

# АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ

11-97

**Путеводитель:**  
федеральные  
и территориальные  
автомобильные дороги  
Архангельской области

Вологодская областная универсальная научная библиотека  
[www.booksite.ru](http://www.booksite.ru)

Председатель Правительства Российской Федерации  
29 сентября 1997 г. г. Москва

### Всероссийскому совещанию дорожников

От себя лично и от имени Правительства Российской Федерации приветствую участников Всероссийского совещания дорожников и, в вашем лице, всех граждан России, чей труд и бизнес связан со строительством и эксплуатацией автомобильных дорог.

Ваше совещание — первый представительный форум дорожников, проводимый после выхода Указа Президента Российской Федерации «О дорожной реформе». Этот Указ, отразивший позитивные тенденции ускоренного развития автомобильного транспорта и автомобилизации населения в условиях рыночной экономики, отнес развитие дорожной сети к числу важнейших общенациональных приоритетов; он заложил одноуровнево основу для дальнейшей структурной перестройки дорожного хозяйства.

Реализация положений Указа Президента Российской Федерации «О дорожной реформе» требует срочной проработки и поиска решений по таким направлениям, как:

- наиболее эффективное использование потенциала дорожных фондов, в том числе в условиях предстоящей налоговой реформы;
- повышение качества и снижение стоимости дорожных работ;
- привлечение внебюджетных, в том числе нетрадиционных источников финансирования дорожных проектов;
- рационализация организационно-производственной структуры дорожного хозяйства;
- взаимодействие Федеральной дорожной службы России и дорожных органов субъектов Российской Федерации, в первую очередь в части задач регионального и социального развития.

Полагаю, что ваше совещание сумеет выработать рекомендации по всем названным направлениям, предложить конкретные и конструктивные меры для поддержания в надлежащем состоянии и развития автомобильных дорог общего пользования, обеспечения стабильного и безопасного пропуска растущих транспортных потоков.

Желаю успехов в вашей работе, в работе всех организаций и предприятий дорожно-хозяйства. Надеюсь, что инженерные и производственные достижения российских дорожников станут реальным выражением поддержки курса реформ и развития экономики страны, проводимого Правительством Российской Федерации.

**В. ЧЕРНОМЫРДИН**

Председателю Государственной Думы  
Федерального Собрания Российской Федерации  
Селезневу Г.Н.

### Уважаемый Геннадий Николаевич!

Разработанный Правительством России и принятый в первом чтении Государственной Думой Федерального Собрания РФ проект Налогового кодекса Российской Федерации предусматривает отмену налогов, формирующих дорожные фонды, в частности — на пользователей автомобильных дорог, доля которого составляет преобладающую часть (до 90%) от общего сбора территориального дорожного фонда и является основным источником финансирования содержания, ремонта и строительства (реконструкции) автомобильных дорог республик и областей Уральского региона.

Отмена указанных налогов также противоречит ранее принятым документам и, в первую очередь, указам Президента России от 6.12.95 г. № 1220 «О президентской программе «Дороги России» и от 23.04.97 г. № 403 «О дорожной реформе». По предварительным расчетам, в случае принятия Налогового кодекса в редакции, в которой предусмотрено лишь взимание налога с владельцев транспортных средств и регионального налога, связанного с использованием инфраструктуры региона, финансирование дорожной отрасли может снизиться не менее, чем в пять — десять раз. Средств не хватит даже на минимально необходимое содержание существующих дорог, состояние которых далеко от совершенства и вызывает справедливые нарекания граждан.

Кроме того, при резко возрастающей интенсивности движения на улицах и дорогах неизбежен также рост аварийности. Одновременно в дорожной и сопутствующих отраслях резко возрастет безработица — обратно пропорционально снижению финансирования.

По решению Совета Ассоциации экономического взаимодействия областей и республик Уральского региона от 30.05.96 г. этот вопрос прорабатывался и наши предложения были направлены Вам, Геннадий Николаевич, письмом от 7.08.96 г. № 297, однако они не нашли отражения в проекте Налогового кодекса.

Учитывая изложенное и решение Совета Ассоциации от 4.07.97 г. № СА/3-3 по проекту Налогового кодекса, предлагается:

1. Источники образования Дорожного фонда оставить без изменения на текущий и последующие годы;
2. При доработке Налогового кодекса Российской Федерации во втором и последующих чтениях внести соответствующие дополнения и поправки (текст прилагается).

Президент Ассоциации  
экономического взаимодействия  
областей и республик Уральского региона

После всех преобразований, в очередной раз (будем надеяться, в последний) настигнувши дорожную отрасль, нынешнее Всероссийское совещание ждали с особым нетерпением. То, что сроки его проведения несколько раз менялись, эти ожидания еще более подгревало.



И вот наконец свершилось. 30 сентября, вторник. Москва. Аэропорт «Внуково». Две десантные группы дорожников отправились по разным направлениям — одна в Ростов-на-Дону, другая в Минеральные Воды, — чтобы в итоге встретиться в Большом Сочи в гостеприимном пансионате «Шексна» на совещании-семинаре.

Смысл марш-бросков по дорогам юга России состоял в том, чтобы наглядно ознакомиться с опытом и достижениями коллег, техникой, подходами к содержанию дорог, в чем-то усомниться, что-то позаимствовать. Порадоваться общим достижениям и поговорить об общих бедах. А для нового руководства — Н.П.Серегина, И.А.Урманова, В.И.Щедрова — познакомиться с дорогами, людьми, которые за них отвечают, вжиться в их проблемы, заботы, трудности. Мудро. Одно дело бумаги и «ковер» в Москве на Бочкова, совсем другое — непосредственное общение с дорогой, коллегами. Правда, необходимо отметить, что заместители руководителя ФДС Н.П.Серегин и И.А.Урманов на своем веку дорог видели много — оба профессиональные дорожники, с большим опытом работы. Но и по их признанию десант был весьма полезен.

Принимающая сторона — донские и кубанские казаки, извека соперничающие друг с другом и здесь стремившиеся перешеголять одни других, — принимали коллег душевно. Это не только встречи с хлебом-солью. Главное стремление — все успеть показать, все рассказать. Что хорошо — то хорошо, вот смотрите, а что плохо — вы и сами знаете.

Сергей Васильевич Панькин в Ростове прямо перед своим штабом устроил демонстрационный ямочный ремонт с помощью установки полуроссийского полуамериканского производства. Машина внешне неказистая, но с задачей справилась в считанные минуты, причем без остановки движения автотранспорта. Позже, в Сочи, демонстрировали участникам совещания подобную пере-

**Александр ЧИБИСОВ,  
Виктор ЗАГУМЕННОВ (фото)**

# «ШТАБНЫЕ» УЧЕНИЯ В СОЧИ



*В перерыве между заседаниями.*



*На обновленном участке дороги.*

движную установку немецкого производства. Красотой она ростовскую перещеголяла, но по цене (в четыре раза дороже), по трудозатратам (обслуживают три человека, а ростовскую — один) конкуренции явно не выдержала.

— Сергей Васильевич, — говорю я ему, — а ваша-то получше будет.

Улыбается Панькин, а Виталий Григорьевич Артюхов прислушивается и, по-моему, начинает сожалеть, что не был с нами в Ростове-на-Дону. Хотя летом руководитель

отрасли проехал всю магистраль «Дон», будучи сам за рулем, и с трассой знаком. И есть у меня подозрение, что идея предварить всероссийское совещание таким десантом пришла к нему именно тогда.

И действительно, местным «дорожным генералам» есть что показать. Тот же Сергей Васильевич завез на установку по производству полимервяжущих для приготовления асфальтобетонной смеси. А потом показал участок покрытия, где эта смесь применялась. И ходил по ней Ракецкий Александр Васильевич под проливным дождем, и трогал рукой это покрытие, и вслух сожалел о том, что нельзя его применять в условиях тюменского Севера.

Конечно, спору нет, условия ростово-воронежские и азово-черноморские несравнимы с природными порядками Тюмени, Карелии и даже Бобруйска или Подмоскovie. Но погода погодой, а вот такой чистой придорожной полосой, как у кубанских казаков Прокопенко Василия Ивановича и Безродного Олега Константиновича, мне лично, да и моим спутникам видеть не приходилось. Были, правда, сомнения: дескать, подготовились к визиту. Но нет, физически невозможно привести в порядок магистрали за несколько дней, да и не в чести у дорожников пускать пыль в глаза. Видно, что стараются люди, дорога им дорога, за которую они отвечают.

Не успели мы, как говорится, и оглянуться, как уже въехали в Геленджик. Ночь прошла быстро, как южный вечер. Наутро — полный вперед, в Сочи. На совещание.

Впрочем, происходившее в пансионате «Шексна» с полным правом

можно назвать не совещанием, а штабными учениями дорожников. В них, как и положено, принимали участие и представители взаимодействующих частей — Госналогслужбы, Госкомстата, Государственной Думы, руководители субъектов Федерации. Причем были они не в роли наблюдателей, а активно участвовали в анализе ситуации в дорожной отрасли и поисках ответов на извечный вопрос: что делать, чтобы сохранить и приумножить сеть автодорог страны.

