются регионы и чего они сегодня опасаются, стало ясно уже после первых выступлений. Суровая зима и высокий паводок российских дорожников не пугают. Чего они действительно боятся пуще неволи — многомесячных задержек зарплаты, хронического недофинансирования. Отдавая должное усилиям ФДС и лично Виталию Григорьевичу Артюхову в этом вопросе, практически все выступавшие под разными предлогами просили центр об одном — финансовой поддержке. Поскольку как ни крути, а известная поговорка хлеборобов «Весна год кормит» придумана как будто специально для дорожников. Упустишь время, не запасешь с весны необходимое количество материалов, ГСМ, не подготовишь технику — считай, пропал год. Может быть, поэтому обещания И.Урманова об опережающем финансировании весенних затрат были восприняты как обнадеживающий итог селекторного совещания.

Владимир СТАРОСТИН

НАЗНАЧЕНИЯ

О ЗАМЕСТИТЕЛЕ РУКОВОДИТЕЛЯ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ДОРОЖНОЙ СЛУЖБЫ РОССИИ

Правительство Российской Федерации ПОСТАНОВЛЯЕТ:

Назначить МОШКИНА Юрия Алексеевича заместителем руководителя Федеральной дорожной службы России.

Председатель Правительства Российской Федерации Е.ПРИМАКОВ (Постановление Правительства РФ от 13 января 1999 г. № 57)

* * *

Юрию Алексеевичу МОШКИНУ — 41 год. Родился в Москве. После окончания Московского финансового института работал на различных должностях в Министерстве финансов РСФСР. Прошел путь от рядового экономиста до начальника управления и руководителя департамента министерства. С 1996 по 1999 год являлся заместителем министра финансов Российской Федерации. В январе нынешнего года назначен заместителем руководителя Федеральной дорожной службы России.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

ПОЗДРАВЛЯЕМ!

О награждении государственными наградами Российской Федерации

За заслуги перед государством, высокие достижения в производственной деятельности и большой вклад в укрепление дружбы и сотрудничества между народами наградить:

ОРДЕНОМ ПОЧЕТА

МУХАМЕТОВА Сабира Гайсовича — начальника Шарлыкского дорожного ремонтно-строительного управления государственного предприятия «Оренбургавтодор», Оренбургская область;

ОРДЕНОМ ДРУЖБЫ

ГЕФЛИНГА Виктора Георгиевича — начальника Викуловского дорожного ремонтно-строительного управления государственного предприятия «Тюменское областное дорожно-эксплуатационное предприятие», Тюменская область.

За большой вклад в развитие и совершенствование дорожного хозяйства и многолетний добросовестный труд наградить:

МЕДАЛЬЮ ОРДЕНА «ЗА ЗАСЛУГИ ПЕРЕД ОТЕЧЕСТВОМ» II СТЕПЕНИ

БОЛЬШАКОВУ Надежду Николаевну — производителя работ Пригородного дорожного ремонтно-строительного управления № 1, Ленинградская область;

БУДРИНА Геннадия Вениаминовича — главного специалиста государственного учреждения «Управление автомобильных дорог Новгородской области «Новгородавтодор»;

БОГАЧЕВУ Веру Валентиновну — производителя работ управления акционерного общества производственно-коммерческой фирмы «Южуралавтобан», Челябинская область;

ВЕРЕЩАГИНА Алексея Федоровича — заместителя начальника управления автомобильными дорогами Архангельской области;

ВИЛЛЕВАЛЬДТА Петра Ивановича — начальника государственного учреждения «Управление автомобильных дорог Новгородской области «Новгородавтодор»;

ГОЛУБЕВУ Галину Васильевну — производителя работ Бокситогорского дорожного ремонтно-строительного управления, Ленинградская область;

ГУСЕВА Геннадия Ивановича — машиниста смесителя асфальтобетонного завода Лужского дорожного ремонтно-строительного управления № 2, Ленинградская область;

ДРОЗДОВА Александра Ивановича — машиниста смесителя асфальтобетонного завода Пригородного дорожного ремонтно-строительного управления № 2, Ленинградская область;

ИВАНОВУ Галину Павловну — дорожного мастера Пригородного дорожного ремонтно-строительного управления № 3, Ленинградская область;

КОЗЛОВСКОГО Николая Владимировича — начальника Тосненского государственного дорожного ремонтно-строительного управления, Ленинградская область;

КУПРЯШИНА Виктора Федоровича — водителя автомобиля Тосненского государственного дорожного ремонтно-строительного управления, Ленинградская область;

НИКОЛАЕВА Александра Владимировича — производителя работ управления производственно-коммерческой фирмы «Южуралавтобан», Челябинская область;

СТАРИНА Владимира Петровича — водителя автомобиля управления автомобильными дорогами Архангельской области «Архангельскавтодор».

За мужество и самоотверженность, проявленные при ликвидации последствий аварии на Чернобыльской АЭС, наградить:

ОРДЕНОМ МУЖЕСТВА

БОРУНОВА Николая Ивановича — токаря акционерного общества «Комплексные дорожные машины», Смоленская область;

БУРЫКИНА Сергея Алексеевича — мастера акционерного общества «Комплексные дорожные машины», Смоленская область;

ПАВЛОВА Александра Федоровича — мастера акционерного общества «Комплексные дорожные машины», Смоленская область.

МЕДАЛЬЮ «ЗА СПАСЕНИЕ ПОГИБАВШИХ»

ПАРАХИНА Николая Валентиновича — инженера-технолога акционерного общества «Комплексные дорожные машины», Смоленская область.

За заслуги в области строительства и многолетний добросовестный труд присвоить почетное звание

«ЗАСЛУЖЕННЫЙ СТРОИТЕЛЬ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

АГАФОНОВУ Юрию Васильевичу — начальнику управления транспорта администрации Кировской области;

АСТГУНОВУ Курбанали Айгуновичу — начальнику Кулинского районного управления автомобильных дорог, Республика Дагестан;

БАТОВУ Николаю Андреевичу — директору Самарского филиала акционерного общества «Мостостроительная фирма «Автомост», Самарская область;

ГАЛКИНУ Сергею Владимировичу — директору Нижневартовской районной дирекции, Ханты-Мансийский автономный округ;

ГОРБАТКОВУ Филиппу Дмитриевичу — начальнику управления автомобильных дорог администрации Брянской области;

ГЛУХОВУ Виктору Петровичу — главному инженеру общества «Троицкое дорожное ремонтно-строительное управление», Челябинская область;

ЗАЙЦЕВУ Николаю Трофимовичу — заместителю начальника Омского областного дорожно-эксплуатационного предприятия автомобильных дорог «Омскавтодор»;

ИСАЕВУ Николаю Петровичу — бригадиру арматурщиков Ростовского филиала акционерного общества «Мостостроительная фирма «Автомост», Ростовская область;

КОРОЛЕВУ Геннадию Михайловичу — начальнику Кольского государственного дорожного ремонтно-строительного предприятия, Мурманская область;

КОРЖУ Николаю Николаевичу — начальнику дорожного ремонтно-строительного управления государственного предприятия «Оренбургавтодор», Оренбургская область;

ЛАНСКИХ Евгению Степановичу — директору департамента строительства и эксплуатации автомобильных дорог администрации Курской области;

МНОГОГРЕШНОВУ Александру Александровичу — генеральному директору акционерного общества «Красавтодорстрой», Красноярский край;

ОРЛОВУ Петру Петровичу — начальнику управления автомобильными дорогами Архангельской области;

ПАНЧИХИНУ Василию Владимировичу — директору Ростовского филиала акционерного общества «Мостостроительная фирма «Автомост», Ростовская область;

ПИСЧИКОВОЙ Анне Ивановне — дорожному мастеру товарищества «Миасское дорожное ремонтно-строительное управление», Челябинская область;

САБАДАШВИЛИ Галине Ивановне — начальнику отдела проектных работ Краснодарского краевого управления автомобильных дорог общего пользования «Краснодаравтодор»;

САВЧЕНКО Александру Георгиевичу — заместителю начальника государственного предприятия «Алтайавтодор», Алтайский край;

САМОЙЛЕНКО Анатолию Дмитриевичу — машинисту копра Астраханского филиала акционерного общества «Мостостроительная фирма «Автомост», Астраханская область;

СЕРДЮКУ Василию Николаевичу — начальнику Почепского дорожного ремонтно-строительного управления государственного проектно-ремонтно-строительного предприятия «Брянскавтодор», Брянская область;

СОЛОПОВУ Анатолию Ивановичу — директору Астраханского филиала акционерного общества «Мостостроительная фирма «Автомост», Астраханская область;

СПЕКТОРУ Александру Эдуардовичу — заместителю директора федеральной дирекции автомобильной дороги Москва — Воронеж, Воронежская область;

ТРУБНИКОВУ Ивану Яковлевичу — начальнику управления № 1 государственного предприятия «Оренбургавтодор», Оренбургская область;

ХУБИЕВУ Владимиру Магометовичу — начальнику управления автомобильных дорог общего пользования «Карачаевочеркесавтодор», Карачаево-Черкесская Республика.

«ЗАСЛУЖЕННЫЙ ЭКОНОМИСТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

ДЬЯКОВУ Леониду Федоровичу — главному экономисту государственного предприятия «Алтайавтодор», Алтайский край;

«ЗАСЛУЖЕННЫЙ УЧИТЕЛЬ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

ПОВАГИНУ Анатолию Тимофеевичу — преподавателю Екатеринбургского автомобильно-дорожного колледжа, Свердловская область.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Знакомьтесь: Эвенкийский автономный округ

Эвенкийский автономный округ — самостоятельный субъект Российской Федерации. Имеет свой бюджет и правовое поле. Его политическое положение определяется договором о разграничении полномочий между Россией, Красноярским краем, Эвенкийским автономным округом и Таймырским (Долгано-Ненецким) автономным округом.

Площадь — 750 тысяч кв. км, население — 20 тысяч человек. Административный центр — поселок городского типа Тура. Кроме того, имеются три района и 26 населенных пунктов. Средняя плотность населения составляет 0,03 человека на 1 кв. км. А одно поселение приходится на 28 тысяч кв. км.

Автономный округ не зря называют кладовой неисчерпаемых сокровищ. Чего только нет в здешних толщах вечной мерзлоты: железо, титан, медь, никель, свинец, стронций, апатит, графит, исландский шкат, уголь (Тунгусский каменноугольный бассейн — один из крупнейших в мире), золото, алмазы, нефть... В Эвенкии четыре месторождения нефти — Куюмбинское, Собинское, Пайгинское и, самое крупное, Юрубченское. Основные виды производства — нефте- и газодобыча, геологоразведка. Перспективна лесозаготовка. Общие запасы леса составляют 3657,4 млн. куб.м, в том числе примерно половина — спелые и перестайные леса.

Коренное население — эвенки, якуты и кето — занимаются промысловой охотой, оленеводством и животноводством.

Транспорт играет исключительно важную роль в жизнеобеспечении Эвенкии, что связано с ее отдаленностью от промышленно развитых районов страны и Красноярского края, ее огромной территорией, а также с узкой специализацией хозяйства. Транспортная система включает речной, автомобильный и авиационный транспорт, которые взаимно дополняют друг друга исходя из стоимости перевозок, временной и территориальной доступности.

В 1993—1995 годах в функционировании транспортной системы округа произошли существенные изменения, обусловленные резким возрастанием тарифов и снижением интенсивности транспортных потоков в связи с прекращением деятельности значительной части геологических экспедиций.

Дальнейшее социально-экономическое развитие округа определяется программой губернатора Эвенкийского АО, опирающейся на разработку Сибирского отделения РАН. Суть программы — максимальный учет интересов как коренного населения, так и русских, проживающих здесь на протяжении нескольких поколений.

ТРУДНЫЕ ДОРОГИ ГУБЕРНАТОРА

Александр Александрович Боковиков — губернатор Эвенкийского автономного округа. Он один из авторов уникальной программы освоения этой бедной богатой северной территории. С такой программой в марте 1997 года он шел на выборы и победил. Потом успешно защитил ее в Правительстве Российской Федерации: основные положения губернаторского проекта одобрены правительственной комиссией. Составная часть программы, правда, пока еще не до конца сложившаяся, — концепция развития сети дорог ЭАО и выходов на «материк».

— Александр Александрович, бригада журналистов нашего издания проехала почти тысячу километров по автозимникам Эвенкии, и мы, так сказать, воочию убедились, что «дорожный» вопрос ставится вами необычайно остро. Я понимаю: без дорог невозможны ни подъем экономики, ни просто человеческое общение. Но теперь они как бы фетишизируются, возводятся в культ. А раньше, лет 10—15 назад, им разве придавалось меньше значения?

— Отправной точкой нашего разговора надо считать проблему северного завоза. Чтобы обеспечить жизнедеятельность Эвенкии, ежегодно требуется доставлять не менее 150 тысяч тонн грузов. Это продукты питания, товары первой необходимости, топливо, ГСМ, стройматериалы. Если же иметь в виду и нормальную работу нефтяников, газовиков, геологов, то эту цифру надо удвоить. Раньше оперативные грузы доставлялись авиацией, остальные — речным транспортом по Енисею, Нижней и Подкаменной Тунгуске. Но сейчас тарифы сильно подскочили. Достаточно сказать, что один час эксплуатации вертолета стоит 9 тысяч рублей, не считая НДС. «Кусаются» и цены перевозки грузов на судах. На зимниках тонно-километр по сравнению с водными путями на 40—50 процентов дешевле. И это при том, что ежегодное возобновление их и содержание обходится нам более чем в 20 миллионов рублей.

Но это еще не все. Навигация у нас продолжается не более трех недель — с конца мая до середины июня. В это короткое время нужно сосредоточить огромное количество финансовых ресурсов, что не под силу ни Правительству РФ, ни тем более окружному бюджету. Проложив же в конце прошлого года зимник, скажем, от Ванавары до Усть-Илимска Иркутской области, то есть до ближайшей железнодорожной станции, мы растянули завоз на 5 месяцев, причем доставили груз сразу до глубинных сел, минуя его перевалку на берегах рек. Без зимников нам не избежать ситуаций, которые сложились в Корякском и Ненецком автономных округах и отчасти в Якутии и на Чукотке, когда с помощью МЧС пришлось эвакуировать тысячи жителей из-за нехватки топлива в селах их постоянного проживания. Там, правда, сказалось отсутствие инвестиций, но и фактор бездорожья сыграл свою пагубную роль.

Меры по урегулированию северного завоза в Эвенкию, чтобы округ получал все необходимое для зимовки, и опора в перспективе на свои собственные силы — центр нашей программы первоочередных действий.

— В чем ее суть?

— В создании нефтегазового комплекса, прежде всего в интересах удовлетворения собственных нужд территории, а затем и для транспортировки топлива на «материк». С реализацией этой программы, особенно второй ее части, перед нами открываются перспективы выхода округа в разряд самофинансируемых

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

регионов, а отсюда — оздоровление экономики, улучшение социальной сферы. Сначала мы устанавливали как бы очередность в осуществлении обеих частей программы, но сейчас реализуем их одновременно. По специально проложенному зимнику протяженностью 235 километров началась перевалка нефти от скважины № 5 Юрубченского месторождения Эвенкии до Северо-Енисейска, районного центра Красноярского края. Перевезено топлива, правда, пока немного, примерно 1250 тонн, но, как говорят, лиха беда начало. До конца года, с возобновлением зимника в октябре—ноябре, объем перевозок достигнет 2000 тонн. Затем ежегодно эта цифра будет удваиваться, пока не вступит в строй нефтепровод, строительство которого мы намерены начать не позднее 2001 года. Привлекательность этого проекта состоит в том, что он сразу же начинает зарабатывать деньги на свое развитие, а значительная часть налогов пойдет в доход Байкитского района и округа в целом.

Есть и вариант этого проекта (или, может быть, более позднее его продолжение), который нуждается в дополнительной проработке. Дело в том, что Юрубчено-Тохомская зона в Байкитском районе находится всего-то в 300 километрах от железнодорожной станции Карабула Красноярского края и в 500 — от ближайшего трубопровода. Что это означает для нас, думаю, объяснять не надо.

— А велики ли запасы нефти, каковы тут прогнозы?

— Запасы углеводородного сырья только в Байкитском районе поистине огромны: нефти — 1,2 миллиарда тонн, газа — 0,8 триллиона кубометров, конденсата — 80,5 миллиона тонн. Для нефтяных пластов ЮТЗ характерно высокое внутрипластовое давление, что может обеспечить на длительное время фонтанный способ добычи нефти. Нефть — высокого качества и сравнительно дешева при добыче. Байкитские месторождения лишь по разведанным запасам не уступают крупнейшим нефтегазовым зонам Урало-Поволжья и Западной Сибири. Значение ЮТЗ для страны возрастает еще и потому, что в России катастрофически снижается как добыча нефти, так и прирост ее запасов. Цифры, надеюсь, вам известны.

— Проявляют ли интерес к эвенкийской нефти иностранные фирмы?

— Да, интерес большой. В нашем списке более 30 инофирм, от американских до японских. Но всех пугает необходимость огромных капиталовложений, отдаленность и неблагоустроенность Эвенкии.

Пока реален, и то не в близкой перспективе, лишь один российско-китайский (Восточный) газовый проект.

— Расскажите о нем подробнее.

— Подписание договора высшими должностными руководителями КНР и России состоялось в конце 1998 года в Пекине. Им предусмотрено строительство трансконтинентального газопровода из Ковыктинского газового месторождения Иркутской области. С начала прошлого года при Минтопэнерго РФ создана рабочая группа для выработки единой стратегии экспорта углеводородных ресурсов в страны АТР. В нее входят и представители Эвенкии.

Наши месторождения расположены на относительно небольших расстояниях друг от друга и от Ковыктинского месторождения и в силу удобного географического положения рассматриваются как реальная база для интеграции в этот проект. Тем более собственных запасов газа в Ковыктинском месторождении для полной реализации проекта недостаточно. Наша доля может быть от 13 до 18 миллиардов кубических метров газа в год. На последующих этапах развития проекта возможна дополнительная ежегодная поставка в страны АТР 30 миллионов тонн нефти по параллельной нитке нефтепровода.

— Оставим пока Восточный проект. И без него вам необходимы колоссальные средства только для создания коммуникаций — линий электропередачи, дорог, газо- и нефтепродуктопроводов. Вряд ли какая-то нефтяная компания располагает сейчас такими большими суммами свободных средств.

— Освоение новых месторождений — дело государственное. Нужно объединение усилий Правительства РФ, администрации Эвенкийского АО, соседних регионов, прежде всего Красноярского края и Иркутской области, инвесторов. Никому в одиночку с этой задачей не справиться. На территории Эвенкии сегодня три нефтяные компании: Восточно-Сибирская нефтегазовая, Восточная нефтяная, «Славнефть». Они должны работать сообща. Пока же каждую из них интересует только своя сфера деятельности. Объединить их усилия и в интересах округа еще не удалось.

— Однако вернемся к дорогам. Как в ваших замыслах они связаны с программой социально-экономического развития Эвенкийского АО, с нефтегазовыми проектами?

— Суть нашей дорожной концепции — в создании разветвленной сети автозимников, общей протяженностью примерно 7 тысяч километров, с постепенным превращением их в дороги круглогодичного пользования, хотя бы низшей, пятой категории. Поскольку эта задача огромна и по срокам исполнения, и по капиталовложениям, выделяются приоритеты — это транспортные выходы из округа на «Большую землю». Их четыре. О двух из них — направлениях на Усть-Илимск и Северо-Енисейск я уже говорил.

Третий зимний маршрут Байкит — Богучаны давно используется нами для завоза грузов из центральных районов Красноярского края. Но он длинен и труден. Дело в том, что район Богучан один из слабоосвоенных в Красноярском крае. Этот район включен в программу «Нижнее Приангарье», там строится ГЭС, к ней из краевого центра ведут дорогу, но за-

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

вершение — дело не ближайшего времени. Пока наша дорога на Богучаны как бы упирается в тупик. Какое-то время она развития не получит. Пока не является актуальным и четвертое направление — зимник от Богучан через Кежму на Ванавару, поскольку появилась альтернатива: Ванавара — Усть-Илимск.

Среди внутренних зимников наиболее активно используются направления Тура — Эконда (410 км), Тура — Чиринда (560 км), Тура — Ессей (810 км); Тура — Кислокан — Стрелка — Чуня — Ванавара. Мы уделяем им особое внимание потому, что в населенных пунктах Эконда, Чиринда, Ессей, Кислокан преимущественно проживает коренное население округа и они находятся вне досягаемости речного транспорта. По этим же маршрутам предполагается осуществлять завоз местной нефти и угля с мини-разрезов, что должно практически полностью закрыть потребности в топливе прилегающих к зимникам поселений.

— Общая схема зимников Эвенкии понятна. На «самыми-самыми», как я понимаю, остаются названные вами направления Ванавара — граница Усть-Илимского района и Байкит — граница Северо-Енисейского района.

— Совершенно верно. И главная цель моего интервью как раз и состоит в том, чтобы привлечь к ним внимание Федеральной дорожной службы. Без ее помощи мы не сумеем построить дороги, ведь наш бюджет на 80 процентов остается дотационным, а значит, выполнение любой социально-экономической программы проблематично.

— А в варианте зимников эти дороги со своей задачей не справятся?

— Во все возрастающем объеме перевозок — нет. Скорость на них — не более 20 километров в час, движение бензовозов с прицепами невозможно, «живут» зимники не более 5 месяцев в году. То есть у них есть строго ограниченный предел, который может устроить нас лишь временно. К тому же эти дороги замышляются и как технологические подъезды для строительства нефтепроводов.

— Давайте поразмышляем о том, какими должны быть ваши первые шаги, чтобы аргументы для ФДС были убедительными и юридически обоснованными. Думаю, что дорожную программу после ее доработки надо утвердить вам или Законодательному собранию округа, то есть придать ей силу официального документа. Потом главные дорожные приоритеты обосновать экономически.

— Да, вы правы. Нам важно не опоздать. Насколько мне известно, Иркутский проектный институт ГипродорНИИ под эгидой ФДС сейчас разрабатывает программу «Дороги Восточной Сибири», в которую войдут 16 регионов. И наши интересы должны быть учтены в ней сполна. Мы ведем по этому вопросу переписку с ФДС.

— Но в ней идет речь только о строительстве дороги Ванавара — граница Усть-Илимского района протяженностью 250 километров. Дорога от Байкита до границы Северо-Енисейского района в письме даже не упоминается. Я понимаю, она в качестве приоритетной задачи возникла недавно, из-за несколько неожиданно заключенного нефтяного соглашения с Северо-Енисейском. Но ее надо зафиксировать официально.

— Может быть, есть смысл взять на себя инициативу по созыву совещания представителей соседних регионов и ФДС, чтобы обсудить дорожную проблему.

— Хорошая идея. Именно так поступила администрация Ханты-Мансийского автономного округа, когда решала судьбу своей дорожной программы. В ходе ее обсуждения выяснилось, что она представляет интерес не только для ХМАО, но и Ямало-Ненецкого автономного округа, Тюменской, Свердловской, Томской областей и России в целом. Готовность консолидировать товарно-финансовые ресурсы для реализации программы высказали руководители соответствующих субъектов Федерации, границы программы были расширены и закреплены в концепции строительства магистральных автомобильных дорог в Западно-Сибирском (позднее добавили — Уральском) регионах. Соглашение подписала ФДС. И дело пошло.

— Я понимаю, буквального повторения история не допускает. Но положительный опыт можно и нужно использовать сполна.

Беседу вел
Вадим АСТАШИН

ПРЕДСТАВЛЯЕМ
Дорожный фонд Эвенкийского автономного округа

Дорожный фонд ЭАО как организация государственного управления дорогами, выполняющая функции заказчика, создан в 1993 году.

Специфика автомобильных перевозок в округе определяется отсутствием постоянной дорожно-транспортной сети. Движение транспорта и внутри территории, и в направлении «материка» возможно лишь по зимникам. Они действуют в период с ноября по апрель (в Заполярье — до мая). Прокладываются, как правило, по отработанным сейсморазведочным профилям шириной 4—5 метров. Это означает, что движение на них одностороннее, через 5—10 километров устраиваются разъезды. Двустороннее движение при необходимости организуется лишь по ледовому покрову рек Нижней и Подкаменной Тунгуски.

Всего существует 7640 км временных дорог, соединяющих населенные пункты, стоянки рыбаков, охотников, оленеводов, геологов, вахтовые участки газовиков и нефтяников. Ежегодно возобновляется лишь часть зимников, насколько это позволяют финансовые средства. Раньше основную часть затрат по эксплуатации дорог несли геологические экспедиции. С закрытием значительной их части, а также в связи с отсутствием техники и денег в агропромышленном комплексе устройство и содержание автозимников осуществляется полностью за счет территориального дорожного фонда и дотаций из Федерального дорожного фонда.

В Эвенкии есть лишь один «профессиональный» дорожный подрядчик. Это ДРСУ, обслуживающее 17-километровый участок от Туры до аэропорта. Размещение заказов на пробивку автозимников осуществляется на конкурсной основе среди геологоразведочных и нефтедобывающих предприятий. В 1998 году было объявлено 18 конкурсов, по их результатам заключено 16 контрактов. Всего было подано 28 заявок, некоторые из них были отклонены по причине несоответствия претендентов квалификационным требованиям.

В 1998 году введены в действие две новые зимние дороги, соединяющие Эвенкию с Иркутской областью и Красноярским краем: Юрубченская-5 — Северо-Енисейск и Ванавара — Усть-Илимск. В настоящее время прорабатывается вопрос их строительства для круглогодичного пользования.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

ЭВЕНКИЙСКИЙ ДОРОЖНИК

Эрна Игнатова

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Вадим АСТАШИН

ЕСТЬ ЖЕНЩИНЫ В ЭВЕНКИЙСКИХ СЕЛЕНЬЯХ...

Я долго думал: почему Эрна Васильевна Игнатова, филолог по образованию, стала главной дорожницей Эвенкии? По призванию? По необходимости? По случайному стечению обстоятельств? Ответ пришел ко мне после долгой беседы.

1.

С концом зимнего дорожного сезона у Эрны Васильевны начинается новая головная боль. Нужно опять определять сеть возобновляемых зимников. Казалось бы, что здесь мудреного? Все поселки остались на месте. Известны и места вахтовых участков нефтяников, стоянки рыбаков, охотников. Соединить их между собой — вот и сеть. Ее протяженность по максимуму определена еще шесть лет назад, в 1993-м, когда Эрну Васильевну назначили директором дорожного фонда Эвенкийского автономного округа. Она тогда сказала: «Должно быть 7640 километров зимников, и ни метра меньше».

Однако каждый год жизнь вносит коррективы в эту цифру. Она вновь и вновь решает это уравнение более чем с двумя неизвестными. Потому что составление зимней дорожной схемы для доклада губернатору — это в сущности распределение дорожного бюджета. А его, как ни крути, с какой стороны ни считай, на все временные дороги не хватает. И полной их схемы не получается.

А что, собственно, делить? Что у Эрны Васильевны лежит в дорожном кошельке? На сегодняшний день всего 2300 тысяч рублей, таков объем территориального дорожного фонда. Немного. Но в Эвенкии нет крупных дорожных предприятий и больших денег пока не предвидится. Одно хорошо — нет должников.

Мне приходилось изучать наполняемость дорожного фонда в других регионах. Так вот, 60 — 80 процентов от прогнозируемой суммы — красная цена. Больше нигде нет. Зато есть области, где недоимки превышают годовой объем ТДФ. В Эвенкии все сходится тютелька в тютельку. Что запланировано, то и получено.

Во многом это удается благодаря взаимодействию с налоговиками. Дело порой доходит до курьезов. Налоги собирает налоговая инспекция, а прогноз поступлений требуют от дорожного фонда, хотя он не ведет расчет налогов в организациях. Выручает интуиция Эрны Васильевны. Все плательщики-предприятия ей известны. Экономическое их состояние примерно представляет. И говорит смело: «В таком-то году получим налога на пользователей дорог на 200 тысяч больше». И почти всегда угадывает.

Не ошибается еще и потому, что знает: обмана почти не бывает. В Эвенкии слишком уважительно относятся к дорогам, чтобы кто-то посмел нарушить Закон о дорожных фондах. Люди знают: дороги — жизнь. И совсем не в иносказательном смысле. Нет зимников — не будет в полном объеме северного завоза, не доставят грузов в глубинку, где нет судоходных рек, не будет товаров и топлива для зимовки.

Итак, поступление 2 миллионов 300 тысяч рублей гарантировано. Что еще? А еще Эрна Васильевна сумела защитить в ФДС субвенции на сумму 21,5 миллиона рублей. Если эти деньги придут полностью (чего еще никогда не бывало), то дорожная казна приблизится к 24 миллионам рублей. Их на все зимники не хватит ни при какой погоде. Потому что всего приходится (если вычесть другие расходы) около 3000 рублей на километр. Это и на строительство зимника, и на его пятимесячное содержание. Не густо.

2.

Вот и думает Эрна Васильевна, как скроить этот Тришкин кафтан. Чтобы заплатить меньше, а построить зимников больше. Кое-какая надежда есть на торги. В прошлом году в них участвовало 20 претендентов. Все обещали обеспечить высокое качество стройки, сжатые сроки. По стоимости работ конкурсанты почти ничем не отличались друг от друга. Все-таки Север. Всякие надбавки, коэффициенты. Да и жизнь здесь дороже, чем на «материке». Кое-кто, правда, собирался содержать зимники и за меньшие деньги, но им пришлось отказать по причине технической несостоятельности. Так что серьезной экономики не получилось. Да и в этом году на нее трудно надеяться. Рынок дорожных работ сложился, зафиксировались и цены. А это значит, что дорожного бюджета хватит на 5—5,5 тысячи километров, не больше. Еще две тысячи временных дорог финансированием обеспечено не будет. Вот и выбирай, кого облагодетельствовать, а кого обидеть.

Глубинным селам Эконда, Чиринда, Ессей, Кислокан в дороге отказать нельзя. Там живет коренное

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

население и нет судоходных рек. Без зимников оно полностью будет отрезано от внешнего мира.

Эрна Васильевна вспоминает, что на заре демократизации, примерно тогда, когда она стала директором дорожного фонда, некоторые чиновники правительственного ранга заявили: «Север нам не нужен». «Нам» — это, очевидно, России. И сразу же сократилось кредитование на северный завоз, урезалось финансирование геологических экспедиций. Ушли геологи — ушли деньги. И Север стал замирать. Люди, кто мог, а точнее, кто успел, побежали на «большую землю». Трое из каждых четырех уехали в теплые края.

Предположим, Ломоносов ошибся, когда говорил, что могущество России будет прирастать Сибирью. Допустим, богатые недра Эвенкии сегодня России не нужны. Но коренное-то население — от него ведь не откажешься. Эвенки, якуты, кето жили здесь испокон веков и уезжать никуда не собираются. Их что, надо бросить на произвол судьбы? Это несложно. Достаточно не проложить зимник и оставить людей без топлива, без боеприпасов для охоты, без снасти для рыбной ловли, без минимума товаров. Не завезти учебников в школы и медикаментов в больницы.

Коренными себя считают и многие русские, другие национальности, живущие здесь на протяжении многих поколений. Та же Эрна Васильевна. Как-то, когда наша беседа стала более откровенной, я спросил ее, кто она по национальности. Она отвечала долго, подробно, и голос ее дрожал. Ее бабушка была немкой Поволжья, которую в начале войны с девятью несовершеннолетними детьми выслали в Эвенкию. Ее мать вышла замуж за местного. А сама Эрна приглядела себе в мужья летчика, только что выпустившегося из училища и назначенного в Туринский авиаотряд командиром Ан-2. Сейчас у них двое детей, две дочери. Есть уже и внук. «Вот и скажите, кто мы по национальности?» — ответила вопросом на мой вопрос Эрна Васильевна. Я сказал полушутливо-полусерьезно: «Вы — немка, потому что немецким именем нарекла вас немка-бабушка».

3.

После окончания Красноярского пединститута молодая учительница русского языка и литературы два года проработала в краевом центре. Но потом потянуло домой, в Туру. Там она работы по специальности не нашла. В то время в стране был модным лозунг «Даешь Север!» В Эвенкию ехали и по долгу, и за длинным рублем. В избытке были многие специалисты, в том числе и учителя.

Переезд в Туру и назначение директором дорожного фонда разделяет период в 20 лет. Кем только она не работала в это время. Была юрисконсультом Илимпийского райкоопа, заместителем председателя его правления по кадрам, секретарем райкома комсомола, помощником командира летного отдела по штабной работе.

Должность специалиста первой категории отдела промышленности и транспорта администрации округа стала для нее в определенной степени этапной. Здесь ее заметил губернатор. Заметил и по достоинству оценил дотошность в решении должностных задач, творческую активность, энергию, организаторские способности, смелость брать ответственность на себя. Тогда уже шел отток людей с Севера. И губернатор, вполне естественно, стал делать ставку на людей, чьи корни — в глубине северных поколений, на тех, кто не собирается уезжать. Они, по его мнению, должны занимать ключевые посты и в администрации, и на предприятиях. Так Эрна Васильевна стала хозяйкой дорог, как уважительно ее называют в «конторе».

Обозрев биографию, разве мы осмелимся отрицать, что она не «лицо коренной национальности»? Здесь, в Туре, похоронены ее родители, здесь она родилась, живет и половину жизни трудится во славу края, который стал ей родным. Ее дети — это уже четвертое поколение северных жителей, и потому она восторженно встретила социально-экономическую программу нового губернатора Эвенкийского автономного округа Боковикова, суть которой — максимальный учет интересов коренного населения. Эрна Васильевна как главный дорожный чиновник Эвенкии должна, нет, просто обязана обеспечить выполнение губернаторской программы в дорожном отношении. Это как раз тот случай, когда мы следуем в фарватере чьих-то идей и по обязанности, и по душе. Дорогам в глубинку Эвенкии быть!

4.

Ну а какие же еще дорожные приоритеты выделяет Эрна Васильевна? В прошлом году появились две новые зимние трассы — от Ванавары в сторону Усть-Илимска и от Юрубчена-5 в направлении Северо-Енисейска. И хотя они прожили всего пять месяцев, стало очевидным: без них уже невозможно обойтись. Обе дороги приобрели историческое, прямо-таки судьбоносное для Эвенкии значение.

По первой пошел завоз грузов, растянутый по времени. Это альтернатива водному транспорту, причем примерно вполовину удешевленная. Потом, когда дорога станет постоянного действия, проблема северного завоза для Эвенкии вообще будет снята, поскольку автономный округ получит круглогодичный выход к железной дороге в Усть-Илимске.

По второй дороге начали вывозить нефть, это путь к самоокупаемости региона. И хотя, конечно, от замысла до полного его воплощения дистанция огромного размера, все-таки нельзя отрицать главного: начало крупным преобразованиям в экономике округа положено. Чтобы идти дальше, наращивать темпы социально-экономического развития, нужна дорога, способная работать круглый год. Точнее, эти две новые дороги.

У Эрны Васильевны забот прибавилось. Чтобы как-то подступиться к делу, нужно технико-экономическое обоснование. За эту работу по обеим дорогам проектный институт запросил 2 миллиона рублей. А где их взять? Из территориального дорожного фонда? Так он полностью и уйдет на эти цели. Весь пар, как говорят, уйдет в свисток, и сил для движения локомотива не останется.

Или, быть может, потрясти субвенции? Но тогда сеть зимников уменьшится еще на 600 километров. Строить одни дороги и во имя этого гробить другие — это же парадокс. И потом, кто позволит? Истратить часть субвенций на экономическое обоснование новых дорог, а затем и на их проектирование — значит допустить нецелевое использование средств со всеми вытекающими отсюда последствиями. И это понятно — субвенции даются под строго фиксированные цели.

Какие же должны быть первоочередные действия Эрны Васильевны? Видимо, она должна составить точные расчеты, расписать, сколько и на что нужно денег, распределить их по годам, по объектам работ и положить этот фолиант на стол бюджетной комиссии ФДС. И... обивать пороги, доказывать, убеждать. Иного пути, похоже, нет. Ибо нужных средств в территориальном дорожном фонде в обозримом времени не предвидится, без дорог же Эвенкии из экономического тупика не выбраться. Главное, не сидеть сложа руки, не ждать какого-то чуда. Сидеть и ждать — дело бесперспективное и неблагодарное. Напротив, если стучаться, то дверь открывают.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

5.