Пересказывать выступления, цитировать документы в этих коротких заметках не имеет смысла. Всему свое время и место. В этом номере журнала вы прочитаете статью руководителя ФДС России Виталия Артюхова, в основе которой его выступление на совещании (см. стр. 4). А подвести итог заметок можно так: совещание получилось острым, содержательным и весьма полезным для его участников. Конечно, оно не решило всех проблем, да и не могло их решить. Для этого есть другие пути и инструменты, а вопросы, поднятые на совещании, уже находят свое отражение в решениях руководства ФДС России. Начатый же на совещании разговор будет продолжен на форуме всех дорожников России, который предполагается провести в конце этого года.

Как сказал, закрывая совещание в Сочи, Виталий Артюхов, будем рассматривать встречу здесь как генеральную репетицию более представительной встречи работников дорожной отрасли, которую можно будет назвать съездом.

До встречи, друзья. До встречи, коллеги.

*В президиуме руководитель ФДС В.Артюхов и заместитель председателя Комитета по промышленности, транспорту, энергетике и строительству Ю.Тен.*

*Начальник «Краснодаравтодора» В.Безродный и директор Федеральной дирекции лабораторного контроля и обследования автомобильных дорог И.Быстров.*

*Участники совещания у стендов фирмы «BAV ENTERPRISES».*



Вологодская



областная универсальная научная библиотека



www.booksite.ru

В 1977 году  
награжден  
орденом  
"Знак Почета"



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

**АВТОМОБИЛЬНЫЕ  
ДОРОГИ**

Издается с 1927 года

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

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

Главный редактор  
ПОЛЯКОВ В.Ф.

**РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ :**

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

**РЕДАКТОРЫ ОТДЕЛОВ:**

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

**ЗАВЕДУЮЩИЕ ОТДЕЛАМИ:**

рекламы  
КУШНИРЕНКО Н.В.,  
реализации  
КРАШОНКИН А.А.,  
производственного  
ХАРАБОРЧЕВ Ю.А.

**КОМПЬЮТЕРНАЯ ВЕРСТКА**

ПРОКУДИНА Л.А.,  
САФОНОВ С.В.

**ФОТО**

ЗАГУМЕННОВА В.А.

Адрес редакции:  
129090, г.Москва, ул.Щепкина, 11.  
Тел.: (095) 284-38-38 (факс), 284-31-89.  
Телетайп 11153 «ПИКЕТ». Телекс 911531.  
Тираж — 30 000 экз. Формат 210 x 297.  
Цветоделение и подготовка  
к печати — типография А.С.Пушкина.  
Отпечатано UPC Consulting Ltd., Vaasa, Finland.

ISSN 0005-2353

© «Издательство «Дороги». 1997.

Ноябрь 1997 г.



**1**

**С МЕСТА СОБЫТИЯ**

«Штабные» учения в Сочи

**4**

**ИЗ ПЕРВЫХ РУК**

Дороге нужен хозяин

**6**

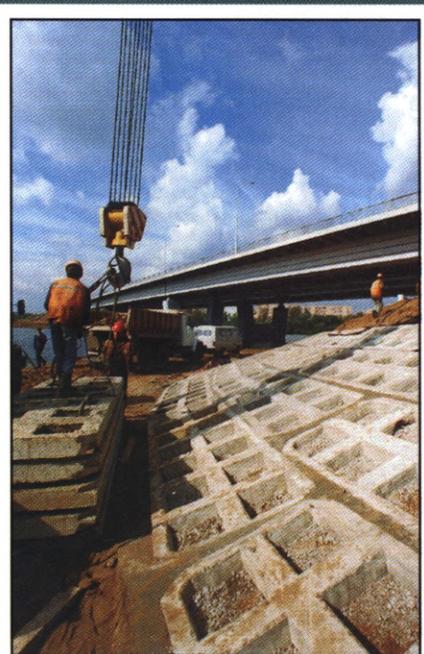
**ДЕЛОВАЯ ХРОНИКА**

**7**

**ПРОГРАММА**

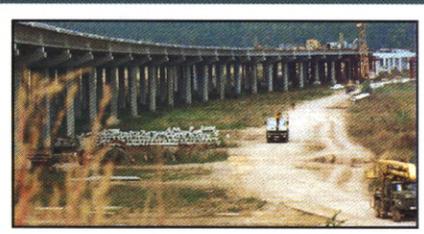
«ДОРОГИ РОССИИ»

«Балтия»: первые шаги



**8**

Московское «горлышко»  
полгода спустя



**10**

**МЕЖДУНАРОДНОЕ  
СОТРУДНИЧЕСТВО**

Экологический форум  
во Владимире

**11**

Через города и страны

**12**

**БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ**

Если грузы  
крупногабаритные...

**13**

Не надо разрушать мосты

**14**

**РЕГИОНЫ**

Дороги будут круто менять  
направления



**17**

Это сладкое слово  
«реструктуризация»

**19**

**ДОРОЖНИК**

**20**

**ЛИДЕРЫ**

Из седьмого десятка

**22**

**ФИНАНСЫ И ИНВЕСТИЦИИ**

Ключевой объект

**23**

Паника преждевременная

**24**

**ПРОБЛЕМНЫЙ РЕПОРТАЖ**

На краю земли



**26**

**ОПЫТ ВЫЖИВАНИЯ**

Три года без денег

**28**

**АНАЛИЗ ПРАКТИКИ**

«На все четыре ветра»  
Дорожные знаки  
выпускаем сами  
Открыт столярный цех

**29**

**ДЕЛОВОЕ ДОСЬЕ № 2**

Приказ ФДС России  
«О разработке новых  
образцов дорожно-  
строительной техники»

**30**

Распоряжение ФДС России  
«О Федеральном  
дорожно-строительном  
управлении»

**31**

Постановления  
Государственного  
Комитета Российской  
Федерации по жилищной  
и строительной политике

**32**

Основные положения  
проекта концепции  
дальнейшего развития  
и совершенствования  
деятельности  
Госавтоинспекции  
на период 1997 — 2005 гг.

**37**

**НАУКА — ПРАКТИКЕ**

Аттестовано Севером

**38**

**ПАНОРАМА**

**40**

**КРУГЛЫЙ СТОЛ**

Путь здравого смысла

**42**

**ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА**

«Девятка», «пятерка», туз

**44**

**ПРОЕКТИРОВАНИЕ**

Почему слаб фундамент  
северных дорог?

**45**

Особый статус

**46**

**СОЦИАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ**

С верой в лучшее  
Бывают и незаменимые...

**47**

**© ПУТЕВОДИТЕЛЬ**

Федеральные  
и территориальные  
автомобильные дороги  
Архангельской области



**53**

**АРХИВАРИУС**

Когда дорога стала  
автомобильной



**55**

**ДЕЛА И ЛЮДИ**

Было такое, было...

**56**

**МИР ВОКРУГ**

«Везде исследуйте  
всечасно...»

**НОВИНКА...  
ОТМЕНЕНА?**

**Уважаемая редакция!**

*Мне бы хотелось весьма  
одобрительно отозвать-  
ся о введенной вами новин-  
ке — публикации оглавления  
на английском языке.  
Но в последних номерах я  
ее что-то не вижу. Вы ее  
отменили? Если да, то  
зря. Поскольку оглавление  
на английском языке, вне  
всякого сомнения, способ-  
ствует всемирной извест-  
ности журнала.*

*Мой скромный опыт  
знакомства с Голландией  
показывает, что русский  
язык мало кто знает в  
Европе, а публикация ог-  
лавления на английском  
языке будет способство-  
вать повышению интере-  
са за рубежом к статьям  
по дорожной тематике.*

*Прошу учесть мое поже-  
лание.*

**Михаил ЖЕЛЕЗНИКОВ.**  
Санкт-Петербург.

**От редакции**

Уважаемый Михаил, в 1998  
году вместо оглавления на ан-  
глийском языке будет печататься  
аннотация основных статей.

**Объявление**

8—9 декабря с. г. в Москве состоится  
Всероссийская научно-практическая кон-  
ференция по проблемам безопасности  
дорожного движения.

Справки по тел.: 232-99-79, 232-99-82.

Точка зрения редакции может  
не совпадать с мнением автора.

Авторы опубликованных материалов  
несут ответственность за точность фак-  
тических и цифровых данных.

Материалы,  
отмеченные знаком,  
публикуются  
на правах рекламы.



За содержание рекламных материалов  
редакция ответственности не несет.

© Издательство «Дороги»

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

При использовании информации  
ссылка на журнал обязательна.

**Виталий АРТЮХОВ,**  
руководитель *Федеральной дорожной службы России*

# ДОРОГЕ НУЖЕН ХОЗЯИН



**Все российские реформы образца 1997 года — и наша, дорожная — имеют общую специфику. Это назревшие, крайне необходимые, но и весьма болезненные преобразования. Все они связаны с отказом от множества отраслевых стереотипов и узкоотраслевых позиций. Они также связаны с необходимостью выстраивать работу под реальные функции, оплаченный спрос, реальные финансовые возможности.**

**П**роект Налогового кодекса и проект бюджета-98 обозначили рубеж дорожной реформы, который нельзя было далее отодвигать «на потом».