Когда наступает сезон приемки зимников, Эрна Васильевна неделями на трассе. Надо посмотреть, обойдены ли наледи, обеспечена ли безопасность движения по серпантинам, достаточна ли ширина дорог, есть ли разъезды. Тут ведь важно не столько обнаружить недостатки, сколько их предупредить. Переделка всегда обходится дороже. Больше половины дорог, или примерно три тысячи километров, объезжает Эрна Васильевна лично. Изматывается тогда сильно.

По этой причине даже конфликт с мужем вышел. «Тебе что, больше всех надо?» — в сердцах спросил он. «Ты же знаешь, от себя я требую больше, чем от других», — ответила она. Он в общем-то знал, что она ничего не делает вполсилы. Что для нее честь, достоинство, деловая репутация превыше всего. И в этой вспышке были претензии скорее к себе: не всегда ценит Николай Петрович Игнатов у жены эти качества.

Но косые взгляды в семье Эрны Васильевны редкость. Зато каждый приезд ее с трассы превращается в настоящий праздник. Муж готовит обед, дочери прибирают комнаты. А она сидит в кресле, отдыхает, радуется теплу. Но потом вдруг встает и все начинает переделывать по-своему.

Эрна Васильевна и на работе старается настоять на своем. Чтобы делалось все так, как задумывалось, как планировалось. Если уж себя не щадит, то и другим спуску не дает. Я видел, как почтительно к ней относятся подрядчики, как уважительно с ней разговаривают. Они знают, что она будет бдительно следить за буквой и духом договора: чтобы качество дорожных работ было высоким и обеспечивалась безопасность движения. Не для себя старается — для дела.

Тут может возникнуть вопрос: а что это Эрна Васильевна такая незаменимая, все сама да сама? У нее что, помощников нет? Что на это ответить? В дирекции всего 6 человек. Это вместе с водителем, уборщицей, бухгалтером. Сейчас, правда, добавлены еще две штатные единицы. Но они пока неукомплектованы. Трудно на Севере с подбором дорожных специалистов.

В Эвенкии имеется лишь одно специализированное дорожное предприятие — по обслуживанию 17-километрового участка федеральной автомобильной дороги Тура—аэропорт. Сформировала его Эрна Васильевна и для конкретных целей, и с дальним прицелом. Рано или поздно, но дороги в Эвенкии строить будут. И тогда потребуются специализированные дорожно-строительные организации с мощной техникой. Туринское ДРСУ станет для них базой, кузницей кадров.

— Когда начнут строить дороги, я уйду, — говорит на прощание Эрна Васильевна.

Вот это зря. Опыт человека, успевшего многое увидеть, ощутить и понять в нашей многострадальной жизни, всегда дорогого стоит. Тем более опыт женщины такой необычной судьбы. Помните некрасовское: «Есть женщины в русских селеньях...» Есть такие и в эвенкийских. Это те, которые коня на скаку остановят, в горящую избу войдут. Дороги построят. Одна из них — Эрна Васильевна Игнатова, нашедшая свое счастье и в семье, и в труде.

Эвенкия — древний и загадочный край. Ее история неотделима от истории страны — со всеми ее радостями и печалями. А загадочна наша земля потому, что скрыто в ней так много тайн, разгадывать которые не одному будущему поколению.

В.Стуров

Если во всем мире сейчас бьют тревогу об истощении природных ископаемых, то у нас они практически еще не тронуты. И нужно немало времени, чтобы все их исследовать, освоить. Хотя, думаю, в какой-то части это дело уже ближайших лет. В недрах Эвенкии и нашего Байкитского района есть все. Не перечисляя, скажу: представлена почти полностью таблица Менделеева. Богата природная кладовая.

Прелесть же нашего края — в еще сохранившихся только у нас стадах диких оленей, чистых реках и озерах, полных рыбы, бескрайних лесах, которые, как и в дедовы времена, богаты соболем и белкой, медведем и лосем, глухарями и рябчиками. Под крылом самолета плывут тысячи и тысячи гектаров еще не нетронутых лесных угодий. Да и какие это леса —лиственницы, ели, кедры! Дома, построенные из них, и через 10, и через 20 лет выглядят, как новые.

Но с самолета отчетливо видны освоенные человеком островки. Это буровые вышки, профили просек — все работа геологов. Они открыли у нас огромные запасы нефти. Только одно нефтерождение — Юрубчен-

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Владимир СТУРОВ,
глава администрации Байкитского района

БАЙКИТ — МОЯ ГОРДОСТЬ И БОЛЬ

ское — не уступает по мощности Урало-Поволжскому или Западно-Сибирскому нефтегазовому району. Его уже начали эксплуатировать, скважина № 5 исправно выдает нефть «на-гора».

Бич нашего края — дороги, точнее бездорожье. Это про нас поется: «только самолетом можно долететь». А без дорог заниматься добычей нефти — безнадежное дело. Достаточно сказать, что та же пятая скважина зимой, в месяцы «пик», когда нефть развозят по котельным, работает только на 10—15 процентов мощности, ее отверстие открыто всего на 6 миллиметров.

И это с учетом того, что минувшей зимой открыт новый зимник от скважины № 5 до Северо-Енисейска Красноярского края и начат вывоз нефти соседям. Но вот наступила весна, зимник растаял, теперь 7 месяцев будет господствовать бездорожье, и скважину заглушили. То есть я хочу сказать, что освоение месторождения надо вести комплексно, одновременно строить жилье, школы, дороги круглогодичного действия. Школу-то, кстати, нефтяники, я имею в виду компанию «Славнефть», в райцентре строят, а вот дороги... Одним им, пожалуй, их не осилить.

Любое крупное строительство на Севере необходимо финансировать, на мой взгляд, из разных источников. В постоянных дорогах на северо-енисейском направлении должны быть заинтересованы федеральный центр, администрации Красноярского края и Эвенкийского автономного округа и, конечно, инвесторы, то есть нефтяные компании. И усилия нашего губернатора Александра Боковикова, который обратился за помощью в Федеральную дорожную службу, мы поддерживаем.

И.Гайнутдинов

Многое можем сделать мы, главы местных самоуправлений. Подключение местного уровня к любым программам, в том числе, конечно, и к строительству дороги, вызвано тем, что в его основу положено развитие территории. А это возможно лишь через развитие предприятий и населенных пунктов, деятельность которых в большинстве своем находится в компетенции местного самоуправления.

Я, например, готов освободить заказчика строительства этой дороги от налога на землю, хотя у меня нет лишних денег, каждая копейка на счету. Я понимаю, мы делаем общее дело, и мой скромный вклад потом окупится с лихвой.

А мой коллега, глава администрации Северо-Енисейского района Ишмурат Гайнутдинов, пошел еще дальше. Свою часть зимника, до границы с Эвенкией, он построил и содержит за счет местного бюджета, не на деньги дорожного фонда, подчеркиваю, а именно бюджета самоуправления. Эту дорогу я вообще во многом отношу за счет его инициативы, она — пример того, как соседям надо сотрудничать на взаимовыгодной основе.

Нам дорога нужна — это понятно, мы вывозим нефть. А ему? А у него с ней связаны большие планы. Ишмурат Гайнутдинов намерен в течение 2—3 лет перевести все котельные района на нефть, и только на этом экономить 20—30 миллионов рублей в год. Потом будет мини-нефтеперегонный завод — появятся свой мазут, солярка, низкооктановый бензин. Позднее пойдет через его территорию нефтепровод, опять-таки доход, налоги в местный бюджет. Будет дорога — повезут продукцию северных промыслов.

Сейчас много говорят о взаимодействии регионов, Федерации. Актуальна эта проблема и для Эвенкии. Мы приветствуем усилия всякого, у кого есть интерес к сотрудничеству. Но больше всего нам нужно притяжение к Красноярскому краю. Нас ведь сближает не только экономика, но и родственные чувства. Столько лет вместе, в одной упряжке мы тянули наш общий воз. А сейчас...

Да, Эвенкия теперь самостоятельный субъект Федерации, но, по Конституции, в составе Красноярского края. И у нас нет сепаратистских настроений, мы готовы идти навстречу друг другу. У Эвенкии есть свои представители в Законодательном собрании края, два наших депутата. Хотя они люди со стороны, не из местных, но делают для сближения двух регионов немало. И тем больнее слышать некоторые, по меньшей мере безответственные, заявления высоких чиновников краевого масштаба о том, что, дескать, Эвенкия нам не нужна, обойдемся и без нее. И даже такое говорят: мы не разрешим им тянуть нефтепровод через нашу территорию. Ну прямо отдельное государство. Не застряли бы нам суверенитеты костью в горле...

Размеры Эвенкии на приезжего действуют, как море на привыкшего к степи человека. И мне приятно отметить, что в слагаемом величии Эвенкии Байкитский район — не песчинка, а тот камень, который кладут в основу строящегося дома. Такие страны, как Франция и Германия, вместе взятые, не могут соперничать по территории с одним нашим районом. Их облететь на самолете проще, чем Байкитский район. Да, наверное, и интереснее Байкит. Ибо внизу у нас будут не серые дома и сизый дым, а глубокие реки да зеленая тайга. О размерах Байкитского района можно судить и по природным условиям. Если поселок Бурный славится выращенным картофелем и овощами, то Суринда — только оленями. В Суринде дома по северному варианту, без дворов. Почему такая разница? Да потому, что расстояние между северной и южной точками района — 500 километров.

Байкит — земля большая и богатая. Байкит — моя гордость и боль.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

КАРТА-СХЕМА ЗИМНИХ ДОРОГ ЭВЕНКИЙСКОГО АВТОНОМНОГО ОКРУГА

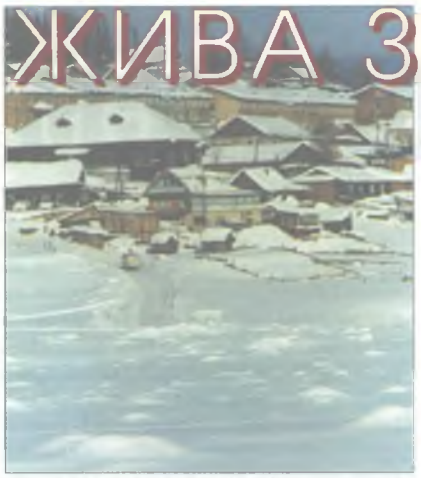
Условные обозначения:

Направление основных зимников

Эвенкийская часть Российско-Китайского (восточного) газового проекта

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

ЖИВА ЗЕМЛЯ СЕВЕРНАЯ



Полет станет дешевле

Ветеран местных воздушных линий Ан-2, помолодев душой и телом, скоро вновь появится в небе над Эвенкией, но уже под именем Ан-3.

«Омолаживание» самолета происходит в Омске, в цехах аэрокосмического объединения «Полет». На него вместо поршневого ставят турбовинтовой двигатель, примерно такой же, как на Ан-24. Это позволяет использовать уже не бензин, а авиационный керосин, что дешевле. Более мощный двигатель увеличил скорость полета до 250 км/ч. Подсчитано, что при доставке груза весом 1,2 тонны, скажем от Туры до Чиринды, за каждый килограмм надо платить примерно на 10 рублей меньше. Выгода очевидна.

Пока с «Полетом» подписан договор на модернизацию четырех самолетов. За каждый, кстати, надо уплатить почти по 4 млн. рублей, но это гораздо дешевле, чем приобрести, к примеру, аналогичную зарубежную машину «Сесна».

Уголь наш насущный

В конце января в Туре проведено совещание при министре природных ресурсов В.П.Орлове и губернаторе округа А.А.Боковикове.

Совещание приняло ряд важных решений, в том числе о коренном изменении схемы снабжения углем нескольких поселков на севере округа. Речь идет об Ессее, Чиринде, Кислокане, Стрелке, Чуне, в каждом из которых проживают от 300 до 900 человек. Угля требуется немного — от 500 до 1000 тонн для каждого поселка. Но раньше его завозили из Красноярского края, тратя на это колоссальные суммы. Теперь начинается разработка собственных месторождений. Благо, они поблизости. Надо просто решиться на такой шаг и выполнить весь объем подготовительных работ к следующей зиме.

Работу по созданию 5—6 угольных мини-разрезов, оснащенных бульдозером и экскаватором, на первой стадии возьмет на себя министерство, а через год эти предприятия станут муниципальными.

Часовня в центре России

Хочется верить, что Россия вновь будет могущественной и процветающей, а наша Эвенкия станет для страны богатой кладовой природных ресурсов с достойным жизненным уровнем своих жителей, сказал настоятель Свято-Троицкого храма пос. Тура иеромонах Григорий (Яковлев).

Готовясь к встрече 2000-летия христианства, мы планируем строительство храмов в поселках Тура, Байкит и Ванавара; сооружение часовни во имя Сергия Радонежского — в географическом центре России на берегу озера Виви, часовни Архангела Михаила на месте падения Тунгусского метеорита близ Ванавары и освещения часовни на месте бывшего храма во имя святителя Василия Великого в поселке Ессей.

Дальняя фактория

«Антология красноярской песни. XIX—XX вв.» — так называется объемное издание, подготовленное Государственным центром народного творчества.

Значительное место в ней занимает песенное творчество таймырских и эвенкийских композиторов и поэтов. В их числе — Юрий Степанович Наумов. Несколько лет он работал в Туре. Самобытные мелодии и ритмы покорили его, вдохновили на создание произведений разных жанров. Пьеса «Соло для баргана с оркестром» неоднократно звучала по радио.

В «Антологию», которая, как ожидается, к лету выйдет из печати, вошло несколько песен композитора о любимых северных краях, в том числе довольно известная «Дальняя фактория» на слова Алитета Немтушкина.

Обсудили проблемы выживания

Весной в Туре пройдет первый в истории Эвенкии съезд сельских товаропроизводителей и жителей автономного округа.

В съезде примут участие 150 делегатов, представляющих почти все населенные пункты Эвенкии. Оргкомитет съезда возглавил зам. главы администрации Артур Гасольский. Делегаты обсудят актуальные для Эвенкии проблемы выживания и развития экономики округа. К работе съезда будут приурочены различные конкурсы, выставки детского рисунка, лотереи и концерты фольклорного ансамбля «Красноярье».

Решения съезда все присутствующие, без сомнения, встретят с воодушевлением. Они верят, что жизнь будет улучшаться.

«Метки на оленьем ухе»

Так называется новая книга известного эвенкийского писателя Алитета Немтушкина.

Председатель попечительского совета благотворительного фонда «Духовное возрождение» депутат Законодательного собрания Красноярского края Г.И.Дружинин весьма восторженно отзывается о произведении: «Эта книга — нить, которая соединяет прошлые и будущие поколения малочисленного кочевого народа. Это его история, его традиции. Не дать этой культуре исчезнуть, сохранить ее для потомков — значит принять участие в формировании философии будущего. Такую задачу берет на себя Алитет Немтушкин, который на генетическом уровне помнит и быт, и жизненный уклад, и весь фольклор, в том числе и шаманские песнопения своего народа. Просто и доходчиво рассказывает он о непростой жизни северян».

Информацию для «Панорамы» предоставил заместитель губернатора Эвенкийского автономного округа Иван САФРОНОВ

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Николай ПРОКАЗОВ

НЕ ТОЛЬКО САМОЛЕТОМ

Эвенкийский автономный округ по понятиям жителя центральной полосы России — самое бездорожное место. В теплое время года здесь практически нет никакого сообщения ни с населенными пунктами, ни с соседними регионами. Но каждую осень упрямые северяне, взяв на субподряд сурового Деда Мороза, прокладывают более семи тысяч километров зимников. Недолог век этих северных трасс, тающих с приходом тепла...

Предложение руководителя дорожного фонда Эвенкии Эрны Игнатовой и заместителя губернатора Эвенкийского автономного округа Ивана Сафронова проехать по новому, очень хорошему и очень перспективному зимнику Северо-Енисейский — Юрубчен — Байкит показалось заманчивым, и мы восприняли его с энтузиазмом. Что значат каких-то 500 км? Тем более что уже приходилось пользоваться зимними дорогами в тундровой зоне. Там, по ровной, как стол поверхности, словно по асфальту, на полной скорости шли любые автомобили и даже пассажирские автобусы. Но таежный зимник оказался совсем другим, очень неожиданным. Ни мы, ни наши гостеприимные хозяева не предполагали, что на эту поездку вместе с короткими привалами для отдыха водителей и бесед с вахтовиками уйдет почти двое суток бесконечной, изматывающей тряски и качки.

В Северо-Енисейском нас встретил глава районной администрации Ишмурат Гайнутдинов. Он давно вынашивал идею об использовании в своем районе эвенкийской нефти и потому поддержал строительство этого зимника словом и делом. Непросто было найти средства на пробивку и содержание дороги в пределах района без привлечения денег дорожного бюджета, но администрация сделала это, и уже в текущем году район получил первое дешевое топливо для котельных и первое сырье для строящегося здесь нефтеперерабатывающего завода.

Не все пока получилось, как задумывали. Когда по открытому очень выгодному маршруту в Эвенкию ринулись коммерсанты, северо-енисейские руководители решили вернуть вложенные в зимник средства и установили плату за проезд в размере... полутора тысяч рублей. Такая мера не принесла никаких результатов и вскоре была благополучно забыта. Но саму идею нельзя сбрасывать со счетов. Планируя строительство постоянной дороги на этом направлении, можно подумать и о ее коммерческой эксплуатации. Трасса на первых порах будет больше не для общего пользования, а скорее как технологическая дорога для транспортировки природных богатств Эвенкии и для обеспечения жизнедеятельности добывающих предприятий. А среди них сейчас немало частных, имеющих возможность если не вкладывать деньги в строительство, то хотя бы платить за проезд и выгодную перевозку грузов.

Пост милиции на въезде в Байкит

* * *

Из Северо-Енисейского мы выехали в южном направлении и вскоре повернули на восток, в направлении на Юрубчен. Первые километры оправдывали наше ожидание. Начало зимника прошло по уже освоенной лесовозной дороге. Ровная, убегающая в тайгу грунтовка обещала приятное знакомство с изумительно красивой северной природой. Но чуть позже, с прибытием на базу «золотарей» — так здесь называют старателей, мы увидели настоящий зимник.

Артель «Северная», субподрядчик на строительстве и содержании дороги, установила здесь емкости для топлива и пару балков (бытовок)

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

для жилья. С этого участка два раза в неделю отправляется за 300 км «Кировец» с клином. Клин — сварная конструкция из гусеничных траков и труб. С его помощью выравнивают избитую колесами машин поверхность и расширяют полотно дороги, которое постоянно засыпает сползающий с обочин снег. Здешние обитатели всегда рады общению. Они детально расскажут о том, что делается на трассе, дадут толковый совет новичкам, напоят на дорожку горячим чаем.

В сотне километров, на границе Северо-Енисейского района и Эвенкийского автономного округа, расположен еще один такой стилизованный «дорожно-ремонтный пункт». Здесь базируется главный создатель зимника — мощный бульдозер «Камацу». Четырем Т-170, которые участвовали в пробивке зимника, без этого монстра пришлось бы туго. И хотя староват он уже для таких дел, стал сдавать, но, как считает бульдозерист Владислав Станкявичус, «в хороших руках еще послужит». Владислав не расстается с «Камацу» уже несколько лет. Прежде ему приходилось, несмотря на мороз, любые, даже самые сложные, поломки устранять на месте. В этот раз повезло — двигатель сняли и по зимнику отправили в стационарные мастерские на переборку.

Распростившись с «дорожно-ремонтным пунктом», мы отправились дальше, в таежное царство лесов первой категории. Разрешение на их вырубку дорогого стоит, хотя сама трасса впоследствии может оказать и оказывает тайге неоценимую услугу. Несколько раз нам попадались участки деревьев, выгоревших лишь с одной стороны зимника, преградившего путь огню. Те, кто непосредственно работает в лесу, понимают и такую пользу от дороги, но, к сожалению, желание и необходимость решать назревшие социальные вопросы заставляет «лесников» действовать формально, требуя за вырубку леса плату по высшему разряду.

* * *

Километр за километром мы продвигались во владения Эвенкии. Взгляд тщетно ловил привычные на других дорогах километровые столбики, указатели направлений и расстояний. Это лишнее на таежном зимнике. Заблудиться здесь невозможно по той простой причине, что с просеки в тайгу не съедешь. А что до расстояний, то для здешних водителей это понятие почти что условное и измеряется в часах. По крайней мере это вытекало из слов водителя «КамАЗа» Владимира Варыгина. С ним мы встретились на площадке для отдыха, которая стихийно образовалась рядом с брошенной старательской банькой где-то «перед Лысой и Веселой», если ехать из Северо-Енисейска. Две эти горы хотя и изрезаны лентами серпантинов, доставляют немало хлопот и «дорожникам», и водителям.

Владимир рассказал, что рейс от Юрубчена до Северо-Енисейского занимает 12—17 часов. Средняя скорость — не более 20 км в час. Ехать стараются ночью, когда мороз крепче, обочины не ползут, меньше шансов угодить в наледь.

Наледи — бедствие таежных речек и местных грунтов. Они появляются, несмотря на мороз, а быть может, и благодаря ему. Цивилизованно можно бороться с ними, «перехватывая» водотоки выше дороги, или наоборот, открывая им путь ниже трассы. Но для точного определения их местонахождения требуются специальное оснащение и технология. Поэтому сейчас такие места приходится просто обходить. Другая проблема, с которой столкнутся будущие строители дороги, — вечная мерзлота. Достаточно слегка нарушить верхний растительный покров, и сразу начинается таяние линз, просадки дорожного полотна, которое уже не спасешь никакой отсыпкой.

На знаменитых своей неприступностью Лысой и Веселой мы наткнулись на следы «пескоструя» — так местные водители называют комбинированную дорожную машину, большую редкость в этих краях. Увидеть КДМ не пришлось, но шлак, разбросанный ею по склонам гор, был весьма кстати.

* * *

Поздней ночью мы добрались до 5-й скважины Юрубченского месторождения. К утру были в Куюмбе, где расположилась подбаза компании «Славнефть». С нефтяников начинались многие дороги в других нефтеносных регионах России. Не исключение и Эвенкия. Отличие разве что в том, что нынешнее ее руководство, наученное опытом тюменских и сургутских коллег, стремится «пробить» вопрос строительства дорог до начала добычи «большой» нефти, чтобы потом не задерживать освоения региона.

В том, что нефть есть, уверены все. В прорабской на Юрубчене-5 висит шарж на одного из руководителей нефтяников, который изображен в белом бурнусе. Подпись под рисунком пророчествует, что это

Зам. губернатора Эвенкийского автономного округа Иван Сафронов

станет национальным головным убором эвенков, а сама Эвенкия будет по меньшей мере вторым Кувейтом. Пока что данные нефтеразведки вполне подтверждают это.

В середине дня мы подъехали к жемчужине Эвенкии — Подкаменной Тунгуске. Наверное, когда-нибудь в этом месте будет первый в регионе внеклассный мост. Пока же ее широкую заснеженную «спину» пересекает полоса ледовой переправы.

У самого берега, на въезде в Байкит, натянута проволока-шлагбаум, стоит бытовка с дымящейся трубой. Это пост милиции, на котором два милиционера выполняют функции всех силовых, таможенных и транспортных структур. На них лежит проверка документов, состояния водителей, досмотр грузов. При проезде обязательна регистрация автомобиля в специальном журнале. Здесь всегда знают, кто въехал в поселок и кто выехал. Там осталась запись и о прибытии нашей машины. Но покидали мы Байкит самолетом.

После двух бессонных суток глаза закрывались сами, и тут же возникала картина заснеженного зимника. Причем стройные ели внезапно превращались в фонарные и километровые столбы, а в комьях налипшего на ветви снега чудились дорожные знаки, строчки лосиных и заячьих следов сливались в сплошные боковые линии разметки, а в громадных сугробах на обочинах угадывались очертания людей, ожидающих зеленого света у пешеходных переходов или «ловящих» такси. Конечно, это был всего лишь сон, навеянный трудной дорогой, но как хочется верить в чудо и считать, что это было видение из будущего эвенкийских дорог.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Николай ПРОКАЗОВ

И ЗА ЗАПАХОМ... ДОРОГ

Вторая половина старой песни о том, что одни люди едут на север за деньгами, а другие — «за туманом и за запахом тайги», как нельзя лучше подходит к Вячеславу Миронову. Слишком уж романтичным может показаться его появление в Эвенкии в июне 1983 года. Это было... свадебное путешествие. Медовый месяц прошел так, что уезжать молодоженам не захотелось. Тура стала настоящим домом для семьи Мироновых, а глава семьи стал одним из первых дорожников Эвенкии...

Вячеслав Миронов

Отец Вячеслава строил дороги в Чувашии, но сам он о карьере дорожника никогда не думал. Работал водителем и с дорогами, вернее с их отсутствием, сталкивался с другой стороны. Эвенкия в этом плане может поразить любого. Тогда, в 80-е, для перевозки стройматериалов на строительство дома в соседнем поселке запросто использовали самолет, причем делали по 10 рейсов! Поэтому мысль о развитии дорожной сети приходила каждому нормальному человеку.

Уже тогда прокладывали временные технологические трассы нефтяники, затаскивая в тайгу технику. Первый свой зимник Вячеслав запомнил надолго. На пробивку 400 км ушло больше месяца. Сейчас появился опыт. Временные дороги идут по проторенным маршрутам. Трассу новых зимников прокладывают в конце зимы, выполняют все подготовительные работы, и тогда в начале следующей зимы на весь маршрут уходит не месяц, а несколько суток...

Единственную в Эвенкии постоянно действующую дорогу Тура — аэропорт протяженностью 17 км строили долго. Сначала неспешно в течение 8 лет ковырялось Туринское ДРСУ, потом подрядилась артель «Ангара». ДРСУ тогда за ненадобностью распустили.

Но старатели народ перелетный. Сделали работу и в 1993 году подались в другие края вместе с техникой. Зима пришла, а дорогу нечем чистить. Эрна Васильевна Игнатова, которая тогда исполняла обязанности главы администрации, подняла на ноги весь поселок, но трактор нашелся только в хозяйстве Миронова, который работал механиком сельхозпредприятия. С этого и начался его путь в дорожники.

Он возглавил вновь созданное дорожно-транспортное предприятие, которое вскоре переименовали в ГДП «Дорожник». Технику собирали с миру по нитке, точнее по гайке. Здорово помогла Федеральная дорожная служба. Дали грейдер, КДМ, два самосвала, погрузчик. Посодействовала и администрация округа. При ликвидации предприятия геофизиков дали один трактор, еще один приобретен дорожным фондом. А в прошлом году уже за счет своей прибыли сумели купить в закрывавшемся предприятии еще три.

На первом месте в уставе — обслуживание федеральной дороги. Потом территориальные дороги — зимники, которых у «Дорожника» бывает до полутора тысяч километров. Побочная деятельность — перевозка пассажиров по двум маршрутам в черте поселка, помощь в обслуживании муниципальных дорог. Кроме того, в этом году начата разработка месторождения каменного угля, и после геологоразведчиков первыми пришли туда дорожники, чтобы подготовить и благоустроить базовую площадку и зимник до нее.

Недостижимая пока из-за безденежья мечта — оснаститься надежной связью. Сейчас связаться с поселком можно только через охотников. А иногда приходится просить пилотов местных авиалиний посмотреть, как там дорожный отряд — двигается или нет?

Другая забота — поставить на временных дорогах зимовья. Опытным путем доказано, что человек в здешних условиях может пройти максимум 30 км. На этом расстоянии и надо строить домики. Но в последнее время с открытием зимнего сообщения с «большой землей» возникла неожиданная проблема. Из существующих зимовий то печку утащат, то дверь снимут, то раму. Не ценят люди заботы, не думают о путниках, попавших в беду.

В штате предприятия 36 человек, из них 6 управленцев. Все водители работают на двух единицах техники. Зимой бензовозами возят топливо для дизельной электростанции, летом — на содержании федеральной дороги. Строили ее непрофессионально, без учета местных условий. Содрали верхний слой почвы, отсыпали, но линзы тают, на дороге постоянные просадки полотна.

Материал для отсыпки — песок и песко-гравийная смесь — находится в 25 и в 8 км от Туры, на речных островах, но взять его и завезти можно только зимой. В качестве противогололедного материала применяют в основном угольную золу, она не смерзается даже в сильные морозы. Единственный грейдер берегут тщательно, используют только летом.

Особая забота — дорожные знаки. Край охотничий, ружья у каждого, кучность боя на знаке хорошо проверить можно или просто с горя бабахнуть — в яркую мишень попасть проще, чем в зверя. В прошлом году 70 знаков заменили.

Общий объем работ на этот год — 2 млн. 100 тыс. рублей. Сюда входит установка первых в Эвенкии барьерных ограждений. Многое еще здесь будет впервые: и первый асфальт, и первый мост. Главное — что уже есть первые профессиональные дорожники. Пока, правда, по образованию дорожник только один, остальные по призванию. Сам руководитель предприятия учится в Красноярском технологическом институте на отделении... лесного хозяйства.

— Стараюсь выполнять все, что задумал, — объясняет этот парадокс Вячеслав Миронов. — Туда поступить хотел еще в 1988 году, поступил в 1993-м. — Раз начал — надо закончить. А потом планирую в СибАДИ. Может быть, вместе со старшим сыном учиться будем. Он точно решил, что будет дорожником...

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Николай ВАСИЛЬЕВ

ТРАССА БУДЕТ!

В Федеральной дорожной службе давно вынашиваются планы по использованию в дорожном строительстве техники и людских ресурсов из других отраслей. А в далекой Эвенкии, где в сущности нет строителей-дорожников, их функции всегда выполняли и выполняют нефтяники, золотодобытчики и лесозаготовители.

В последние годы в этом процессе активно участвует нефтяная компания «Славнефть», ставшая одним из победителей тендера на право разработки нефтегазоносных блоков Эвенкийского округа. Ее головное предприятие — это российско-белорусское акционерное общество, в котором свыше 70 процентов акций находится в российской госсобственности и около 10 процентов — у белорусской стороны. В составе предприятия разведывательная, добывающая и нефтеперерабатывающая инфраструктура. Общий выпуск продукции составляет около 12 млн. тонн горюче-смазочных материалов в год. Зачем же «Славнефти» еще и дорожное строительство?

Дело в том, что нефть в Эвенкии нашли давно, а вот к процессу реализации только начали подходить. Без потребителя эта, да и любая другая продукция не нужна никому, а ближайшие заводы по ее массовой переработке находятся в 600—700 км. Есть вариант использования нефтяного сырья на месте. Внутренние нужды региона уже сейчас могут обеспечить местные заводы по переработке. Есть «пятитысячник» в Байките, готов к пуску нефтеперегонный завод на Юрубчене-5. Но опять вопрос упирается в коммуникации. Прекрасно осознавая это, ЗАО «Славнефть-Красноярскнефтегаз» заглянула далеко вперед. Дело в том, что сейчас сама она в Эвенкии не добывает нефть, а лишь ведет нефтеразведку Куюмбинского блока месторождений, самого удаленного от путей сообщения. Но сомнений в его перспективности нет, и пора задуматься о том, куда деть продукцию, когда начнется добыча.

Забота о будущем эвенкийской нефти заставила компанию выступить с инициативой о давно зревшем вопросе строительства дороги к поселку Северо-Енисейский — ближайшему населенному пункту с постоянной автодорожной связью.

— Идея строительства такой дороги не нова, ее подсказала сама жизнь, — рассказал заместитель генерального директора ЗАО «Славнефть-Красноярскнефтегаз» Николай Глушков, — но мы предложили готовое технико-экономическое обоснование проекта, сделали предварительные изыскания. Выбрали трассу, согласовали ее с лесниками, с администрациями Северо-Енисейского района и Эвенкийского автономного округа, оформили лесобилет на расширение профилей, на обходы и серпантины. Затем дорожный фонд ЗАО заключил с нами договор на строительство автозимника Юрубченская–5 — Северо-Енисейск (граница района с Эвенкией), субподрядчиком выступила артель «Северная».

В результате уже в этом году там, где прежде едва пролезали на вездеходах, пошли нефтевозы. Перспектива и наши планы на будущее в том, чтобы превратить зимник в постоянно действующую всесезонную дорогу. Этот уже проторенный коридор будет использован также под стабильные инженерные технологические коммуникации. Здесь пройдет и линия электропередачи, и нефтепровод. Конечно, направление дороги не во всем будет соответствовать нынешней трассе. Многое зависит от инженерных сооружений, от обходов болот. Еще больше зависит от финансовых возможностей всех заинтересованных сторон. Что же касается нашего дальнейшего участия, то весной мы планируем на специально оборудованной технике по системе GPS сделать геодезическую съемку трассы для использования ее потом при проектировании дороги...

Участие ЗАО «Славнефть-Красноярскнефтегаз» в строительстве дороги на первый взгляд выглядит несколько странным — получается, что сейчас она прокладывает дорогу для вывоза нефти, добытой конкурентами. Но сейчас идет формирование сфер влияния нефтяных предприятий. По новой дороге можно будет легко отправлять нефть с уже освоенного другой компанией Юрубченского месторождения за пределы округа. А «Славнефть», которая осваивает Куюмбинское месторождение, окажется вне конкуренции на внутреннем рынке округа, загрузив сырьем Байкитские нефтеперерабатывающие предприятия и в короткий период северного завоза флот Енисейского пароходства. Впрочем, если работа администрации округа по объединению усилий на строительстве дороги увенчается успехом, от услуг речников, которые пока слишком умело пользуются монополией на доставку грузов, можно будет отказаться совсем.

Но проблем остается немало. Дорога — дело капиталоемкое. Конечно, через два года, когда ЗАО «Славнефть-Красноярскнефтегаз» планирует подтвердить запасы Куюмбинского блока на 50—70 млн. тонн и начнет добычу, можно будет говорить о привлечении инвестиций. Есть надежда и на то, что Федеральная дорожная служба заметит сложности субъекта Федерации с выходом в соседние регионы и окажет поддержку.

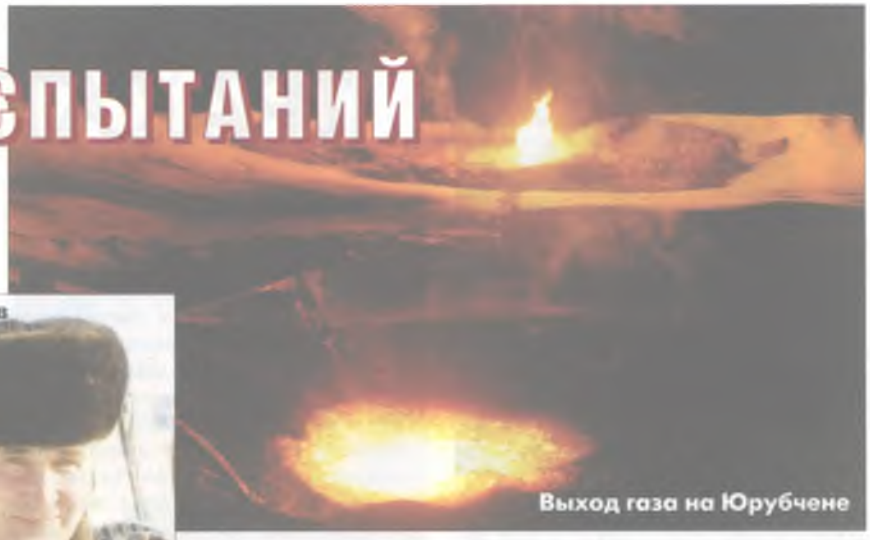
В целом же к строительству дороги есть все предпосылки. После первого года эксплуатации зимника достигнута главная цель — показана привлекательность этого строительства со всех точек зрения. С его осуществлением отпадет необходимость в уже привычной двухнедельной весенней штурмовщине речников, не потребуется забрасывать грузы дорогостоящим авиатранспортом. Значительно снизится стоимость доставки народнохозяйственных грузов. Практическую пользу получит не только Эвенкия, но и граничащий с ней Северо-Енисейский район Красноярского края. Благодаря зимнику его котельные планируется в течение двух лет перевести на жидкое топливо, и уже в этом году туда будет завезено порядка 2—2,5 тысячи тонн нефти.

То, что дорога остро необходима, теперь понятно всем, то, что она будет, — тоже не вызывает сомнений, и лишь на один вопрос нет ответа: «Когда?»