Суть этого рубежа — переход к финансированию дорожных расходов за счет «дорожных денег», то есть налоговых и неналоговых источников, непосредственно связанных с количеством автомобилей в стране и их годовым пробегом. По сути это переход от размазанной ответственности перед народным хозяйством к конкретному ответу перед участниками дорожного движения: они покупают услуги, которые оказываем мы, дорожники.

В России сегодня есть предпосылки для такого перехода. Парк автомобилей растет темпом 10% в год с самого начала реформ, с 1992 года. Прогнозы показы-

вают, что через 5—7 лет страна пройдет ключевой рубеж автомобилизации — 51 автомобиль на 100 семей.

Одновременно становится все более очевидным, что государство на фоне текущих бюджетных проблем не имеет далее возможности финансировать дорожные программы за счет иных бюджетных источников, не связанных с дорогами и автомобилями.

Переход к финансированию дорожных расходов за счет «дорожных денег» обещает быть для нас крайне сложным.

Общий объем поступлений дорожных фондов в 1998 году, по наметкам бюджета, ниже, чем в 1996-м и текущем годах. В последующие годы мы вправе ожидать некоторого прироста в связи с увеличением количества автомобилей в стране, а также с поэтапным ростом фискальной нагрузки на один автомобиль и километр пробега.

Более того, прогнозы показывают, что в перспективе 5—7 лет дорожные фонды, формируемые по правилам Налогового кодекса, станут значительным по масштабам и стабильно растущим источником развития дорожной сети.

Но во всех случаях на первом этапе реформы нам придется учиться жить по средствам. Это касается всех аспектов нашей деятельности.

Что это означает на практике?

## Первое.

Недопустимость пустых обещаний и выстраивание четкой системы приоритетов.

Как известно, все последние годы мы храбро брались за все новые объекты в расчете на светлое финансовое будущее. В результате у нас сотни незавершенных строек; по некоторым из них с 1992 года выполнено 10—15 процентов объемов работ. В этом долготрое распылена значительная часть инвестиционных ресурсов дорожных фондов.

Так что если вообще не закладывать новых строек, то для завершения уже начатых объектов потребовалось бы 6 годовых инвестиционных бюджетов Федерального дорожного фонда в цифрах 1998 года.

В этой связи вопрос реальности планов и программ нового строительства, их соответствия реальным финансовым ресурсам — главнейший во всей нашей инвестиционной деятельности.

## Второе.

Структура дорожных работ и техническая политика должны быть приведены в четкое соответствие с реальными финансовыми возможностями.

Если нет денег на новый костюм, рачительный хозяин гладит и штопает старый, но не ходит в рванье. Я имею в виду аккуратный ямочный ремонт, нанесение разметки и окраску ограждений, уборку обочин и приведение в порядок насаждений вдоль дорог.

Мы введем в ближайшее время жесткие нормативы содержания дорог под конкретные уровни финансирования: условно говоря, какую работу необходимо сделать на 10 рублей, а какую — на 100.

Во всех случаях, никому не будет позволено прикрывать конкретные недоработки и упущения ссылками на безденежье.

Чтобы претендовать на финансирование, нужно будет предъявить не штатное расписание и тарифное соглашение: мол, народу надо зарплату платить. Нет, покажи реально сделанную работу, реальные программы последующих работ.

И еще о технической политике. Необходимо разобраться с программами, проектами и структурами в дорожном машиностроении. Главное — с вопросом о механизмах заказов, закупок, ответственности заказчика и закупщика, механизмов рыночного продвижения прогрессивной техники к потребителю. Здесь в последние годы была создана громоздкая, запутанная и по сути безответственная система, при которой кто угодно и что угодно заказывает, закупает, поставяет, но Федеральный дорожный фонд за все платит и за все отвечает.

Немногим лучше положение в области закупок и внедрения технологий и материалов.

## Третье.

Грамотная повседневная экономическая работа по отжатию издержек. Подходы здесь известны:

- четко продуманная и ответственная ценовая политика;
- тендеры, причем не для формы проводимые;
- выверенные сметы и нормативы на содержание дорог;
- профессиональный финансовый, ценовой и технический контроль.

Подчеркну это слово — «контроль». У нас 300 федеральных предприятий; так вот, только на их примере я наконец понял смысл поговорки «и дома, и замужем». Эти предприятия живут за счет бюджета дорожных фондов и имеют одновременно почти полную рыночную свободу в части смет, балансов, штатов, оплаты труда. Такое положение сегодня не устраивает не только нас, но и сами эти предприятия.

Про цены всех дорожных работ, включая и проектные, скажу особо. Я внимательно ознакомился с некоторыми документами по этому поводу: по ряду позиций в оплате труда мы уже достигли мирового уровня. Только почему-то не хочется этому радоваться...

В целом можно сказать, что цены на многие виды дорожных работ оторвались от реальности. Так, в обиходе сохраняется экономическая мистика типа базовых цен 1991 или 1984 года, помноженных на произвольные дефляторы.

Полагаю, что у ФДС есть все возможности поставить ценовую политику в отрасли с головы на ноги! И мы это сделаем в точном соответствии с требованием Президента России Б.Н.Ельцина о необходимости перехода от политики невмешательства в процессы становления свободного рынка к политике упреждающего регулирования экономических процессов.

Сегодня в России значительный избыток мощностей по всем видам дорожных работ, так что все ценовые козыри в руках умного заказчика. Если, конечно, заказчик играет за государство...

## Четвертое.

Все названные моменты — и грамотное инженерное планирование первоочередных работ под реальные финансовые ресурсы, и ответствен-

ность за поддержание элементарного порядка на дороге, технический, финансовый и ценовой контроль — все это составные части общего понятия «хозяин на дороге».

В этом деле, к сожалению, привились надуманные учены и заказчика, передачи надзорных функций независимым частным структурам и многое другое в том же духе. Этакий свободный рынок за государственный счет!

Здесь нужно просто возвращаться к здравому смыслу. И мы это сделаем без колебаний.

В этой связи хочу поделиться некоторыми организационно-управленческими соображениями.

Для всех магистральных федеральных дорог введем главную фигуру — начальника дороги — с самыми широкими полномочиями и ответственностью. К примеру, начальник федеральной дороги «Волга», в полной ответственности которого находилась бы вся дорога — от Москвы до Уфы, а также все работы и события на этой дороге. Начальнику федеральной дороги могут быть делегированы также полномочия по управлению примыкающими территориальными дорогами и координационные функции по отношению к территориальным дорожным органам управления сопредельных субъектов Федерации.

При этом мы могли бы пойти на реорганизацию и усиление роли региональных дирекций, специализируя их на функциях финансового, ценового и технического контроля, осуществляемого от имени и в рамках полномочий ФДС России. Причем в сфере их внимания должны быть как магистральные дороги, так и — главное — прочие федеральные дороги, контроль за которыми сегодня по сути утрачен.

Именно региональным дирекциям имеется в виду поручить согласование планов и прием балансов от дорожных организаций федеральной собственности. Они же будут осуществлять контроль целевого и эффективного использования субвенций.

## Пятое.

Деньги надо искать не в кассе ФДС, а у налогоплательщиков. Все, что приходит на 750-й счет, немед-

ленно идет на первоочередные нужды.

Так что следует заняться конкретной работой по вопросам мобилизации дорожных налогов: с местной налоговой инспекцией, с недоимщиками, с крупнейшими плательщиками налога на ГСМ и т. п.

Еще раз напомним: согласно Указу Президента России № 403 на ФДС возложена обязанность по оперативному управлению дорожным фондом. Так вот,

во-первых, ФДС — это не 200 чиновников на улице Бочкова, а ФДС плюс федеральные учреждения, прежде всего дирекции федеральных дорог, и региональные дирекции;

во-вторых, задачи по мобилизации дорожных налогов, безусловно, входят в понятие «оперативное управление дорожным фондом» и, следовательно, в обязанности всех служащих системы ФДС России.

## Шестое.

Предметный и настойчивый поиск неналоговых доходов всех видов. Нет никаких иллюзий по поводу того, что новые источники сразу станут мощными и обильными. Но во всех случаях мы обязаны искать любые работающие источники, хотя бы с целью наработки опыта. В условиях крайне трудных перспектив наполнения территориальных дорожных фондов это становится насущной необходимостью.

Задача состоит в принципиальном расширении спектра источников и масштабов привлечения средств в дорожное хозяйство, в том числе с непосредственным участием заинтересованных регионов. Конспективно назову следующие направления:

- **долгосрочное заимствование под крупные дорожные проекты в системе международных транспортных коридоров;**
- **запуск механизма облигационных дорожных займов;**
- **коммерческая эксплуатация дорожных инфраструктур и полос отвода.**

Сегодня в полосах отвода и примыкающих зонах дорог коммерческая активность бьет ключом, и именно дорога — источник этой активности. Есть ли у нас подходы к извлечению из всей этой

жизни дополнительных дорожных денег?

Да, есть. Речь идет о запуске механизма деньги — дороги — деньги применительно к эксплуатации сети дорог и поэтапной структурной переориентации расходов ФДФ на новое дорожное строительство.

## Седьмое.

Упорядочение организационно-производственных структур и взаимодействия дорожных организаций, прежде всего исходя из названного принципа — хозяин на дороге.

Существующие структуры были выстроены под скорое светлое финансовое будущее. В результате в некоторых областных центрах у нас сидят по 3—4 дорожных начальника со своим штатом и зданиями. У нас создано неслучайное количество ассоциаций, фондов, обществ. Суть не в том, кому эти структуры подчинены — Федеральной дорожной службе, местным администрациям или своим учредителям. Главное — все они живут на средства дорожных фондов. Так что мы обязаны сокращать все избыточные структуры и в Москве, и на местах.

Нам нужно по-новому решать вопросы взаимодействия с регионами. Возможно, — и эту позицию разделяют все губернаторы — мы вернемся к двойному подчинению областных дорожных организаций.

По мере перехода в двойное подчинение можно будет значительно расширить их полномочия и ответственность, в первую очередь в части управления дорожными организациями федеральной собственности.

**Восьмое**, и, со многих точек зрения, критически важное: безопасность движения на дорогах.

Здесь необходимо:

- **завершить пересмотр имеющейся нормативно-правовой базы, имея в виду, что значительная ее часть писалась в другую экономическую эпоху;**
- **наладить четкую систему предупреждающей ответственности за безопасное состояние дороги;**
- **четко определить зону нашей ответственности в этой межотраслевой**

**проблеме и порядок взаимодействия с Госавтоинспекцией и другими смежниками.**

На недавней коллегии Министерства внутренних дел мы договорились в принципиальном плане с министром А.С.Куликовым и начальником ГУГАИ В.А.Федоровым о реализации совместного пилотного проекта. Речь идет о создании специализированных подразделений дорожно-патрульной службы на федеральных дорогах, нечто вроде федеральной дорожной полиции с широкими функциями защиты участников дорожного движения, имущества и обустройства автомобильных дорог, экологической обстановки в полосах отвода от всех видов преступных посягательств, антисоциального поведения, последствий ДТП и чрезвычайных ситуаций. Эти подразделения ГАИ, по нашему общему замыслу, будут работать в самом тесном контакте с дорожниками.

В увязке с вопросами безопасности упомяну проблему связи на дорогах.

Опять-таки главное — внятная позиция дорожников, увязанная с объективными тенденциями развития систем связи. Дело наших технических экспертов — сформулировать эту позицию в конкретных деталях. От себя отмечу:

**недопустимо — как это по сей день делается — поддерживать проекты связи на дорогах, основанные на технологиях 60-х годов;**

**необходимо ориентироваться на новейшие технологии связи и, соответственно, на кооперацию с наиболее авторитетными и успешными операторами рынка услуг связи;**

**необходимо ориентироваться на проекты, имеющие надежную коммерческую основу, то есть опирающиеся на деньги пользователя.**

Кстати сказать, это положение касается не только связи на дорогах, но и других аспектов нашей технической политики.

Так что у нас с вами, у Федеральной дорожной службы, у дорожных органов субъектов Федерации, у предприятий и организаций дорожного хозяйства, у всех российских дорожников, непочатый край работы.

## АРХАНГЕЛЬСК—РОВАНИЕМИ

**Необычных пассажиров принял на борт «дедушка» речного флота колесный пароход «Н.В.Гоголь». На нем состоялось заседание российско-финской рабочей группы по новым технологиям и покрытиям.**

Участники совещания на теплоходе «Н.В.Гоголь».



Участники рассмотрели и обсудили опыт применения в России РОС (рыхлосвязных органоминеральных смесей) по типу финского нефтегравия, возможность использования известнякового щебня для РОС, опыт производства дорожных битумных эмульсий катионового типа в Финляндии и в Архангельской области, опыт производства эмульгаторов в России, способы стабилизации оснований при ремонте и реконструкции дорог с использованием органических вяжущих с помощью роторных фрез, роль ПАВ (поверхностно активных веществ) в повышении качества горячих асфаль-

товых бетонов при использовании кислых горных пород и другие вопросы. В совещании рабочей группы приняли участие 45 делегатов дорожной отрасли со всей России, 13 делегатов из Финляндии.

В перерывах между заседаниями гости посетили село Ломоносово — родину всемирно известного ученого Михаила Васильевича Ломоносова, побывали в его музее и музее резьбы по кости.

Следующее заседание рабочей группы намечено провести в Финляндии, в городе Рованиеми, в марте 1998 года.

*Геннадий ВОДОПЬЯНОВ*

## ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИЯ

**руководителя Федеральной дорожной службы России В.Г.Артюхова.**

Это была первая встреча Виталия Григорьевича с корреспондентами ведущих газет, радио и телевидения на его новом посту. Руководитель отрасли подробно ознакомил журналистов с нынешним состоянием дорожного хозяйства, рассказал о перспективах его развития, ответил на многочисленные вопросы.

В проведении дорожной реформы, подчеркнул в заключение

пресс-конференции В.Г.Артюхов, крайне необходима общественная поддержка. Причины понятны: мы решаем отнюдь не отраслевые проблемы. Дорожное развитие — индикатор и один из важных катализаторов общего хода реформ в стране.

*Алексей НИКОЛАЕВ,  
Виктор ЗАГУМЕННОВ  
(фото)*



## ЗАСЕДАНИЕ ПРЕЗИДИУМА МЕЖГОСУДАРСТВЕННОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ СНГ

**состоялось 1 октября с. г. в столице Белоруссии**

Его участниками было утверждено и рекомендовано для подписания главами правительств межправительственное соглашение о международных автомобильных дорогах стран СНГ. Кроме того, на заседании

МЭК СНГ был рассмотрен и утвержден Устав Межправительственного совета дорожников. Первое заседание МСД в новом, более высоком статусе состоится в Москве в декабре месяца с. г. (**Соб.инф.**)

## В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РФ

**состоялось заседание комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения.**

По данным, приведенным на заседании, около 2 тысяч мостов находятся сейчас в аварийном состоянии и более 12 тысяч — в предаварийном. Причину сложившейся ситуации специалисты видят в недостаточном финансировании работ по содержанию и эксплуатации мостов. Сегодня на содержание мостов выделяется менее 30 процентов необходимых средств.

Подводя его итоги вице-премьер В.Б.Булгак подчеркнул, что состояние автодорожных мостов в России катастрофическое. По его мнению, такая ситуация сложилась из-за отсутствия механизма

контроля за состоянием автодорожных мостов.

Он выразил недоумение по поводу отсутствия в России государственного органа, координирующего работу по контролю за техническим состоянием мостов. В этой связи В.Булгак поручил Госстрою РФ совместно с Федеральной дорожной службой в 2-месячный срок проанализировать сложившуюся ситуацию и представить в Правительство предложения по созданию эффективного механизма контроля за эксплуатацией и состоянием автодорожных мостов.

*Никита НИКОЛАЕВ*

## «НАУКА И ТЕХНИКА В ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ» № 2

**На его страницах выступают ведущие специалисты научных и учебных институтов и производственники:  
В.М.Юмашев, Н.В.Быстров, Д.Н.Ковтарадзе, А.М.Шейнин, В.А.Кретов и др.**

# НАУКА 2.1997 ТЕХНИКА

В ДОРОЖНОЙ  
ОТРАСЛИ

ИЗДАТЕЛЬСТВО «ДОРОГИ»

«Изыскания», «Охрана окружающей среды», «В помощь механику», «Технические документы», «По страницам зарубежных журналов». Если вы желаете приобрести какой-либо номер журнала «Наука и техника в дорожной отрасли», присылайте свои заявки по адресу:

**Москва,  
129090,  
ул. Щепкина, 11,  
ЗАО  
«Издательство  
«Дороги».**

**На 1998 г. вы можете подписаться по каталогу «Газеты, журналы» агентства**

**«Роспечать», индекс 72883 (стр. 187), а также по каталогу деловой прессы России, индекс 41973 (стр. 36).**

Николай ВАСИЛЬЕВ

# «БАЛТИЯ»: ПЕРВЫЕ ШАГИ

Два года назад было открыто сквозное движение от Москвы до Волоколамска по новой автомагистрали «Балтия» (Москва—Рига). Эти 97 км дороги первой технической категории должны были дать еще один крупный выход автотранспорта из западных районов Москвы, перераспределить потоки автомобилей между старым Волоколамским шоссе и новой магистралью, частично разгрузить от транзитного движения подмосковные города Истру, Красногорск, Ново-Петровск и Волоколамск. Но порадоваться высокой пропускной способности этой дороги — по проекту до 20 тысяч автомобилей в сутки на головном участке и до 12 тысяч автомобилей на других — до сих пор не пришлось. Оставалось узкое в прямом и переносном смысле место — мостовой переход на третьем километре магистрали.

Первая очередь моста сдана еще три года назад, но тогда же было прекращено финансирование, и Мостоотряд-18, заморозив работы, перешел на другие объекты. И вот, несмотря на то, что строительный сезон заканчивается, работы оживились. Возможно, причиной этого стали энергичные действия новой федеральной дорожной администрации, возможно, незапланированные поступления средств в Федеральный дорожный фонд. Да это и не важно, главное то, что нашлись деньги и налогоплательщики могут на деле убедиться в их целевом использовании.