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Николай ПРОКАЗОВ

ТРОПОЙ ИСПЫТАНИЙ


Выход газа на Юрубчене

Новенький вездеход АТС-59 промчался по льду Подкаменной Тунгуски с удивительной для зимника скоростью, и подломленный его гусеницами лед никто из пассажиров не заметил. Забыв, что тайга спешки не терпит, они так же быстро организовали работу по подготовке к перегону подъемника для буровой. Спешить была причина — до Нового года оставались считанные часы, и каждому хотелось встретить праздник в теплом домике районного центра Байкит. Молодой прораб Николай Рукосуев с коллегами уже мечтал о праздничном столе, но второго набега река не стерпела.

Н.Рукосуев

Вездеход с разгона въехал в полынью, и четыре человека несколько секунд остолбенело смотрели на свет фар, озарявших подводное царство. Впрочем, времени на раздумья не было. Уходили через два верхних люка. Как заполняли салон водой, как искали «окно» и карабкались на лед, никто не запомнил. В памяти осталась лишь скованная пятидесятиградусным морозом одежда, которую кромсали ножом, чтобы согнуть руки и ноги. Повезло, что в полутора километрах стояла метеостанция. Там пятьдесят три градуса сдались девяносто двум, принятым и внутрь, и снаружи...

Более четверти века прошло с того давнего приключения, но как знать, может быть, воспоминания о нем неосознанно заставляли Николая Федотовича Рукосуева, ныне заместителя начальника Эвенкийского управления буровых работ, уделять особое внимание дорогам.

— Наша организация первоначально называлась Эвенкийской газонефтеразведочной экспедицией, — рассказал он. — В Байкитском районе она базируется с 1970 года, и именно ею открыта первая нефть Эвенкии на Куюмбинском и Юрубченском месторождениях. За это время нефтяники пробурили более 120 глубоких поисковых разведочных и параметрических скважин. Но для того чтобы завезти оборудование, к каждой из них требовалось тянуть сквозь тайгу десятки, а то и сотни километров временных технологических дорог. Поэтому в организации всегда были дорожные отряды.

Сейчас в составе управления буровых работ три дорожно-строительных отряда и отряд по содержанию дорог. Впрочем, людям, знакомым со строительством современных дорог, такие названия покажутся слишком громкими. В дорожно-строительный отряд входят обычно три бульдозера и тягач, а в составе отряда по содержанию три К-700 со специфическими прицепными устройствами — «клиньями», сделанными из поставленных на торец гусеничных траков.

Тем не менее это оснащение позволяет УБР выигрывать торги на строительство и содержание зимников. В этом году на их счету более тысячи километров временных зимних дорог из Байкита на Юрубчен, на Богучаны, на Туру. Начинается строительство в конце октября — начале ноября. Как только «упал» снег, по трассам идут легкие тягачи, проминая маршрут, затем намораживаются переправы, болотистые места, и, наконец, бульдозеры прочищают дорогу, срезая кочки и бугры. После того в дело вступают «Кировцы», которые раз-два в неделю протаскивают по маршруту «клин», сбивая им все возникающие неровности.

Строительство зимников — дело не такое простое, как может показаться на первый взгляд, и довольно рискованное. Многим бульдозерам дорожных отрядов за годы службы приходилось тонуть в болотах или проваливаться на непрочном льду коварных эвенкийских речек. Свою «прелесть» добавляет отсутствие надежной связи с такими подвижными группами. Нет и мест для обогрева и отдыха на трассах. Прежде, до 1990 года, во времена строительства технологических дорог, по нормам нефтяников через каждые 30 км пути положено было устраивать площадки для отдыха. Рубили балок, ставили печку, готовили дрова. Сейчас, при работе по заказу дорожного фонда, этого почему-то не предусмотрено...

Постепенно, год за годом управление буровых работ стало основным подрядчиком по строительству зимних дорог в Байкитском районе, а сами зимники начали приобретать более цивилизованные черты. Теперь они проходят по одному и тому же направлению. Определенные участки подсыпаются грунтом. Появились серпантины, обходы сложных и опасных участков. Словом, пришла пора налаживать их содержание на новом уровне и создавать в районе свой дорожный участок.

— Любой дороге нужен хозяин, — считает заместитель главы администрации Валерий Музыкантов. — Прежде нефтяники сами делали зимник и брали его на временное содержание. Сейчас с финансами стало туго, и они перестали это делать. Вся тяжесть легла на дорожный фонд, но ему нужен надежный подрядчик. Как один из реальных вариантов администрация Байкитского района рассматривает возможность создания такого предприятия именно на базе дорожных отрядов УБР.

К сожалению, пока дорожную технику здесь можно пересчитать по пальцам. Легко сосчитать и дорожников Эвенкии. Но, по прогнозам, ее запасы нефти войдут в десятку крупнейших мировых месторождений, а это дает основания думать о том, что будут в округе и современные дорожные машины, и постоянные круглогодичные дороги.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Николай ЧЕРКАШИН

ШКУРА ДИНОЗАВРА

Есть вещи насущные и привычные, как кусок хлеба. Асфальт, например... Что знаем мы об асфальте?

Знаем, что там, где кончается асфальт, весной и осенью обычно начинается непролазная грязь. Догадываемся, что без него летом в городах бушевали бы пыльные бури. С облегчением вздыхаем, когда даже мягкая "Волга" съезжает с тряского булыжника на гладь асфальта. Мы бранимся порой, когда его слишком много: "Ростку зеленому негде проклюнуться". Мы недовольны, когда его слишком мало: "И когда же строители подходы к дому заасфальтируют?"

Асфальт так же привычен, как полиэтилен, железобетон, нейлон. Я считал, что он ровесник всех этих материалов, которые давно уже — двадцать, тридцать, сорок лет — вошли в плоть современного города.

Так считал я, пока не встретился с удивительным парнем Витькой Барвихиным, или Виктором Ивановичем, асфальтобетонщиком. Он бросал в лужу горячий асфальт, и тот тонул.

— А вот в Мертвом море асфальт кусками всплывает на поверхность, и христиане считают его остатками Содома и Гоморры, — прокомментировал он свои опыты.

Это было так неожиданно: чумазый парень в оранжевом дорстроевском жилете — и вдруг Мертвое море, библейские города, христиане...

"Асфальт, ас-фальт... — произнес я про себя, — какое странное слово". И то, что рассказал мне потом Барвихин, окончательно отдалило асфальт и от полиэтилена, и от шлакобетона, и от прочих "современников" в такую глубь веков, что голова пошла кругом.

— Ведь что получается, — загибал Виктор пальцы на руке. — Асфальт — это минеральный гудрон. А гудрон образуется там, где на поверхность земли просачивается нефть. Легкие фракции испаряются, тяжелые остаются, превращаясь в гудрон. Так? Идем дальше. Что такое нефть? — Он загибает второй палец. — Если принимать гипотезу о ее органическом происхождении, значит, нефть — это что-то вроде жидкого перегноя древних растений и животных. Динозавров, например. Так почему бы не считать, что в этой груде, — пнул он курящуюся, как вулкан, кучу, — нет останков какого-нибудь истлевшего игуанадона или динозавра? И, может быть, Москва залита не асфальтом, а выстелена шкурами динозавров?! Здорово, а? Это я сам открыл.

Витьке Барвихину 18 лет. Сразу же после школы пошел в асфальтобетонщики и вот уже целое лето разравнивает на московских улицах горячий асфальт. В августе он будет поступать в МАДИ.

В юности человек редко избирает узкую профессиональную стезю. Он мечтает изучать биологию вообще, а не отряд шестикрылых насекомых. Он мечтает быть геологом, а не специалистом в области колчеданових руд. Но Барвихин — редкий случай: он точно знает, что его будущая инженерная профессия — асфальтовое покрытие дорог. Почему?

— Потому что с дороги начинается жизнь человека и дорогой кончается, — повторяет он явно не свое изречение.

— А если серьезно заниматься дорогами, то надо серьезно заниматься и асфальтом, потому что за ним будущее всех дорожных покрытий.

В этом же уверили меня и в Центральной производственной лаборатории по асфальту.

— Да, асфальтобетонщик, — сказали мне, — профессия будущего. Во всем мире ведутся научные работы по усовершенствованию асфальтовых покрытий, по изысканию новых свойств древнего материала. Во Франции созданы образцы светящегося асфальта. Дорогам с таким покрытием практически не нужно уличного освещения. Серая монотонная лента шоссе утомляет зрение водителя. Цветные асфальты будут разнообразить дороги, делать их "веселее". Опасные участки, требующие повышенной бдительности, можно будет окрашивать в красные, оранжевые и другие броские цвета.

Безопасность движения зависит не только от пешеходов и водителей. Она зависит и от дорог. В частности от таких свойств асфальта, как светоотражающая его способность, от того, как сцепляется он с колесами.

Само собой разумеется, асфальт не должен сильно блестеть — блики укатанного гудрона слепят глаза водителей. Он не должен быть скользким — иначе удлиняется тормозной путь автомашины.

С недавнего времени по рекомендации московских ученых в асфальт добавляется специальная минеральная крошка, которая повышает шероховатость покрытия и уменьшает светоотражение.

Дорожников-эксплуатационников, конечно же, в первую очередь волнует износостойкость асфальта. И здесь наука сказала свое веское слово. Новый материал дорсил (дорожный силикат) разработан в Научно-исследовательском институте стекла. Варят его из отходов производства — доменного шлака, силикатного песка и сульфата натрия. Дорсил засыпают вместо щебня перед укладкой горячего асфальта (Москва и ее окрестности бедны щебнем, а вот доменного шлака хоть отбавляй).

Старожилы Москвы помнят, что до войны в гостиницу "Метрополь" вели три ступеньки. Сейчас их нет. Их поглотило "асфальтовое море", уровень которого поднимается с каждым десятилетием. Кое-где столичные трассы покрывает уже семи-, десятислойный асфальт! Это плохо. Ухудшается водосток, затрудняется ремонт. Изношенный асфальт надо удалять, как старые мозоли.

Не так давно на улицы столицы вышли две необычные машины. Их даже машинами трудно назвать — ползучие огнедышащие механизмы. Инфракрасные горелки размягчают гудрон, а идущие за ними фрезы взрезают асфальтовый пирог на глубину до дециметра. Но если заглянуть глубже...

Покрытия московских дорог нарастали слоями, как годичные кольца деревьев. В их вертикальном срезе предстает порой вся многовековая история столицы.

Вот остатки прочерневшего насквозь бревенчатого настила. Эти деревянные мостовые помнят и копыта татарских коней, и зажигательные ядра иноземных пушек... Где-то с середины XVII века на них легли первые булыжные камни. Летопись 1643 года упоминает мастера Михаила Ермолина, выложившего камнем проезд в святых воротах патриаршего двора, а затем и примыкавшую к

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

соборной церкви улицу. Четыре рубля, которые получил он за свою работу, были по тем временам деньгами немалыми...

А вот асфальту "на Москве" едва-едва стукнуло сто лет. В 70-х годах прошлого столетия инженер Пятунников был командирован в Париж для изучения "асфальтового мощения". Оттуда же, из Западной Европы, ввозили в Россию и прессованный асфальт, пока в очень скором времени его не вытеснил отечественный — сызранский.

Большая Москва вбирает в себя деревенские окраины, незастроенные пустоши. Асфальтобетонщик — одна из самых ходовых профессий в новых районах столицы. Да и старых тоже. Перед Олимпиадой была проведена реконструкция Большого Садового кольца, Ярославского шоссе, подъездных путей к спортивным сооружениям.

Есть в "асфальтовом море" свои "острова" — мостовые с муаровым переливом темно-синего камня. Брусчатка оставлена там, где она хранит историю города: на Кузнецком мосту, на Красной Пресне, на Красной площади.

...Мы идем с Витькой Барвихиным за громыхающим, пышущим жаром асфальтоукладчиком, и мой спутник продолжает ошеломлять меня все новыми и новыми подробностями из истории асфальта. Укладчик не прополз и метра, а я уже знал:

что еще в Ассирии улицы заливали асфальтом, и очень даже может быть, что подходы к легендарной Вавилонской башне выглядели примерно так же, как выглядят они у подножия Останкинской телевышки;

что стародавнее название асфальта — "горная, или иудейская, смола";

что в Древнем Востоке асфальт применялся для бальзамирования трупов;

что асфальт — "горная смола" — родственник "горному воску" — загадочному, малоизученному пока мумие;

что существует "асфальтовая живопись": спиртовой раствор асфальта нидерландские художники использовали в качестве темно-коричневой краски;

что наши Жигулевские горы издавна были богаты асфальтом, его в бочках отправляли по всей России для разного употребления;

что на острове Троицы есть круглое асфальтовое озеро, диаметром два километра и неизвестной глубины. В сильную жару в него можно погрузиться на три сантиметра! Но он, Виктор Барвихин, работает над проектом термоскафандра для погружения в асфальтовые озера. После МАДИ он заочно окончит геологоразведочный и будет исследовать асфальтовые озера и моря.

— Кстати, о морях... — Барвихин перешел на шепот, давая понять, что сообщит сейчас нечто, известное лишь посвященным. — Когда московский асфальт называют морем — это не поэтический образ. Под действие лунного приливного тяготения попадают не только океаны, но и суша, материки. Существуют отливы и приливы земные. Асфальт в Москве приподнимается в полнолуние дважды. Только этого никто не замечает. Кроме ученых. Ну и я... Однажды всю ночь во дворе просидел — точно, шевелится...

Тут навстречу нам показалась элегантная, ярко раскрашенная асфальтоукладочная машина. Витька тут же спустился с луны на землю, точнее, на все тот же московский асфальт.

— Ух ты! Последнее слово дорожной техники! 1200 тонн в смену укладывает. Следящая электронная система выдерживает заданную ровность: ямки заполняет, бугорки срезает... У нас предельный допуск — три миллиметра "под рейку". А она один дает.

— Что значит "под рейку"?

— Зазор между мерной рейкой — специальная контрольная шина такая — и асфальтом. Если больше окажется, значит, вода будет скапливаться. Где прохожих из-под колес водой окатывает, там халтурщик асфальт укладывал. И виноват уже не шофер, а наш брат, асфальтобетонщик.

А вот дядя Миша, наш мастер, он безо всякой рейки на глаз миллиметровый перекос полотна видит. Его даже не проверяют... Он так говорит: высший наш дорожный пилотаж — это если больной в "скорой помощи" дорогу не почувствует.

— И последний, Виктор, к тебе вопрос: сколько вам за вредность молока дают?

— Нисколько. Наше производство к вредным не относится. Я вон в "Вечерке" читал: одному асфальтобетонщику сто лет исполнилось. А всю жизнь гудроном дышал. Все-таки недаром асфальт и мумие родственники. Ты уж мне поверь!

Я ему верил. Кто-кто, а Барвихин знал об асфальте все.

г. Москва

ВНИМАНИЕ: ПОДПИСКА

Оформить подписку на журналы «Автомобильные дороги», «Наука и техника в дорожной отрасли» и газету «Транспорт России» на II полугодие 1999 года вы можете в любом отделении связи по каталогу агентства «Роспечать».

Подписной индекс журнала **«Автомобильные дороги»**

- для индивидуальных подписчиков — 70004
- для предприятий и организаций — 88759

Подписной индекс журнала **«Наука и техника в дорожной отрасли»** — 72883

Подписной индекс газеты **«Транспорт России»** — 72766

Газету и журналы можно приобрести и в издательстве по адресу: 113035, Москва, Софийская набережная, 34, корпус В, офис 3

Телефоны для справок: (095) 209-93-15, 200-15-16

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

МОСКОВСКИЙ ДОРОЖНИК

ПРЕДСТАВЛЯЕМ АССОЦИАЦИЮ ДОРОЖНИКОВ МОСКВЫ

В 1996 году несколько крупнейших дорожных организаций столицы учредили Ассоциацию дорожников Москвы. Ежегодно она пополнялась новыми членами и сегодня объединяет 14 фирм.

Президент ассоциации — Валентин Петрович Федоров.

Журнал «Автомобильные дороги» начинает серию публикаций о деятельности предприятий, входящих в ассоциацию. Будут материалы и о других дорожных организациях. В первом блоке «Московского дорожника» мы рассказываем о ТОО «Трансстромсервис».

Члены ассоциации	Первые руководители
ОАО «Асфальтобетонный завод № 1»	П.Г.Боннер
ОАО «Асфальтобетонный завод № 2»	Т.Г.Струва
ОАО «Асфальтобетон-Медведково»	Р.Г.Мигранов
ОАО «АСДОР»	А.В.Макеев
ПК «ВИРАЖ»	А.С.Бобрышев
АОЗТ «Интерасфальт»	А.Ф.Исачкин
ОАО «Инждорстрой»	И.Г.Науменко
ЗАО «НИККОС»	Н.П.Костин
ЗАО «СОТ»	О.Ю.Казаков
ЗАО «Союз-Лес»	В.В.Лилейкин
ТОО «Трансстромсервис»	П.М.Шкатулов
ЗАО «Шоссе»	А.И.Спицин
ООО «ДОРЗАПАД-М»	Д.А.Ваканья
СУ-25	А.Л.Липовецкий

ШТРИХИ К ДЕЛОВОМУ ПОРТРЕТУ АССОЦИАЦИИ

Среди основных видов работ: производство асфальтобетонных смесей; выпуск битумных эмульсий и мастик; изготовление бордюрного камня; изготовление железобетонных плит для поднятия колодцев и дождеприемных решеток.

Предприятия ассоциации выполняют также работы по строительству, капитальному и текущему ремонту асфальтобетонных покрытий, озеленению придорожных территорий.

Освоено производство дорожных знаков и информационных щитов на уровне мировых стандартов.

В материальную базу входят 18 асфальтобетонных установок, 7 установок по производству битумной мастики, более 1100 единиц высокопроизводительной техники.

Члены ассоциации осуществляют ежегодно от 70 до 80 процентов всех асфальтобетонных покрытий Москвы.

По заказам московского правительства выполняются дорожные работы на МКАД, Манежной площади, Кутузовском, Ленинском, Ленинградском и других проспектах столицы.

Ассоциация оказывает благотворительную помощь церкви, приютам, детским интернатам.

Ассоциация дорожников Москвы приглашает к сотрудничеству всех дорожников России.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Николай ПРОКАЗОВ

В НАПРАВЛЕНИИ ГЛАВНОГО УДАРА

Известно, что в хорошей армии стратегически важные победы одерживаются вначале на картах генерального штаба. Именно таким штабом для десятитысячной «армии» 14 московских дорожно-строительных предприятий стала Ассоциация дорожников Москвы, созданная в 1996 году. На АБЗ предприятий — участников ассоциации выпускается 80 процентов всего асфальтобетона в столице России, их базы оснащены битумно-эмульсионными установками, современной укладочной техникой и высококвалифицированными кадрами.

СУХА ТЕОРИЯ ...

Стройное теоретическое «учение» о разделении функций строительных организаций на подрядчиков и заказчиков постоянно дополняется жизненной практикой. В разных концах страны появляются различные формы объединения подрядных коллективов. Одни пытаются возродить или сохранить административную систему автодоров, другие придают своим объединениям чисто снабженческие функции. Цель их — в обеспечении режима благоприятствования производственной деятельности своих предприятий, в противостоянии конкурентам. И это естественно, хотя в целом вызвано слабостью отдельных предприятий и невозможностью фактического финансирования отношений заказчика и подрядчика.

Но в последнее время наметилась тенденция к созданию объединений другого рода — деятельность их направлена больше на решение стратегических задач. К примеру, на состоявшейся недавно выставке «Российские регионы—98», широко заявил о своем существовании Союз дорожников Иркутской области. Что же касается муниципальных дорожных коллективов, то в целом по России их развал приходится видеть чаще, чем какое-либо объединение. Понятно, что это не относится к московским предприятиям, о техническом оснащении которых в дорожной отрасли рассказывают легенды. Действительно, в свое время правительство Москвы дало мощный толчок дорожной инфрастуктуре, оснастив ее современной дорожной техникой. Предприятия приобретали ее и в кредит, и по льготным ценам. Это выработало стойкую привычку к совершенным машинам, помогло в налаживании тесного контакта с иностранными фирмами — поставщиками оборудования и запчастей.

Имея такое оснащение, можно найти работу и в громадном мегаполисе, и за его пределами. Но этого оказалось недостаточно для полноценного функционирования. Годы работы в «автономном плавании» показали, что сильные московские предприятия страдают от отсутствия информации, от необходимости независимо друг от друга решать одни и те же вопросы. Так появилась идея о создании ассоциации.

ГЛАВНОЕ — «ГОЛОВА»

О серьезном отношении к созданию ассоциации свидетельствует тщательный подбор ее руководителя. Кем он должен быть — производственником, экономистом, политиком? Ответить на этот вопрос было непросто до тех пор, пока свое согласие на этот пост не дал человек, сочетающий все эти качества. Им стал вице-президент Российского союза промышленников и предпринимателей доктор экономических наук, профессор Валентин Федоров. В свое время он был проректором Плехановского института, затем губернатором Сахалина, заместителем министра экономики России, премьер-министром Якутии...

— Наша задача не в том, чтобы получить какие-либо необоснованные льготы для себя, а в том, чтобы сделать полезное для города, — рассказал Валентин Федоров. — Сейчас каждому предпринимателю, каждому руководителю предприятия независимо от формы собственности становится очевидной необходимость государственного подхода к делу. Именно отсюда идет их стремление к объединению. Наша работа построена просто. Раз в две недели происходит заседание совета директоров. На нем решаем назревшие вопросы, обсуждаем общие проблемы, оцениваем ситуацию с учетом наших недоработок и затем обращаемся с предложениями в правительство Москвы.

В частности сейчас столица испытывает большой наплыв предприятий, я бы сказал, однодневок не только из других регионов России, но и из стран бывшего СССР. Часто они работают, не соблюдая строительных норм, по договоренности с местными администрациями. В результате деньги уходят, а качественной работы нет. Мы ставим задачу предотвратить это. Наше предложение — закрепить за отдельными предприятиями основные магистрали города Москвы от ремонта до уборки и озеленения. Сейчас капитальный ремонт производят одни, текущим ремонтом занимаются другие, озеленяют третьи, убирают четвертые. Спросить не с кого. Ассоциация предлагает выставить на торги содержание магистралей города с закреплением определенных объемов за предприятиями на пять лет. Установить нормативы на все виды работ и платить по ним. Тогда не городские власти будут в ответе за состояние улиц, а конкретные предприятия.

Преимущества нового метода очевидны. Сокращается время при

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

выявлении и устранении дефектов, городские службы освобождаются от текущей трудоемкой работы, сохраняя за собой лишь функции контроля и своевременного финансирования, повышается заинтересованность предприятий в качественном выполнении работ, экономятся значительные бюджетные средства. И, главное, дорожникам тогда не потребуется ни подсказок, ни указаний, у них будет возможность для инициативы и маневра.

Сейчас это затруднено. Например, на Кутузовском проспекте работает АОЗТ «Интерасфальт». Но на этот участок городские власти вполне могут поставить какую-то другую фирму. А когда нет уверенности в будущем, теряется стимул к перспективному проведению работ.

Во время выставки «Дорога—98» было получено согласие мэра города Ю.Лужкова на эксперимент по содержанию некоторых магистралей. Предприятия получат перспективу. А это, несомненно, приведет к общей экономии городского бюджета. Так забота ассоциации о предприятиях обернется рациональным делом для города, для общей пользы.

ШТАБНЫЕ КАРТЫ РАЗЛОЖИВ...

Конечно, военная терминология в штабе дорожников не используется, но намечаемые меры по улучшению деятельности предприятий до того точны и конкретны, что невольно хочется оперировать именно такими понятиями. Например, операция «Юг».

Дело в том, что в зимний период почти полгода мощная техника московских дорожников простаивает. Это нерационально. Ассоциация обращает взоры на юг, на теплые регионы и страны. И хотя эта ниша и в наших теплых краях, и за границей занята, у ассоциации больше шансов, чем у отдельного предприятия, получить доступ к кредитам и дотациям, выделяемым международными организациями для строительства дорог в развивающихся странах.

Другие операции дорожников не так глобальны, но тем не менее остро необходимы всем. Ассоциация, в отличие от отдельного предприятия, может добиться и добивается пересмотра расценок на дорожные работы. Они установлены еще в 1984 году. Для последующих лет применяются коэффициенты пересчета. Как правило, все они повышающие. И это понятно. Цены растут. Но совсем не понятно, из каких соображений межведомственная комиссия устанавливает порой и понижающие коэффициенты. Например, на срезание асфальтобетона с дорожных покрытий методом холодного фрезерования в октябре прошлого года был коэффициент 11,75, а в декабре стал... 11,25. Такой подход невыгоден не только предприятиям, но и правительству Москвы.

Разорить коллектив легко, куда сложнее будет потом добиться восстановления его производительной работы. И президент ассоциации В.Федоров уверен, что сумеет доказать неправомерность применения понижающего коэффициента в современных условиях, которые ему известны, как никому другому, ведь в Российском союзе промышленников и предпринимателей он курирует как раз вопросы общей экономической ситуации.

Еще более конкретный пример оперативности ассоциации — реакция на постановление об арендной плате за землю в городе Москве. По нему предприятия, которые выполняют горзаказ, получают скидку в размере 50 процентов. Но сами предприятия там не названы. Ассоциация через правительство Москвы пытается привлечь внимание к этому вопросу.

Сейчас главная забота московских дорожников — подготовка к строительному сезону. Августовский финансовый кризис значительно ухудшил ситуацию. Предприятия страдают от обесценивания рубля и отсрочек платежей за выполненные работы. Фактическая рентабельность составляет 1,5—4 процента, что лишает коллективы необходимых оборотных средств для закупки и заготовки строительных материалов (песок, щебень, минеральный порошок), для выполнения плановых ремонтных работ и замены оборудования на АБЗ, а главное — это поставило на грань срыва осуществление капитального ремонта дорог в сезоне 1999 года.

Обеспокоенная таким положением вещей ассоциация обратилась к мэру Москвы с просьбой рассмотреть вопросы о разработке управлением инвестиционной политики и финансирования совместно с АДМ сметной расценки на производство работ по ремонту асфальтовых покрытий городских дорог из городских источников и о выделении авансов предприятиям АДМ под закупку строительных материалов для работ на объектах городского заказа.

Возможность для положительного решения подобных проблем есть, и уже одно это наглядно показывает целесообразность создания ассоциации. Поэтому с момента рождения в 1996 году она не уменьшается, а растет, пополняясь новыми предприятиями дорожников Москвы.

Заседание совета директоров

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Владимир ПОПОВ

КОМАНДА МАДИ

В дорожной фирме ТОО «Трансстромсервис» работают 400 человек. Не считая сезонников. С каждым, кто успешно выдерживает испытательный месячный срок, подписывают контракт на год. Увольнений почти не бывает. Генеральному директору П.М.Шкатулову и его небольшой руководящей команде удалось создать коллектив, из которого лучшие московские профессионалы-дорожники практически не уходят.

Штаб фирмы состоит из шести человек. Великолепной шестерки, на мой взгляд. Каждый руководит тем или иным направлением. Каждый профессионал экстра-класса. Причем не присланный из какого-либо элитного дорожного предприятия или научного учреждения, а взращенный в родном коллективе. Каждый вносит немалую лепту в общее дело, в общий успех.

И наоборот. Напряженная работа с полной самоотдачей помогла соратникам Шкатулова вырасти в талантливых современных руководителей. Им комфортно и надежно работать вместе. Наш трехчасовой разговор нередко прерывался громким дружным смехом. Они знают, понимают и чувствуют друг друга с полуслова, с полувзгляда. Почти ровесники. Четверо одновременно заканчивали МАДИ. На десять лет разбежались, потом один за другим приходили к Петру Шкатулову. Каждый давал «свежую кровь» бурно растущему производственному организму.

Хроника. 1994 год.

Численность работающих — до 30 человек. На асфальтировании дворов и дорог используется в основном отечественная техника, взятая в аренду. Работы ведутся в Строгино и Хорошево-Мневниках. Партнерские отношения, перешедшие затем в дружеские, возникают с А.А.Зятьковским. Первая прибыль используется для покупки одного катка и двух КамАЗов.

Техника

Довольно скоро молодой директор пришел к выводу: успех делу может принести только новая импортная техника. Она значительно дороже отечественной, но «скупой платит дважды». Потеря времени на ремонт отечественных дорожных машин, их проигрыш в производительности и мощности зарубежным аналогам в конечном счете обходятся дороже.

ШКАТУЛОВ Максим Максимович, в фирме со дня основания. Финансовый директор. Участвует и в производственной деятельности, курируя выполнение отдельных заказов. Руководит решением социальных вопросов в жизни предприятия. 38 лет. Сын Игорь учится в 8-м классе.

В свое время Максим закончил машиностроительный институт. Около десяти лет работал инженером на разных заводах Москвы. Предприятия либо гибли, либо переставали платить зарплату. Младший брат вовремя подставил плечо. В тридцать два Максим стал дорожником. Работал мастером, прорабом, набираясь знаний и у специалистов, и у кадровых рабочих.

Вскоре он как ближайший помощник Петра отвечал уже не за отдельные объекты, а за производство в целом. При этом участвовал и в заключении новых договоров, и в кадровой политике, и в закупках новой техники... Объемы росли. Процесс управления фирмой все усложнялся. Необходимы были новые руководители, и они появились.

При этом не людей подбирали в клеточки стандартного штатного расписания, как водилось в прежние плановые времена, а ровно наоборот. Само штатное расписание творилось в процессе становления фирмы. Пройдя жесткий естественный отбор через несколько напряженных летних сезонов, ключевыми управленцами стали истинные профессионалы.

Хроника. 1995 год.

Численность работающих достигла 80 человек. Закладывается своя база в Строгине. Закуплена большая партия техники, в том числе 20 КамАЗов, 5 немецких фирменных катков, «Мерседес» для перевозки тяжелой техники, фреза «Виртген-2000». Среди крупных объектов — капитальный ремонт участков на улицах Островитянова и Профсоюзной, Севастопольском проспекте.

Большое количество техники требовало четкой работы слесарей и механиков по ее обслуживанию.

ТЕЛЕГИН Валерий Васильевич, 42 года. Работает в фирме с марта 1995 г. Начинал рядовым механиком, вскоре стал главным. Разбирается во всех дорожных машинах как отечественного, так и импортного производства. Дочери 10 лет.

— И все же, Валерий Васильевич, как вы обслуживаете немецкую или американскую технику? По документации или как русские умель-

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

цы, которые все могут разобрать ключом и кувалдой?

— Все дело в надежной, правильной эксплуатации, — отвечает главный механик. — Работать на импортной технике легко, содержать ее в полном порядке сложнее. Но наши высококвалифицированные специалисты вполне справляются. Серьезных поломок пока вообще не было.

Среди лучших слесарей-механиков звучат имена Владимира Козлова, Николая Баранова. Да и вообще при недостаточном уровне технического мастерства, как я понял, в штат главного механика попасть невозможно.

Подготовка техники к сезону ведется в теплых боксах базы. Но в планах фирмы — строительство специальной капитальной базы для содержания и ремонта любой техники.

— Хотим открыть сервис по ремонту любых дорожных машин, — замечает по ходу разговора о технике Петр Шкатулов. Зимой спецы Телегина могут возиться с машиной неделями. Летом принцип простой: сегодня — сломалась, завтра — работает.

Кадры

Любая самая совершенная машина — всего лишь напичканная приборами железяка, если нет грамотного человека в кабине. С самого начала, кроме ставки на лучшую технику, в фирме взят курс на безупречных дорожных профессионалов.

— Старались принимать рабочих, имевших дело с асфальтом больше 20 лет, — сообщил Максим Максимович. Желающих устроиться в бурно прогрессировавшую фирму приходило много. Жесткое кадровое требование по стажу многих отсекало сразу. Далеко не все принятые выдерживали два главных принципа фирмы — отличное качество и минимальные сроки.

Как водится, в дорожной отрасли специалисты по капитальному ремонту московских улиц и проспектов работают бригадами. Руководство фирмы имеет дело с бригадиром. Он сам определяет: пять, шесть или семь человек нужны для организации оптимального производственного процесса. Несколько сезонов в «Трансстромсервисе» тон задают бригады Владимира Абрамова и Александра Ништы. Обе работают на безупречном уровне и по качеству, и по срокам. Ништа на время уходил, но год назад вернулся, видимо, вспомнив старинную русскую поговорку «От добра добра не ищут».

Начальником участка последние два года успешно трудится Дмитрий Перегудов. Среди ИТР это ключевая должность. Собственно участок по асфальтированию в фирме один. Его начальник руководит прорабами и мастерами, закрепленными за объектами. В зависимости от масштаба объекта на нем работает одна или несколько бригад.

Хроника. 1996 год.

В фирме трудятся до 150 дорожников. Продолжается строительство производственной базы. Идет закупка новейшей техники. В том числе — мощная, единственная в Москве фреза «Катерпиллер», катки «АБГ» и «ХАММ».

Бригады работают в нескольких московских округах. Выполнен капитальный ремонт на больших участках Ленинского проспекта, ул. Народного Ополчения, других объектах.

До Перегудова начальником участка достаточно долго работал один из старых друзей-однокашников Петра Шкатулова по МАДИ Андрей Карев.

КАРЕВ Андрей Викторович, 37 лет. Пришел в фирму мастером четыре года назад. Начинал с текущего ремонта в Западном округе Москвы. Объекты усложнялись, количество подчиненных быстро росло. Постепенно Максим Шкатулов передает ему руководство производством. В 96-м Карев назначен начальником участка, в ноябре 97-го — заместителем директора по основному производству и начальником базы. Дочери 9 лет.

Аскетичное, волевое лицо Карева свидетельствует о достаточно сильном характере и большой трудоспособности.

— И все же, почему именно вы возглавили основное производство?

— Жизнь так определила, — отвечает Андрей Викторович. — Человек тянет, ему нагрузку увеличивают. Снова тянет — добавляют еще. Кругозор при этом все время расширяется. Сначала работаешь с бригадой, потом добавляются заказчики, дальше, скажем, субподрядчики, проектные институты, инспекции... Кадровый отбор, в общем, серьезный. Кто-то не справляется, уходит. В чем-то мне, видимо, повезло, все-таки с генеральным вместе заканчивали МАДИ в 84-м.

Штрихи к портрету своего преемника добавляет Максим Шкатулов:

— Когда Андрей спит и ест во время сезона — вопрос интересный. Он способен работать в ночь, а потом оставаться и днем.

Несомненно, не только Андрею повезло с генеральным, но и для фирмы приход Карева оказался крупной удачей. Из дальнейшего разговора выяснились два основных метода, присущих стилю работы главного производственника «Трансстромсервиса».

Во-первых, ответственность. Она должна пронизывать всю руководящую вертикаль, сверху донизу. Если Карев, согласовав с генеральным, принял конкретное производственное решение, то это закон для всех исполнителей. Обратного хода нет. Начальник участка — прорабы — мастера — бригадиры — рабочие обязаны исполнить намеченное. Естественно, с учетом главных принципов фирмы — качество и сроки.

И, во-вторых, лаконизм. Все вопросы решаются один раз. Собираться часто руководящей шестерке нет надобности. Получили новый заказ даже на достаточно крупный объект — его исполнение обсуждается на уровне генерального один раз. Руководство фирмы составляет план работы по объекту, намечает выделение нужного количества людей и техники и — вперед!

Так выполняли капитальные ремонты на многих проспектах Москвы — Нахимовском, Ленинском, Маршала Жукова, Ленинградском. На улице Народного Ополчения и Рублевском шоссе, на Самотеке и в Кускове... Субподрядчиков обычно не бывает. Разве что в виде исключения старые партнеры-друзья, такие как руководитель ПК ТОЗА А.Цаплин. Особое место в биографии фирмы занимает Кутузовский проспект, о чем позже.

Уже полтора года с кадрами в фирме полная стабильность. Кто не выдерживал месячного испытательного срока, отсеивался. Другие прирастали навсегда, связывая и свою

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

дорожную карьеру, и благополучие своих семей с общим делом. Сегодня ИТР составляют примерно 10 процентов от всего штата работающих. Похоже, это идеальное соотношение.

Хроника. 1997 год.