На ввод моста и подходов к нему отпущено два месяца. Срок жесткий, но выполнимый. Тем более что и подрядчики к работам привлече-

ны солидные и хорошо известные в дорожной отрасли.

Мостоотряд-18 — одно из немногих предприятий, на которых не сказалась нестабильность финансирования и скачки экономической перестройки. Напротив, оно постоянно наращивает темпы и объемы работ. Достаточно сказать, что в 1993 г. численность МСО-18 была 360 человек, в этом — более 700. И это не предел. Современные мостостроительные мощности и высокий уровень технической оснащенности позволили МСО-18 занять ведущее место на рынке столичного мостостроения. Возведенная им эстакада у храма Христа Спасителя, мост и набережные комплекса «Москва—Сити» уже радуют москвичей. А вот мост на «Балтии» доставлял до сих пор московским дачникам и жителям Подмосковья одни неприятности. По выходным здесь собирались 2—3-часовые пробки.

Напарником МСО-18 по строительству подходов стало АОТ «Автдорстройтрест №3». Для него нынешние времена не столь успешны, как для мостовиков, и финансирование работ в конце сезона стало чуть ли не праздничным событием: сумели выдать людям зарплату. Конечно, после многомесячных простоев срочный подряд нарушил привычное течение жизни, но это тот случай, когда работа в две смены, а то и круглосуточно приносит удовлетворение. И, конечно, дорожникам очень хочется надеяться, что это оживление в конце сезона не просто

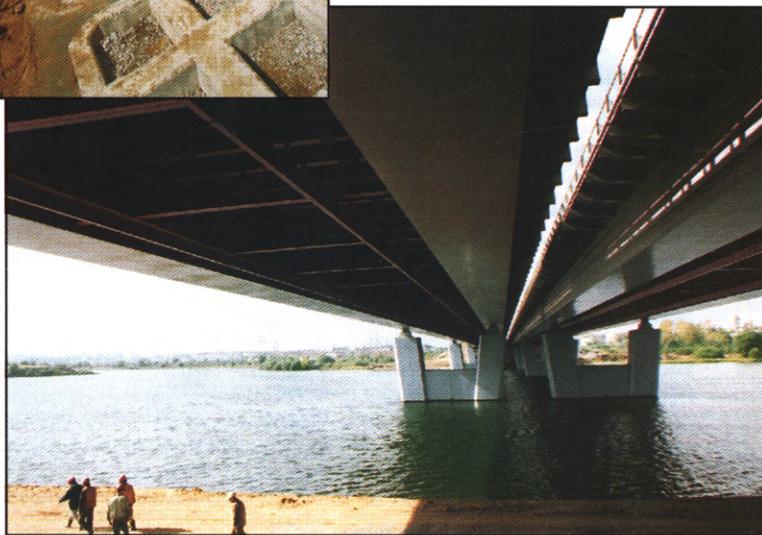
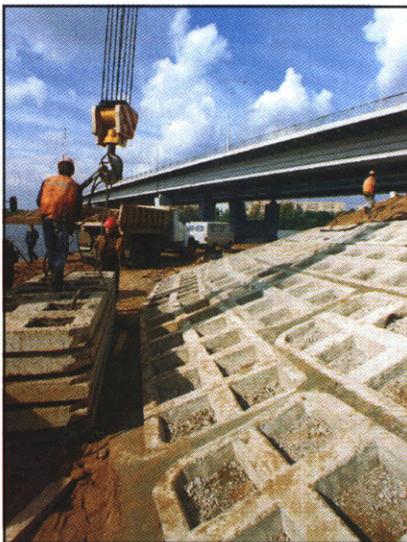
демонстрация работы новой Федеральной дорожной службы, а начало основательной реформы в дорожном строительстве, которая приведет к оживлению всех строек, а не только подмосковных.

Основания для этой надежды есть, хотя сложная ситуация с финансированием продолжает сохраняться. При потребности на 1998 г. в 140—147 триллионов рублей для содержания и строительства сети дорог общего пользования Министерство финансов предусматривает лимит финансирования дорожных работ за счет Федерального дорожного фонда в размере немногим более 17 триллионов рублей. Другие источники финансирования могут увеличить лимиты максимум на 14 триллионов рублей.

Между тем ФДС России считает целесообразным ввести в 1998 г. в эксплуатацию 989 км федеральных автодорог и отремонтировать 36,5 тыс. км дорог федерального и территориального уровня. Для достижения цели будет применена система множественных поступлений финансовых ресурсов. В частности планируется ввести в Правительство Российской Федерации ряд предложений по совершенствованию законодательной базы. Их реализация увеличит доходную часть бюджета Федерального дорожного фонда на 13,2 триллиона рублей.

Также предполагается внести на рассмотрение Правительства России предложения о закреплении полос отвода федеральных дорог за органами государственного управления для их коммерческой эксплуатации, об использовании заемных средств Всемирного банка на строительство магистральных дорог, о создании платных дорог и мостов, о выпуске дорожных облигаций.

Все эти шаги ФДС России позволят поддержать дорожное строительство, если будут воплощены в жизнь. Но как сложатся обстоятельства в следующем году, сказать сложно. Поэтому пока остается радоваться маленьким победам, например, тому, что «Балтия» наконец-то войдет «в силу» и даст России и Латвии прочную автодорожную связь.



**Алексей НИКОЛАЕВ,  
Виктор ЗАГУМЕННОВ (фото)**

# МОСКОВСКОЕ «ГОРЛЫШКО» ПОЛГОДА СПУСТЯ

**В майском номере журнала за этот год мы уже рассказывали нашим читателям о проблеме финансирования строительства уникального мостового перехода через реку Оку, возводимого на головном участке автомагистрали «Дон» МКАД—Кашира. По имевшейся предварительной информации, с июля работы там идут полным ходом.**

**Для участия в очередном заседании штаба строительства на эту приоритетную, как предусмотрено Президентской программой «Дороги России», стройку выехали заместитель руководителя Федеральной дорожной службы Игорь Александрович Урманов и начальник Управления строительства и ремонта дорог и организации подрядных торгов ФДС Владимир Павлович Ковалев. На заседание штаба они любезно пригласили представителей российских средств массовой информации.**

**П**о пути начальник дирекции строящихся объектов № 9 Фридрих Михайлович Горохов поведал журналистам поистине драматическую историю строительства этого объекта.

На участке МКАД—Кашира сооружение федеральной автомобильной дороги «Дон» (Москва—Воронеж—Ростов-на-Дону) было начато в 1984 году. В соответствии с проектом, разработанным институтом «Союздорпроект», строительство было разбито на 10 пусковых комплексов, каждый из которых после ввода в строй может функционировать самостоятельно. Три таких комплекса общей протяженностью 18,4 км были сданы в эксплуатацию уже



*Панорама мостового перехода через Оку.*

к 1990 году. Казалось бы, взят успешный старт и есть все условия для открытия движения автотранспорта по всему участку в намеченные сроки — в 1998 году. Но... на пути магистрали грудью встали жители подмосковного города Видное. В связи с их протестами строительство дороги на пусковом комплексе № 1 было приостановлено решением местного Совета народных депутатов. Потребовалось целых четыре года мытарств, чтобы в 1994 году администрация Московской области приняла наконец решение о возобновлении строительства.

Естественно, столь длительный перерыв в работе не мог пройти бесследно. В ряде мест из-за размывов было разрушено земляное полотно, были выявлены факты самовольной разборки грунта, прежде всего песка из конусов мостов. Уложенный же в дело песок морозозащитного слоя зарос травой. На всем протяжении участка появились крупные самодельные свалки... Не успели оправиться от одной беды, как пришла другая —

финансовая. Ограничение выделяемых средств привело к остановке строительства еще на двух пусковых комплексах. А к началу текущего года денежный ручеек почти иссяк: из необходимых для ведения работ 360 млрд руб. было выделено всего 92. Так что ничего не оставалось, как отодвигать сроки сдачи на более отдаленную перспективу.

Действительно, к нынешней весне, когда на строительстве этой дороги побывали наши корреспонденты, складывалась до боли знакомая тупиковая ситуация. Все шло к тому, что и данный объект общероссийского значения будет заморожен.

стали, — подчеркнул И.А.Урманов. — С ее вводом в эксплуатацию будет обеспечена надежная, отвечающая всем современным требованиям транспортная связь между центром европейской части и югом России и Северным Кавказом. Это особенно важно сейчас, когда установление границы с Украиной усложнило грузовые перевозки, привело к ощутимому росту транспортных расходов. Харьковское направление теряет свое значение, а поток автотранспорта все больше переориентируется на донскую магистраль. В результате Каширское шоссе сегодня одно из самых пере-



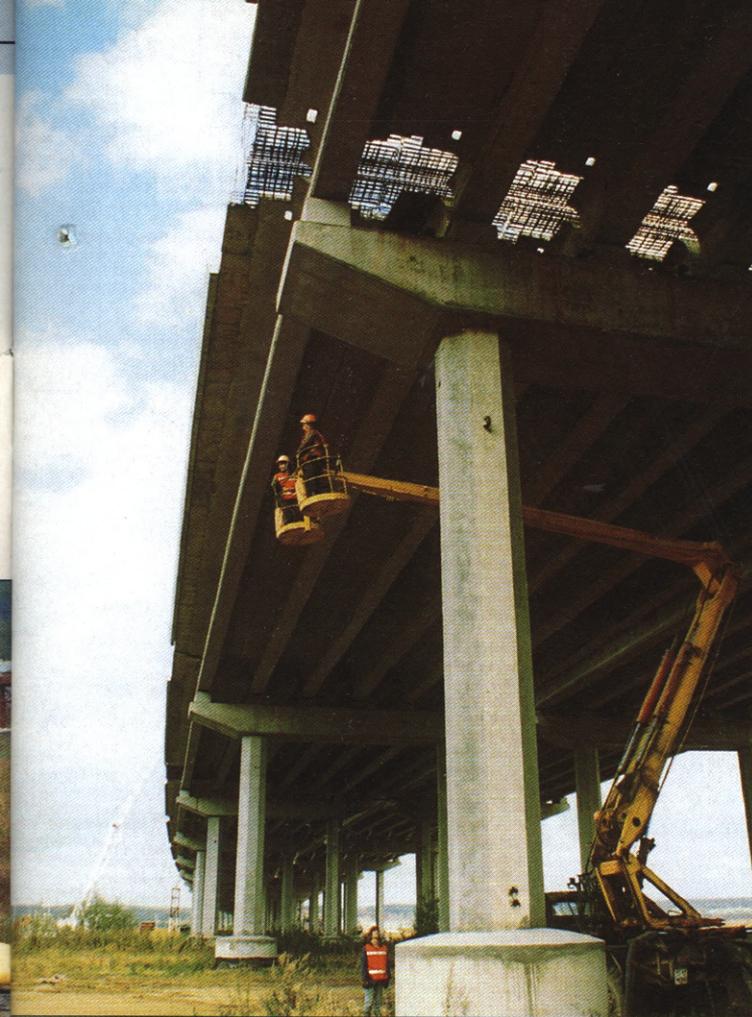
*Строительство моста вเขต Мостоотряд № 125 «Мостотрест».*

Распутывать клубок накопившихся проблем приходится руководству Федеральной дорожной службы, взявшему штурвал управления отраслью в конце апреля текущего года.

— Мы прекрасно понимаем важность для страны новой автомаги-

груженных. Низкая пропускная способность дороги приводит к заторам, пробкам и, что самое страшное, к ДТП с трагическими последствиями. Так что дорогу строить будем, и двух мнений быть не может.

Подобная уверенность И.А.Урманова, безусловно, радует, тем более



**Монтаж монолитных опор.**

что она базируется на четкой программе действий. Без преувеличения можно сказать, что с образованием ФДС у дорог федерального значения и общего пользования наконец появился хозяин, наделенный правом оперативно управлять средствами Федерального дорожного фонда. Под этим правом, как мне думается, надо понимать и то, что ФДС не будет мириться с очевидными финансовыми просчетами и, мягко говоря, недоработками в вопросах расходования выделяемых денег. Известны, к примеру, факты, когда финансирование программ на местах осуществлялось переводом денег дорожного фонда из Центробанка на счета заказчиков. А средства эти оседали на счетах коммерческих банков, прокручивались, а то и вообще растворялись, не доходя до подрядчиков. На дорожные деньги и жилье строилось,

и тротуары в городах ровняли, и даже фонды медицинского страхования поддерживали.

В июле ФДС подписала соглашение со Сбербанком, отделения которого на местах отныне будут получателями целевого финансирования. Это, без сомнения, обеспечит и своевременную оплату работ подрядчиков, и сохранность самих средств.

Ну а в том, что стройка ожила, мы действительно убедились воочию. Когда наш автобус подъехал к возводимому через Оку мосту, там шла плановая надвигка 100-тонного низового пролетного строения. Длина этой гигантской конструкции поражала — 126 метров.

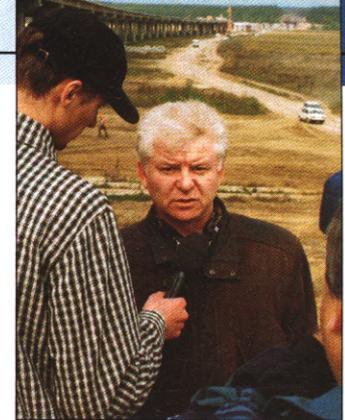
— Надвигку проводим уже третий день, — рассказал главный инженер Мостоотряда № 125 «Мостотреста» Евгений Николаевич Бирюков. — Этой ответственной и, безусловно, сложнейшей операции предшествовала тщательная подготовительная работа. Так, по нашему заказу в ЦАГИ был изготовлен макет пролетного строения в 1/30 натуральной величины, который затем «продули» в аэродинамической лаборатории для определения режима надвигки обеих плетей. Результаты проведенных испытаний показали, что, если надвигать, как это изначально планировалось, автономно, резонансные колебания могут достигать угрожающей величины. Поэто-

му было принято единственно верное решение — проводить надвигку параллельно, с небольшим опережением одной из плетей.

— Значит, дела пошли в гору? — поинтересовался я у Евгения Николаевича.

— С июля месяца, — ответил он. — Строить ведь можно по-разному: либо замораживать, а затем размораживать объекты, либо вести работы в соответствии с полным соблюдением технологических сроков. До недавнего времени это была не работа, а одно мученье: рабочие по три месяца не получали зарплату. То шпунта не было, то цемента, то арматуры... Сегодня даже трудно себе представить, сколько усилий потребовалось, чтобы возродить стройку. И вот сейчас мы работаем круглые сутки. Не отправляем строителей в вынужденные административные отпуска, а наоборот — переводим с других объектов, будем набирать новых.

Сантиметр за сантиметром идет надвигка пролетного строения бу-



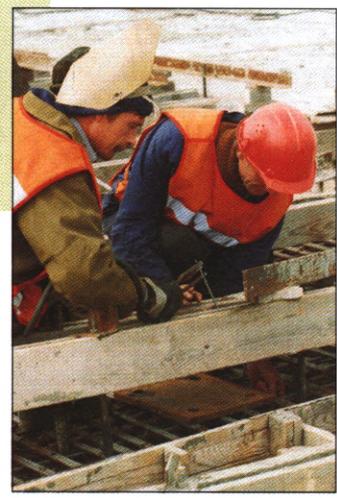
**Игорь Урманов беседует с журналистами.**

лексом необходимых сооружений. Так, впервые в российской инженерной практике ведется строительство уникальной системы сбора дождевых стоков. Она включает водосборный лоток по всей длине мостового сооружения, коллектор и накопительную емкость, из которой насосами по трубе диаметром 2 м стоки будут поступать в очистные сооружения. А чтобы сохранить плодороднейшую пойму Оки, где местные аграрии выращивают богатые урожаи овощей, было принято решение возвести эстакаду, а не нарушать мелиоративную систему насыпью.

Ввод в эксплуатацию моста предполагается к 2000 году, но при одном условии — если будут выделены 2 трлн 30 млрд руб. (в текущих ценах). Но не помешает ли очередной финансовый срыв?

Как подчеркнул И.А.Урманов, срыва произойти не должно. Федеральная дорожная служба ищет нетрадиционные источники финансирования. Это и привлечение инвесторов в лице крупных российских банков, и введение платного проезда по отдельным участкам дорог. Кроме того, готовится целая программа по рациональному использованию придорожной полосы отвода. Хорошая перспектива для пополнения дорожного фонда откроется, убежден заместитель руководителя ФДС, с принятием Налогового кодекса, в котором предусматриваются акцизы на реализацию GSM, автопокрышек.

— Изменившаяся социально-экономическая обстановка в стране повлекла за собой структурные изменения в транспортной системе, — сказал в заключение нашей беседы И.А.Урманов. — С одной стороны, падает спрос товаропроизводителей на железнодорожные перевозки, с другой — резко подскочил на автомобильные. В результате наблюдается бурный рост автомобильного парка и есть все предпосылки для того, чтобы дорога сама себя кормила. Ведь чем будет больше ездить автомобилей, тем больше будет продаваться горючего, шин, тем активнее будет развиваться инфраструктура придорожного сервиса. А в итоге мы преодолеем дефицит средств для строительства так необходимых скоростных российских автобанов.

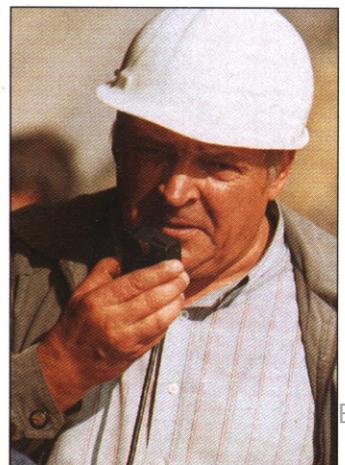


**За работой сварщики самой высокой квалификации.**

дущего красавца-моста. Нельзя не упомянуть, что здесь применяется новейшая техника: универсальная буровая машина РМ-26 фирмы «Junttan», установки для перекачки бетона «Morgen», краны большой грузоподъемности, другие механизмы 1995—1997 года выпуска. Для обеспечения высокого качества работ по сооружению массивных монолитных опор мостоотрядом приобретены и освоены два комплекса скользящей опалубки германской фирмы «Pery», а для возведения монолитных пролетных строений — комплект оснастки канадской фирмы «Aluma systems».

По словам Е.Н.Бирюкова, повышенное внимание в процессе строительства уделяется экологии. Вполне естественно, что в проекте 1983 года не могли быть учтены нынешние требования к охране окружающей среды. Поэтому проектная документация дополнялась комп-

**«Внимание! Идет надвигка пролетного строения».**



Николай АЛЕКСЕЕВ,  
фото автора

# ЭКОЛОГИЧЕСКИЙ ФОРУМ ВО ВЛАДИМИРЕ

В те дни, когда в Сочи проходило Всероссийское совещание дорожников, во Владимирском учебном центре ФДС состоялся III Международный семинар экспертов IENE и российских специалистов дорожной отрасли.

IENE — Международная европейская сеть по экологизации транспортных инфраструктур. Она объединяет ученых, администраторов, проектировщиков, строителей и других специалистов из многих стран мира. Главная цель IENE — разработка рекомендаций для уменьшения воздействия линейных инженерных сооружений на живую природу, сельскохозяйственные угодья, рекреационные зоны... Вот и на этот раз съехались специалисты из Бельгии, Великобритании, Нидерландов, Швейцарии, Швеции, Словении, Испании, Италии, Эстонии, Финляндии, чтобы впервые с широким участием российских коллег и дорожников-практиков дать экологическое обоснование природоохранной политики в автодорожной отрасли с учетом нового Европейского проекта IENE.

Работу семинара открыл заместитель начальника Управления научно-технической политики ФДС Ю.С.Коробкин. Он зачитал приветствие Федеральной дорожной службы в адрес организаторов, участников и гостей семинара, подписанное заместителем руководителя ФДС, статс-секретарем О.В.Скворцовым.

На семинаре с большим вниманием были заслушаны доклады, спектр которых был весьма широк. Среди них — «Эффект воздействия транспортных инфраструктур на природу» (д-р Пенелопа Анголд, Бирмингемский университет, Великобрита-

ния), «Охрана окружающей среды в процессе планирования развития дорог в Нидерландах» (инж. Ханс Беккер, Министерство транспорта, общественных и водохозяйственных работ Нидерландов), «Принципы технического нормирования охраны природных ландшафтов при проектировании и строительстве автомобильных дорог» (главный научный сотрудник «СоюздорНИИ» И.В.Евгеньев), «Экологичес-

кие проблемы строительства и эксплуатации автодорог России» (профессор М.В.Немчинов, МАДИ-ТУ), «Проблема радиационных свойств дорожных покрытий» (старший научный сотрудник И.Б.Курденкова, МАДИ-ТУ) и др.

— Подобные встречи имеют для нас очень большое значение, — заявил корреспонденту журнала Ю.С.Коробкин. — Ведь не секрет, что автомобильно-дорожный комплекс наносит наибольший (из всех видов транспорта) ущерб окружающей среде. На его долю приходится более половины техногенного загрязнения атмосферы такими токсическими веществами, как окись углерода, окислы азота, углеводороды.

В составе общей проблемы экологической безопасности дорожно-транспортного комплекса на первом месте стоит задача сокращения транспортного загрязнения среды обитания человека. Задача второго направления — ограничение воздействия самой дороги и входящих в ее комплекс сооружений на окружающую среду пределами, за которыми могут возникнуть необратимые отрицательные последствия. Третье направление охватывает большое число разнообразных задач по ограничению опасных воздействий на окружающую среду в процессе строительства автомобильных дорог, а также выполнения работ по их ремонту и содержанию.

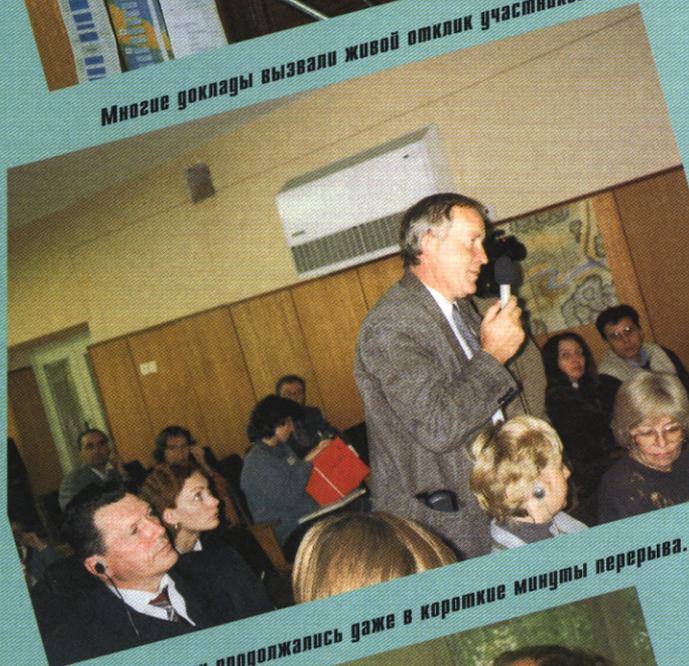
В этом направлении и ведутся работы Федеральной дорожной службой.

Кроме того, ФДС приступила к подготовке организации экологического мониторинга отрасли. С этой целью было проведено анкетное и натурное обследование дорожных организаций и ряда предприятий дорожного хозяйства страны, проведены измерения уровней загрязнения воздуха, воды и почвы на придорожных территориях.

Если же говорить об итогах семинара, сказал в заключение Ю.С.Коробкин, то состоявшийся обмен мнениями, опытом, развернувшиеся дискуссии по ряду вопросов, а главное — желание работать вместе над их решением открывают реальные перспективы в осуществлении совместных проектов, направленных на улучшение экологической обстановки.



Многие доклады вызвали живой отклик участников семинара.



Дискуссии продолжались даже в короткие минуты перерыва.



**Сергей БЕЛЯКОВ,**  
начальник отдела развития сети автомобильных дорог,  
целевых программ и общественных работ ФДС России

# ЧЕРЕЗ ГОРОДА И СТРАНЫ

**пролегла сеть международных  
автомобильных дорог СНГ.  
Каковы перспективы  
ее развития?**

**П**ринимая во внимание высокую значимость совершенствования и развития основных автодорожных маршрутов для обеспечения должного уровня безопасности и экономичности международных автомобильных перевозок, дорожные администрации стран СНГ инициировали подготовку межправительственного соглашения о международных автомобильных дорогах СНГ.

В нем определен перечень международных дорог СНГ, куда, кроме существующих, включены также строящиеся дороги и перспективные автодорожные маршруты. В соглашении учитывается экономическая ситуация и предусматривается поэтапное приведение международных дорог СНГ в соответствие требованиям мировых стандартов.

В основу формирования перечня были положены следующие принципы:

— автодорожные маршруты проложены по исторически сложившимся направлениям международных перевозок между странами СНГ и с сопредельными государствами;

— международные маршруты проходят преимущественно по кратчайшим направлениям, обеспечивающим максимальную эффективность международных автомобильных перевозок;

— формирование маршрутов учитывает геополитическую ситуацию в отдельных регионах стран СНГ;

— сеть международных дорог СНГ интегрирована в Европейскую и Азиатскую системы автомобильных дорог с учетом формирования Трансевропейских автодорожных коридоров и основных международных маршрутов на Азиатском континенте с последующей их интеграцией в трансконтинентальные евро-азиатские автодорожные маршруты;

— обеспечен подъезд к крупнейшим портам, транспортным узлам и терминалам в целях максимального содействия

развитию наиболее экономичных интермодальных перевозок с использованием различных видов транспорта;

— учтены долгосрочные интересы при формировании сети международных автомобильных дорог (обеспечение преемственности и возможности этапного развития международной сети, относительно равномерный охват всей освоенной территории).

Автодорожные маршруты классифицируются по двум направлениям: Запад—Восток и Север—Юг, и по значимости на сети дорог — на основные и промежуточные, а также ответвления и соединительные.

В соответствии с требованиями, которым должна отвечать международная сеть СНГ, автомобильные дороги подразделяются на автомагистрали — многополосные дороги с контролируемым доступом транспортных средств через транспортные пересечения и примыкания в разных уровнях, скоростные дороги — также многополосные дороги с контролируемым доступом, на которых допускается наличие регулируемых пересечений и примыканий в одном уровне, и дороги обычного типа.

Технические параметры по указанным категориям дорог и намечаемый уровень обустройства дорог объектами дорожного сервиса в основном соответствуют действующим в настоящее время нормативным документам.