Численность перевалила за две сотни. На своей производственной базе установлена мощная немецкая дробилка, запущен крупный цементный узел.

На разных объектах Москвы трудятся около двух десятков дорожных бригад.

Словом, процесс запущен на полную катушку. Сезоны 97-го и 98-го превратили фирму в одну из крупнейших дорожных организаций столицы. ТОО «Трансстромсервис» активно участвует в создании и деятельности Ассоциации московских дорожников. Со многими генеральными директорами фирм, входящих в ассоциацию, у П.Шкатулова хорошие партнерские и дружеские отношения. «Трансстромсервис» приглашают участвовать в тендерах при распределении крупных московских заказов на капитальный ремонт улиц, проспектов, площадей. И фирма не допускает ни одной осечки. Практически одновременно с Каревым другим заместителем генерального директора становится еще один однокашник Шкатулова по МАДИ, опытный уже дорожник Валерий Иванов.

ИВАНОВ Валерий Геннадьевич, 1962 года рождения, в фирме с 1994 года. Прошел все руководящие ступеньки от мастера до начальника участка. В ноябре 97-го назначен заместителем П.Шкатулова по строительству.

Спрашиваю добродушного с виду, крепкого мужчину с роскошными усами, что входит в его должностные обязанности. И как они разделяют функции с Каревым.

— Все, что не асфальт, то мое, — коротко отвечает Валерий. А это значит — замена бортового камня улиц и проспектов, прокладка коммуникаций, расширение проезжей части и изготовление «карманов» под остановки транспорта, повороты на «стрелку»... Важнейший аспект — озеленение прилегающих к дорогам территорий. Могут дорожники под руководством Иванова вести и общестроительные работы. Ту же производственную базу строили в основном своими силами.

Находки

Мощная техника и отличные кадры позволяют фирме Шкатулова принимать иногда достаточно оригинальные решения и успешно претворять их в жизнь. Скажем, строительство базы.

— Как она, собственно, возникла? — спросил я Петра Максимовича. — Что было на ее месте раньше?

— А ничего не было, — заразительно смеется основатель фирмы. — Мы здесь сначала песок брали, холмы и бугры срезали. А потом руководство Северо-Западного округа нам эту территорию выделило.

С префектом округа В.А.Козловым и его замом П.Л.Козловым у Петра Шкатулова давние добрые отношения. Поскольку фирма работает на положительный имидж этой части Москвы и в буквальном (улучшение местных дорог), и в переносном (крепкие предприятия могут быть лишь у хороших хозяев округа) смысле, то взаимопонимание здесь полное.

Сильная головная боль поначалу возникла у руководства «Трансстромсервиса» с отходами. Куда девать старый асфальт и подлежащий замене бортовой камень? В Москве бросать нельзя — вмиг на штрафах разоришься. Вывозить за 30—40 км на узаконенные свалки? Так весь парк автомашин на это надо бросать. Какие уж тут заработки.

Многие дорожные и прочие ремонтно-строительные предприятия маются с этой проблемой десятилетиями. Отвлекая на ее решение большие силы. В «Трансстромсервисе» подошли к делу творчески, нашли кардинальный выход, купив мощную дробилку. Аналогичная в Москве есть лишь на крупном АБЗ-1. Установленная на базе дробилка неустанно перемалывает любой камень в мелкую крошку.

Получается на выходе вполне приличный строительный материал. Часть его годится на изготовление бетона. Другая часть идет на устройство подъездных дорог, в том числе за городом, на дачных участках. Накопленные горы материала практически расходятся за строительный сезон подчистую.

Повышению производительности труда способствовала и четкая организация передвижений техники. В фирме несколько перевозок, есть на всех объектах мобильная телефонная связь. При надобности бригады можно перебросить с места на место в течение суток не один раз. Простои практически исключены. Значительный эффект дает и почти полное отсутствие пустопорожних рейсов.

Творческие находки, поднимающие рентабельность производства, касаются и других сторон жизни. Два года назад на фирме введена контрактная система. Теперь каждый сотрудник или рабочий четко знает сумму своей годовой зарплаты. При этом больше он получить мо-

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

жет, что и было в реальной жизни, меньше —нет.

Хроника. 1998 год.

В фирме стабильно трудятся 400 человек. По мнению руководства, цифра оптимальная. Даже роковой август не привел к сокращению кадров. Все контрактные суммы были выплачены полностью. Важнейшей стройкой года, да и во всей истории «Трансстромсервиса» стал капитальный ремонт Кутузовского проспекта, правительственной трассы № 1. Парк техники вырос до 180 единиц. Только катков, асфальтоукладчиков и фрез лучших зарубежных фирм более 50.

Как сказал Валерий Иванов, это был самый тяжелый объект в его дорожной жизни. Видимо, те же слова мог произнести и любой другой член штаба фирмы.

Кутузовский проспект

Москва в 1998-м готовилась к Всемирным летним юношеским играм. Капитальный ремонт главного правительственного проспекта надо было закончить на основном пятикилометровом участке к 1 июля. Огромный объем предстояло сделать практически за месяц. Крупнейший московский объект года.

Кроме фирмы Шкатулова, в тендере, проведенном «Доринвестом», участвовали такие дорожные «киты», как «Интерасфальт» и «Инждорстрой». Победил, однако, «Трансстромсервис», гарантировавший выполнение масштабного заказа в самые сжатые сроки и снижение общей суммы договора. Опытнейшие профессионалы: генеральный директор «Доринвеста» В.С.Истомин и его замы Ю.Л.Коробкин, С.К.Гришкин остановились на фирме П.Шкатулова. Большой вклад в успех кутузовской эпопеи внес и субподрядчик — «Интерасфальт». В один из тех горячих денечков, кстати, дорожники поздравили его генерального директора А.Ф.Исачкина с 50-летием.

Главная сложность заключалась в значимости трассы. Правительственные лимузины пролетали по Кутузовскому в любое время, для них ремонт не существовал.

Вначале славно поработали бригады «бортовщиков» Павла Сухова, Анатолия Шестакова, других бригадиров. Потом в ход пошла тяжелая артиллерия — круглосуточно дежурили две перевозки, асфальт шел потоком все июньские ночи. Каждый вечер подводил итоги дня и намечал суточные планы штаб стройки. В заседаниях участвовали и генеральный, и все его замы. Жесткий экзамен отлично выдержала служба главного механика Телегина.

Препятствий хватало. То до ночи засиживался в кабинете тогдашний премьер Кириенко, и старт очередного асфальтового броска все отодвигался. То какой-нибудь «чайник» бросал свою легковушку на краю проезжей части, и процесс опять задерживался. Бывало, что рабочие переносили машину на газон, а утром ставили на свежий асфальт.

Особого внимания требовала зона Поклонной горы, где нельзя было потревожить ни одного куста, но надлежало сделать идеальную «зеленку».

О кутузовской эпопее своеобразно вспоминает еще один член штаба.

ГРИБКОВ Олег Юрьевич, выпускник МАДИ, 37 лет. Сыну Косте — 12. Работает в фирме один год. До этого трудился в нескольких дорожных организациях. Главное достоинство в стиле управления Петра Шкатулова и его соратников новый сотрудник видит в быстром и компетентном решении всех производственных и «бумажных» вопросов. Нет бесконечных согласований и «подковерных» дел, характерных для государственных учреждений с раздутыми конторскими штатами.

У каждого свой талант. Олег Грибков — ас ведения документации. С его приходом делопроизводство в «Трансстромсервисе» ведется практически идеально. А порядок в бумагах по нынешним временам, как известно, дорогого стоит.

Летом один знакомый, живущий в районе Кутузовского, при встрече бросил Олегу хлесткую фразочку: «Представляешь, какие-то сволочи Кутузовский копают!» Грибков промолчал, а осенью тот же знакомый сказал: «Нормально сделали. Летаю ласточкой». Тогда скромный сотрудник фирмы признался в принадлежности к «копателям» правительственного проспекта.

Сезон 1998-го закончился 20 августа. К сожалению, большие объемы остались неосвоенными не по вине фирмы. Сейчас и техника, и люди готовятся к новому сезону. Откроется он реконструкцией участка Рублевского шоссе. Начинаются тендеры на крупнейшие московские объекты сезона–99. Генеральный директор и его штаб готовы в них участвовать. Любой объект ТОО «Трансстромсервис» отработает в соответствии с двумя своими основными производственно-управленческими принципами — отличное качество и самые сжатые сроки.

Несомненно, любая тендерная комиссия учтет, что список лучших дорожных предприятий, осуществляющих капитальный ремонт улиц и проспектов столицы, составленный московским правительством по итогам 1998 года, открывает ТОО «Трансстромсервис».

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Владимир ПОПОВ

ЦЕПНАЯ РЕАКЦИЯ

Новейшая история России последних семи лет — время бурных процессов в государстве и обществе. Сменяются правительства и отдельные министры. Возникают, растут, как грибы, сказочно богатеют и терпят крах банки, финансово-промышленные группы и акционерные общества, построенные по принципу финансовых пирамид без реального фундамента. Народный фольклор плодотворно копает свежую золотую анекдотную жилу про «новых» русских. Они меняют «Мерседесы», как перчатки, отдыхают на лучших курортах мира и мало что знают и умеют.

Нет, разумеется, дыма без огня. Анекдоты рождаются не на пустом месте. И хапуг-временщиков различного калибра — в политике, финансово-экономических структурах, торгово-закупочных фирмах — в молодой России действительно пруд пруди. Но не о них пойдет речь.

В новейшей истории нашей страны есть и совсем другие люди и организации. Они умеют делать реальные дела, зарабатывать достаточно большие деньги, вкладывать их в развитие производства, создавая и необходимые стране материальные ценности, и нужные классным профессионалам рабочие места.

Об одном из руководителей новой генерации в дорожном деле, а именно Петре Максимовиче Шкатулове, сегодня наш рассказ.

Точка отсчета

Первый раз я увидел руководителя ТОО «Трансстромсервис» в Московской ассоциации дорожников. В кабинете президента В.Федорова на очередное рабочее совещание собрались около десятка генеральных директоров фирм, входящих в ассоциацию. Шкатулов запомнился по двум «особым» приметам. Во-первых, оказался самым молодым. Среди солидных руководителей этот парень в толстом свитере с живыми веселыми глазами и густой шевелюрой явно выделялся.

Пришли мы, четверо журналистов, в ассоциацию с предложением показывать в очередных номерах «Автомобильных дорог» не только дальние регионы, но и московских дорожников. В ответ на вопрос «С кого начнем?» в кабинете повисла долгая, «мхатовская» пауза. Солидные директора решили подумать, обсудить вопрос «дома»... Наконец двое достали визитки, предложили перезвонить через несколько дней. И здесь самый молодой генеральный выдал вторую «примету»: первым предложил встретиться через пару дней с ним и его штабом. Встреча состоялась. О делах «Трансстромсервиса» и группы замечательных соратников Петра Шкатулова вы можете прочесть, перевернув страницу этого журнала, а пока познакомимся поближе с создателем фирмы.

Первые шаги

Родился и вырос Петр в Москве, близ метро «Аэропорт». Родители его и брата Максима, родившегося на год раньше, зря не баловали, но и в нормальных мальчишеских просьбах — костюмчик на выход в «свет», спортивная амуниция, мелочь на карманные расходы — не отказывали. И мать, и отец имели высшее образование, были, выражаясь современным языком, управленцами среднего звена. В общем, детство было веселым, дружным и достаточно безмятежным. Теперь Петр и Максим делают все, чтобы их сыновья жили не хуже. Родительская забота всегда благотворно отражается на внуках.

В школе Петр был, что называется, крепким середняком. В отстающих никогда не числился, но и в отличниках не ходил. Одноклассники, да и ребята постарше, уважали не только за физическую силу — пять лет занимался вольной борьбой — но и за компанейский нрав, открытый, доброжелательный характер, верность слову и обязательность.

Любили Петра и учителя. На вступительном экзамене в МАДИ абитуриенты, в том числе и Шкатулов, писали сочинения под присмотром Лидии Герасимовны Геращенко. Она учила Петра в 601-й школе несколько лет, отлично знала, что с темой ее вполне начитанный подопечный легко справится, а вот ошибки... Раза два-три Лидия Герасимовна подходила к столу, где скуластый, широкоплечий воспитанник, возмужавший на ее глазах, вдохновенно описывал отношения Татьяны с Онегиным. После каждого подхода Петр вспоминал правила, касающиеся указанных перстом учительницы мест, исправлял «пре-» на «при-» или наоборот, ставил недостающие запятые. В общем, баллов для поступления хватило, и начался путь в дорожники.

— А почему, собственно, в МАДИ, Петр Максимович?

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

— Да близко жили просто, — смеется двадцать лет спустя Шкатулов.

Лучшими друзьями у него остались школьные одноклассники и институтские однокашники. В семье Лисицких росли аж четверо братьев и три сестры. С Александром они вместе учились, а дружил Петр со всеми. Сейчас братья Лисицкие все стали дорожниками. Друзьям он помогает и словом, и делом.

К сожалению, не всем. Несколько лет назад укатил в Германию давний друг-приятель Михаил Рыбалов. Обеспечен материально там с семьей неплохо, но сильно скучает по Москве и ее знакомым «гнездам». Как-то Петр к нему заезжал, поговорили «за жизнь», вспомнили беспечные молодые времена. Шкатулову скучать некогда. Он выкладывается ежедневно в отличие от зарубежного теперь сверстника. Готов помочь Михаилу с трудоустройством, если тот вернется. Пока Рыбалов не созрел...

Должности

После института молодым лейтенантом-двухгодичником Шкатулов поехал на два года «полями, лесами, на Дальний Восток». В армию тогда шли служить охотно. Кто на пару лет, кто сразу на 25. К тому же в свои двадцать два Петр мало что видел, кроме московского асфальта, в основном вблизи метро «Аэропорт».

Сибирские просторы, необъятные леса, кедровые орешки и прочие дары местной флоры и фауны, конечно, поначалу восхищали столичного денди, но задерживаться здесь не захотелось. С точки зрения профессии («песок, гравий, щебень, примитивная техника») служба мало что дала. В 86-м Шкатулов возвращается домой и... оказывается безработным.

— С асфальтом дело имел? — спрашивали в дорожных организациях.

— Нет, — честно отвечал старлей запаса. И шел дальше.

Наконец взял к себе старшим мастером начальник Гордормеханизации №1 Б.И.Шемякин. Понаблюдав за работой энергичного парня в Олимпийской деревне несколько месяцев, Борис Иванович назначил Петра начальником участка. Но вскоре Шкатулова потянуло к «асфальту», и мудрый Шемякин держать не стал, сам направил к А.С.Бобрышеву, будущему создателю крупной дорожной фирмы «Вираж».

Несколько лет наш герой набирается опыта в Хорошевском районном дорожном управлении, асфальтирует дороги в Серебряном Бору в должности начальника участка. Производственные и управленческие премудрости перенимает у крупных профессионалов, таких как директор АБЗ-1 П.Г.Боннер. В начале девяностых Петр Шкатулов все серьезнее думает о своем деле, своей фирме, своей нише в грандиозном дорожном хозяйстве Москвы.

Цепочка

И кадровые строители, и скромные дачники помнят, как сложно было приобрести в 92-м году строительные материалы. Советская плановая промышленность стремительно разваливалась, новые рыночные фирмы еще не набрали оборотов. Дефицит был на плиты, металлоконструкции, кирпич... Жизнь заставляла думать, искать выход в тупиковых ситуациях, строить замысловатые комбинации.

Один крепкий кирпичный завод погибать не желал. Но песчаный карьер вблизи стремительно вырабатывался к нулю. К новому карьеру нужно было срочно прокладывать дорогу. С асфальтированием дело могло затянуться, что привело бы завод к полному краху. Быстрее всего помочь в строительстве подъезда могли бы железобетонные плиты. Но где их взять?

В это же время заводу ЖБИ-16 для его развития требовался кирпич. Директор Волков размышлял, где достать. Своими заботами он поделился с молодым руководителем небольшой дорожной фирмы, асфальтировавшей производственный двор завода. Именно с асфальтирования хозяйственных территорий и начал свое дело Петр Шкатулов.

Все гениальное, как известно, просто. Вместе с Волковым наш молодой дорожный предприниматель выстроил нехитрую, но, как вскоре выяснилось, поистине судьбоносную цепочку. Завод ЖБИ поставил кирпичному предприятию плиты для дороги. В ответ пошел кирпич. Оба директора решили свои проблемы. Оба затем поддержали и становление дорожной фирмы Шкатулова. Нужный ей дефицитный тогда асфальт всегда находился в обмен на кирпич и плиты.

Критическая масса

Пять лет назад Шкатулов начинал с небольшой группой соратников. Постоянных сотрудников в штате было меньше десяти. В девяносто четвертом купили первый каток и два КамАЗа. До этого всю технику приходилось брать в аренду.

Каждый новый предприниматель работает по веками отработанной схеме: деньги — товар — деньги. Только «товар» у каждой фирмы свой. «Трансстромсервис», начав с асфальтирования дворов и площадок, вскоре перешел к капитальному ремонту столичных улиц и проспектов. С каждым сезоном объемы стремительно росли. Заказчики всегда оставались довольны качеством и сроками работ фирмы Шкатулова.

Только отличное качество в самые сжатые сроки. Заказ за заказом. Сезон за сезоном. Обеспечить такой производственный процесс могла лишь команда первоклассных управленцев. И, думаю, успех дела, задуманного и осуществленного лидером за последнюю пятилетку, в первую очередь объясняется созданием такой команды. О ней речь впереди.

Все мы помним из школьной физики принцип ядерной цепной реакции. При достижении критической массы процесс деления ядер становится спонтанным и не требует никакого вмешательства. Далеко не каждому современному руководителю удается на своем производстве достичь «критической массы» — товара нужного количества и качества — для поддержания рентабельности, спонтанного роста объемов и прибыли. Директорский корпус, работающий по старинке, к сожалению, как правило, не способен в новых рыночных условиях достичь товарно-денежной цепной реакции. Но в каждой отрасли есть обнадеживающие исключения.

Молодой генеральный директор «Трансстромсервиса» свою цепную реакцию по качественному ремонту московских улиц, площадей и проспектов запустил несколько лет назад. И даже гибельный август–98 его фирма преодолела, сохранив и людей, и технику, и оптимистический настрой.