## Основные маршруты направления Запад—Восток

Граница Эстонии—Санкт-Петербург—Вологда—Киров—Пермь—Екатеринбург—Тюмень—Омск—Павлодар—Семипалатинск—Майкапчагай—граница Китая;

граница Польши—Брест—Минск—Смоленск—Москва—Рязань—Пенза—Самара—Уфа—Челябинск—Курган—Петропавловск—Омск—Новосибирск—Кемерово—Красноярск—Иркутск—Улан-Удэ—Чита—Хабаровск—Владивосток;

граница Польши—Львов—Ровно—Житомир—Киев—Полта-

ва—Харьков—Луганск—Волгоград—Астрахань—Атырау—Бейнеу—Нукус—Бухара—Карши—Термез—граница Афганистана; граница Словакии—Ужгород—Львов—Тернополь—Хмельницкий—Винница—Умань—Кировоград—Днепропетровск—Донецк—Ростов-на-Дону—Минеральные Воды—Махачкала—Баку—Туркмен-Баши—Ашгабад—Мары—Чарджоу—Бухара—Самарканд—Джизак—Ташкент—Шымкент—Жамбыл—Бишкек—Алматы—Хоргос—граница Китая;

граница Румынии—Рени—Одесса—Николаев—Херсон—Армянск—Джанкой—Керчь—Новороссийск—Сенаки;

граница Турции—Поти—Сенаки—Тбилиси—Казах—Евлах—Кази—Магомет—Алят—Баку.

## Основные маршруты направления Север—Юг

Граница Литвы—Лида—Слоним—Бытень—Кобрин—Ковель—Луцк—Тернополь—Черновцы—Кишинев—Одесса;

граница Финляндии—Выборг—Санкт-Петербург—Псков—Витебск—Могилев—Гомель—Чернигов—Киев—Одесса;

граница Норвегии—Печенга—Мурманск—Петрозаводск—Санкт-Петербург—Новгород—Тверь—Москва—Тула—Орел—Курск—Белгород—Харьков—Днепропетровск—Запорожье—Симферополь—Алушта—Ялта; Архангельск—Вологда—Ярославль—Москва—Воронеж—Ростов-на-Дону—Краснодар—Новороссийск;

Минеральные Воды—Нальчик—Владикавказ—Тбилиси—Марнеули—Болниси—Степанаван—Ванадзор—Ереван—граница Ирана;

Москва—Тамбов—Волгоград—Астрахань—Махачкала—Баку—Астара—граница Ирана; Екатеринбург—Челябинск—Костанай—Акмола—Караганда—Алматы—Бишкек—Ош—Ташкент—Душанбе—Нижний Пяндж—граница Афганистана.

Существующая сеть международных автомобильных дорог СНГ требует совершенствования и развития. В рамках внутригосударственных программ исходя из финансовых возможностей каждой из сторон на них, в ряде случаев с привлечением кредитов международных финансовых институтов, проводится усиление дорожных покрытий для пропуска автомобилей высокой грузоподъемности с допустимыми осевыми нагрузками (для большинства государств СНГ — 10 т/ось), обустройство дорог современными дорожными знаками, нанесение разметки проезжей части и установка ограждений. На участках дорог на подъездах к крупным городам, где интенсивность движения близка к пропускной способности дорог, осуществляется их реконструкция с устройством дополнительных полос движения, ведется строительство

обходных дорог в целях вынесения из городов транзитного движения.

В пределах Белоруссии осуществляется модернизация участка магистрали Берлин—Варшава—Минск—Москва, в России разрабатываются и реализуются программы модернизации магистральных дорог «Беларусь», «Россия», «Скандинавия», «Крым» и ряда других дорог с привлечением кредитов Всемирного банка реконструкции и развития. Всего по территории России за счет данного кредита должно быть модернизировано 650 км основных дорог.

В ближайшие годы в России будут также реализованы проекты строительства магистральной дороги Омск—Новосибирск, до 2000 года будет открыт проезд по маршруту Санкт-Петербург—Вологда—Кострома—Киров—Пермь—Екатеринбург, который свяжет северо-западные районы России с Уралом и обеспечит выход в Скандинавию.

Ведется строительство магистральной дороги на участке Чита—Хабаровск, по нормативам I категории реконструируется магистральная дорога Москва—Воронеж. Рассматривается возможность формирования маршрута Ростов—Каспий.

Реализуется ряд проектов и в других странах СНГ. Необходима ликвидация грунтовых резервов на участках Астрахань—Атырау, Астрахань—Баку. Требуют соответствующего обустройства перевальные участки на дорогах Владикавказ—Тбилиси—Ереван, Ташкент—Душанбе и ряде других дорог, где в настоящее время в зимний период движение прерывается на несколько месяцев.

Планируется реализация проекта «TRASECA» предусматривающего создание автодорожного маршрута по южному побережью Черного моря через территорию Турции и далее территории Грузии и Азербайджана по маршруту Поти—Тбилиси—Баку.

В перспективе сооружение автомагистрали из Центральной Европы по маршруту граница Украины—Хмельницкий—Киев.

Подписание межправительственного соглашения о международных автомобильных дорогах СНГ будет содействовать интеграции дорожной сети на территории стран — участниц СНГ в Европейскую и Азиатскую системы автомобильных дорог и станет основой для привлечения дополнительных средств международных финансовых институтов, отечественных и зарубежных инвесторов, заинтересованных в реализации подобных проектов. Подписание соглашения позволит перейти к этапу реализации первоочередных совместных проектов совершенствования и развития международных автодорожных коридоров.

**Вячеслав Поздняков,**  
старший инспектор по особым поручениям  
ГУ ГАИ МВД России, полковник милиции

## ЕСЛИ ГРУЗЫ КРУПНОГАБАРИТНЫЕ...

**Перевозку реактора для производства железа непосредственно из железной руды (12 августа т. г. с 6 часов утра до 21 часа ночи по маршруту г. Воронеж—Воронежская область—Курская область—Белгородская область—г. Губкин—Лебединский горно-обогатительный комбинат) общей протяженностью 150 километров) по праву можно считать уникальной и особо ответственной. Реактор доставляли в разобранном виде на четырех транспортных средствах, и каждый из автопоездов являлся одновременно крупногабаритным и тяжеловесным. Параметры самого крупного транспорта — по длине 19 м, по ширине 9,6 м и по высоте около 5 м, вес — более 60 тонн.**

**Для Главного управления ГАИ МВД России эта неординарная акция ценна, в частности, возможностью изучения непосредственно процесса перевозок, так как полученные результаты будут использованы при разработке новой редакции «Инструкции по перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов автомобильным транспортом по дорогам Российской Федерации». Вместе с тем, как показали обобщенные данные, она высветила ряд организационных проблем.**

### Разрешительные документы

Часто допускается ошибка, имеющая принципиальное значение. В разрешительных документах в отдельных случаях указывается маршрут движения от одного населенного пункта через другой с конечным пунктом доставки. А по самому населенному пункту,

его улицам не определен. И если к этому подходить принципиально, тем более при такой перевозке, то выданные грузоперевозчику разрешительные документы являются в лучшем случае недоработанными.

Также не было выполнено требование «Инструкции...» (п. 5.7) в части наличия не менее двух противооткатных упоров для каждого звена автопоезда в целях дополнительной фиксации колес в случае вынужденной остановки на уклоне. Несколько раз возникла ситуация, при которой остановка на уклоне всей колонны могла вызвать нежелательные последствия. Удерживать же только с помощью рабочих и стояночных тормозов эти автопоезда, а затем продолжить движение на уклоне достаточно проблематично.

С этой проблемой тесно связан и другой вопрос, который также возник при перевозке, а именно наличие резервного тягача. При транспортировке такого уникального дорогостоящего оборудования по сложному маршруту, где затяжные крутые подъемы сменяются такими же спусками, резервный тягач просто незаменим. Мы стараемся экономить на мелочах, и это стремление понятно. Но забывать о главном — о безопасности перевозок — недопустимо.

Все эти нюансы обязаны были предусмотреть хозяева автомобильных дорог, лучше других знающие технические параметры дороги, ее профиль.

### Предварительная разработка маршрута движения

Несмотря на то что маршрут движения автоколонны был предварительно проработан, это не помешало (благо, по обочинам растут деревья и кустарники) в экстренном порядке подгонять автомобиль и с него при помощи жерди поднимать провода для пропуска крупногабаритного транспорта.

В процессе движения у представителей фирмы-перевозчика неоднократно возникали вопросы относительно возможности проезда по тем или иным участкам улично-дорожной сети. И сотрудникам ГАИ, а также представителю Лебединского горно-обогатительного комбината приходилось неоднократно убеждать их в том, что весь маршрут обследован, все участки дорог проверены.

В связи с тем, что предварительные не были обговорены и согласованы,

с грузоперевозчиком места остановок автомобильной колонны, такие остановки осуществлялись не всегда в удобных для этого местах, что создавало определенные неудобства в организации движения транспорта.

В ходе перевозки мы пришли к выводу, что двумя автомобилями Госавтоинспекции обеспечить безопасное и беспрепятственное движение колонны не представляется возможным. Поэтому к сопровождению был подключен еще один патрульный автомобиль ГАИ.

Почему возникла такая ситуация?

На некоторых участках автомобильная дорога имела ширину менее 9 метров, поэтому груз «перекрывал» всю дорогу вместе с обочинами. К тому же после прошедших дождей съезжать на обочины было небезопасно.

В этих условиях приходилось одному патрульному автомобилю выдвигаться на ближайший перекресток и полностью перекрывать все движение транспорта встречного направления. И по такой «технологии» приходилось осуществлять сопровождение, так сказать, по принципу «от перекрестка до перекрестка».