На отдых времени почти не остается. И все же:

— Как насчет досуга, Петр Максимович? Есть ли хобби?

— Зимой люблю ходить на лыжах. Летом — собирать грибы. Но в сезон не всегда получается.

И, конечно, свободные часы он отдает детям. Старшему Илье — уже десять, Владику — пять. Наш разговор затянулся и после рабочего дня. Расставаться с собеседником не хотелось, но Петр Максимович извинился и встал: «Пора ехать, забирать Илью из секции». Сын, оказывается, занимается борьбой.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

Сергей ВОЛОДИН

БУДНИ И ПРАЗДНИКИ

Социальную заботу можно выразить по-разному. Руководство ТОО «Трансстромсервис» считает, что в некоторых экстремальных семейных ситуациях, связанных, скажем, с болезнями или несчастными случаями, финансовая помощь — дело само собой разумеющееся.
Но в жизни есть и праздники. И для создания праздничного настроения здесь тоже находят свои «эксклюзивные» методы.

Новогодние чеки

Каждый из 400 дорожников, работающих на этом предприятии, имел недавно хороший повод побывать в одном московском магазине.

Перед Новым, 1999 годом каждому работнику фирмы вручили специальный подарочный чек. С этим чеком в магазине можно было пройтись по отделам и выбрать любой товар. Разумеется, в пределах указанной суммы.

Для тех, кто работал меньше трех лет, выделялось по 500 рублей, а ветеранам — в два раза больше. Конечно, многие слесари, механики, водители или мастера шли в магазин с детьми и женами. Выбор новогодних подарков превратился в семейный праздник, хотя, возможно, без небольших ссор и споров «лучше это — нет это» не обошлось.

Поездка в Лужники

Новогодние радости не ограничивались походом в магазин. Каждая семья, имеющая детей школьного возраста, получала для сыновей и дочек билеты на новогодние елки. Причем те, кто в прошлом году ездил в Лужники, в нынешнем могли отправиться в Центральный концертный зал «Россия». Или наоборот. Новогодние адреса каждый год меняются.

Дети постарше путешествовали самостоятельно. А малышам, которым пока еще положено держаться за руку, выдавали второй билет. На праздник каждый «октябренок» ехал с мамой или папой.

Внимание — женщинам

Число женщин, работающих в «Трансстромсервисе», составляет примерно 10 процентов от списочного состава всего коллектива. Накануне 8 Марта каждой сотруднице фирмы был вручен праздничный конверт. На вложенную внутрь сумму сударыня могла накрыть вполне приличный стол для семьи и гостей. Да, пожалуй, выкроить еще на цветы и колготки.

Грибные вылазки

Одной из форм коллективного досуга в фирме стали ежегодные поездки за грибами. Обычно их возглавляет большой любитель «тихой подмосковной охоты» генеральный директор «Трансстромсервиса» Петр Шкатулов.

Ваш номер

Данный номер не имеет отношения к эстраде или цирку. Речь — опять же о социальной заботе руководства по отношению к добросовестным труженикам своей фирмы. В течение целого года администрация снимала два десятка номеров в доме отдыха, расположенном в чудесном местечке под Звенигородом. Все желающие могли отдыхать там в удобное для себя время года по три дня или неделе.

Правда, неожиданно выяснилось, что часть номеров пустовала. И не всегда из-за плотности рабочего графика в дорожный сезон. Просто наш российский менталитет не очень-то располагает к такого рода отдыху. Даже в свободные дни многие предпочитают посидеть дома у телевизора, а не выбираться куда-то, даже за казенный счет.

Сверх контракта

Сегодняшние экономические условия позволяют творчески подходить к оплате труда. Второй год в «Трансстромсервисе» применяется контрактная система. При этом зарплата имеет не фиксированный ежемесячный размер, а определена в контракте суммой на год. Фирма гарантирует, что меньше этой суммы в течение оговоренного контрактом срока работник не получит.

Доходы любой дорожной фирмы колеблются в зависимости от времени года. В летний сезон при выполнении крупных объемов с финансами, естественно, лучше, чем в зимние месяцы. Именно на это время и приходятся крупные выплаты по контрактам. Скажем, августовский кризис прошлого года не очень отразился на материальном состоянии работников «Трансстромсервиса». Процентов по 80—90 от годового контракта они уже успели получить.

Сумело руководство выплатить значительные премии всем труженикам фирмы после успешного завершения капитальных ремонтов Кутузовского проспекта, проспекта Маршала Жукова, других крупных объектов. При этом любая премия не уменьшает суммы, положенной по контракту.

Святое дело

Если к руководству фирмы обращаются люди и организации за благотворительной помощью, и обращение имеет серьезные причины, то обычно они встречают понимание.

Весьма благодарны священнослужители нескольких столичных и подмосковных церквей дорожникам «Трансстромсервиса». Много лет вокруг территории одного храма было, что называется, ни пройти и ни проехать. Теперь участники крестных ходов и любые посетители могут спокойно передвигаться по асфальтированной дорожке, проложенной по всему периметру вокруг церковной территории.

Вместе с другими членами Ассоциации московских дорожников фирма Петра Шкатулова бескорыстно участвовала в асфальтировании территории детской Морозовской больницы.

О многих других адресах индивидуальной благотворительной помощи руководство «Трансстромсервиса» предпочло деликатно умолчать.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

ЛИЦЕНЗИРОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В ДОРОЖНОМ ХОЗЯЙСТВЕ

На вопросы читателей отвечает Юрий БУДАНОВ, заслуженный экономист Российской Федерации.

Наше ДРСУ обратилось в областное отделение Российской транспортной инспекции с просьбой выдать лицензию на ремонт федеральной автомобильной дороги. Однако нам отказали и порекомендовали обратиться в ФДС России. А у нас сомнение, ведь раньше нам выдавала лицензию транспортная инспекция Минтранса России (Л.Лисицын, Ярославская обл.).

Рекомендация верная. Лицензирование деятельности по ремонту федеральных автомобильных дорог и дорожных сооружений осуществляет Федеральная дорожная служба России. Она является лицензирующим органом. К слову будет сказано, что ФДС России выдает лицензии также на строительство, реконструкцию, содержание федеральных автомобильных дорог и дорожных сооружений.

Это право за ФДС России закреплено Положением о лицензировании деятельности по строительству, реконструкции, ремонту и содержанию федеральных автомобильных дорог и дорожных сооружений, утвержденным постановлением Правительства РФ от 6 июля 1998 года № 734 (Собрание законодательства РФ, 1998, № 29, ст. 3555).

Срок действия лицензии, выданной ранее Российской транспортной инспекцией, еще не истек. Хочется знать, действует она сейчас или ее надо переоформить в ФДС России? (В.Смирнов, Тверская обл.).

Нет, переоформлять не надо. Лицензия, выданная ранее Российской транспортной инспекцией на осуществление производственной деятельности (строительство, реконструкция, ремонт, содержание) на федеральных автомобильных дорогах и дорожных сооружениях, действует до окончания срока, указанного в лицензии. После окончания срока ее действия для получения новой лицензии следует обратиться в ФДС России.

Наша дорожная организация осуществляет строительство федеральной автомобильной дороги. Есть лицензия. Однако территориальный орган Главной инспекции Государственного архитектурно-строительного надзора Российской Федерации требует от нас получить у них дополнительное разрешение (то есть лицензию) на ведение строительных работ. Мы возражаем. Правы ли мы? (Б.Миронов, Кемеровская обл.).

Да, правы. Упомянутая главная инспекция и ее территориальные органы неправомочны выдавать лицензию на строительство федеральных автомобильных дорог и дорожных сооружений, так как эта функция относится исключительно к компетенции ФДС России после выхода Положения о лицензировании деятельности по строительству, реконструкции, ремонту и содержанию федеральных автомобильных дорог и дорожных сооружений, утвержденного постановлением Правительства РФ от 6 июля 1998 г. № 734.

Надо ли лицензировать деятельность дирекции и других государственных учреждений, подведомственных ФДС России, выступающих в качестве заказчиков? (В.Строганов, Краснодарский край).

Нет. Согласно Положению о лицензировании деятельности по строительству, реконструкции, ремонту и содержанию федеральных автомобильных дорог и дорожных сооружений, утвержденному постановлением Правительства РФ от 6 июля 1998 г. № 734, лицензированию подлежит производственная деятельность на федеральных автомобильных дорогах и дорожных сооружениях.

Деятельность же заказчиков (дирекции, управлений автомагистралей и др.) носит функции управления дорожным хозяйством, которые определяются уставом государственного учреждения, утверждаемого ФДС России. Поэтому деятельность заказчиков лицензировать незачем.

Сколько стоит лицензия? (В.Краснов, Калужская обл.).

Законодательством установлено, что за рассмотрение заявления о выдаче лицензии лицензирующим органом (ФДС России) взимается плата в размере трех установленных федеральным законом минимальных размеров оплаты труда, а за ее выдачу — десять минимальных размеров оплаты труда. Итого 13 минимальных размеров оплаты труда. Эти средства поступают в доход федерального бюджета.

Имеет ли право лицензирующий орган в дорожном хозяйстве взимать с дорожных организаций штраф за нарушение условий лицензии? (В.Захаров, Смоленская обл.).

Нет. Зато Федеральным законом от 25 сентября 1998 г. № 158-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» (Собрание законодательства РФ, 1998, № 39, ст. 4857) лицензирующему органу (ФДС России) предоставлены другие немаловажные полномочия.

Согласно этому закону лицензирующий орган может приостанавливать действие лицензии. Этим правом он может воспользоваться в двух случаях:

когда лицензиат нарушил лицензионные требования и условия, могущие повлечь за собой нанесение ущерба правам, законным интересам, нравственности и здоровью граждан, а также обороне страны и безопасности государства;

если лицензиат не выполнил решений лицензирующего органа, обязывающего устранить выявленные нарушения.

Кроме того, лицензирующий орган имеет право аннулировать ранее выданную лицензию, если лицензиат в течение трех месяцев не уплатил лицензионного сбора в размере десяти минимальных размеров оплаты труда, установленных федеральным законом.

Лицензия может быть также аннулирована решением суда на основании заявления лицензирующего органа. Кроме того, лицензирующий орган вправе приостановить действие этой лицензии на период до вступления в силу решения суда.

Основанием для аннулирования лицензии является: обнаружение недостоверных или искаженных данных в документах, представленных для получения лицензии; неоднократное или грубое нарушение лицензиатом лицензионных требований и условий; незаконность решения о выдаче лицензии.

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

НАСТОЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ
КАЖДОГО РОССИЙСКОГО ДОРОЖНИКА

БОЛЕЕ 70 ЛЕТ
ЕЖЕМЕСЯЧНО
ПРИХОДИТ
К ДЕСЯТКАМ ТЫСЯЧ
ЧИТАТЕЛЕЙ

В каталоге
«Газеты и журналы»
агентства «Роспечать»

70004 – для индивидуальных подписчиков

88759 – для предприятий и организаций

В КАЖДОМ НОМЕРЕ ЖУРНАЛА:

- последние нормативные документы
- передовые технологии строительства и ремонта автодорог
- новые материалы
- дорожно-строительная техника
- отечественный и зарубежный опыт
- много другой интересной и полезной информации

ПРИСОЕДИНЯЙТЕСЬ К СЕМЬЕ ПОДПИСЧИКОВ ЖУРНАЛА

Звоните сегодня: (095) 316 4869, 200 1516, 209 9315

АБРИС

Где двигатель?
который движет торговлю

В АБРИСе

Прием и размещение
Вашей публикации
(в том числе рекламной
и PR) в журнале
«Автомобильные дороги»,
газете «Транспорт России»

Просто позвоните
(095) 316 4869
Николаю Кушниренко

ВАШ ОРИЕНТИР
НА ПЕРЕКРЕСТКАХ
ДОРОЖНОЙ
ИНФОРМАЦИИ

72803 – в каталоге
«Газеты и журналы»
агентства «Роспечать»

Студент, соискатель степени, преподаватель, ученый, инженер находят в каждом свежем номере журнала, кроме научно-технической информации, отечественный и зарубежный передовой опыт, новые идеи

Есть вопросы? Звоните:
(095) 209 9315, 200 1516, 316 4869

ТРАНСПОРТ
РОССИИ

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ПЕЧАТНЫЙ ОРГАН
МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА РОССИИ

32766 ПОДПИСНОЙ ИНДЕКС
В КАТАЛОГЕ «РОСПЕЧАТЬ»

ЕЖЕНЕДЕЛЬНОЕ
ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКОЕ
ИЗДАНИЕ ДЛЯ РАБОТНИКОВ
ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА
ВСЕХ ПРОФЕССИЙ И КАТЕГОРИЙ

Загляните
в ближайшее отделение связи
оформить подписку

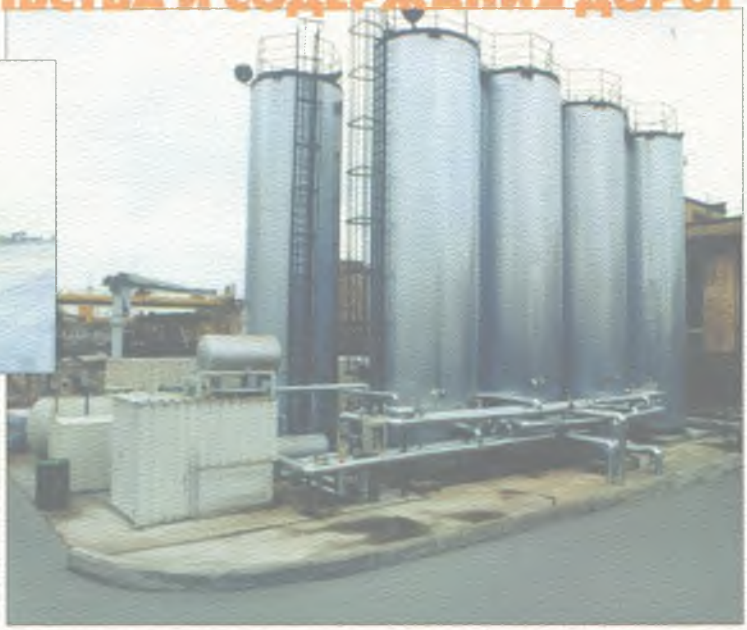
Звоните сегодня: (095) 316 4869, 200 1516, 209 9315

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

ЭМУЛЬБИТ

ЗАКАЖИТЕ БИТУМНЫЕ ЭМУЛЬСИИ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА И СОДЕРЖАНИЯ ДОРОГ

- с содержанием латекса
- для подгрунтовки
- поверхностной обработки
- холодного рисайклинга
- микроасфальта
- а также любую по Вашему рецепту



Подберите оптимальный состав эмульсии для своих инертных материалов на нашей лабораторной установке.

Организуем доставку и распределение эмульсии на Вашем участке дороги по согласованному графику.

Обучим Ваших сотрудников технологии работ с катионными битумными эмульсиями. Поддержим на первом этапе работ.

Организуем местное производство битумных эмульсий и окажем Вам помощь в приобретении техники для ее распределения.

Отгрузка эмульсии круглосуточно

Позвоните сегодня
766-4562, 189-4612, 189-9132, факс 189-4612, 189-4620
И приезжайте. ООО «Эмульбит», Москва, Уржумская, 4.

СОВРЕМЕННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ УХОДА ЗА ДОРОЖНЫМ ПОКРЫТИЕМ

«ЭМУЛЬТЕК» – компактное оборудование для производства битумных эмульсий всех типов

«МИНИМАК» – компактное решение для санации и коррекции городских улиц

«МАКРОПЕЙВЕР» – укладка эмульсионно-минеральных слоев износа

- **«ЭМУЛЬТЕК»** — мобильные эмульсионные заводы производительность. 8 — 40 т/ч — широкий спектр битумных эмульсий для всех видов дорожных работ: эмульсионно-минеральные смеси «Слларри Сил», микроповерхностная обработка, ямочный ремонт, подгрунтовка, ремиксинг.
- **ДЗУ-ИП98** — прицепная машина инжекторного типа для ямочного ремонта дорог. Обслуживается одним оператором.
- **«МАКРОПЕЙВЕР»** — высокопроизводительная машина (4 т/мин.) для поверхностной обработки методами «Слларри Сил» и «Микросюрфейсинг». Большие площади за короткое время!
- **«МИНИМАК»** — маневренный и компактный укладчик слоев износа производительностью 1 т/мин. Первый успешный опыт в мире по созданию самоходной автоматизированной дорожной машины с одним водителем-оператором. Идеальна в городских условиях.
- Передача битумно-эмульсионных технологий — создание смесей типа «Слларри»; дизайн защитных дорожных смесей для всех климатических условий и всех видов дорожного покрытия.
- Установка оборудования «под ключ»; обучение персонала в России и США.
- Сервисное обслуживание в России и СНГ.
- Гибкие условия оплаты.

Компания «Вэлли Слларри Сил» – 45-летний опыт работы на четырех континентах. Запросите дополнительную информацию в «Интернэшл Технолоджи Груп» – эксклюзивном представителе в России и СНГ.

VSS

Адрес: 123424, Москва,
Волоколамское шоссе, 73, офис 431.

Тел./факс: (095) 491-0654, 490-0693
Электронная почта: mdb@mdbar.msk.ru

ITG

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНАЯ ТЕХНИКА

ИНГЕРСОЛЛ-РЭНД

СОЗДАЮЩАЯ ИНФРАСТРУКТУРУ ДЛЯ ПРОЦВЕТАНИЯ И РОСТА

IR ABG является одной из действующих во всем мире дочерних компаний Ингерсолл-Рэнд. Деятельность фирмы IR ABG включает в себя разработку, производство, сбыт и обслуживание асфальтоукладчиков и виброкатков для укладки и уплотнения всех типов асфальтобетонов и грунтов при строительстве автомобильных и железных дорог, взлетно-посадочных полос аэродромов и гидротехнических сооружений.

ABG BLAW-KNOX

Ingersoll-Rand ABG
Kuhbrückenstrße 18 • D-31785 Hameln
Telephon (05151) 209-0 • Telex 9 2 805
Telefax (05151) 209-204

INGERSOLL-RAND CONSTRUCTION & MINING

Ingersoll-Rand Россия
Россия, 123557, Москва,
Пресненский Вал, 19,
тел.: (095) 737-0144, 737-0146,
факс: (095) 737-0148

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru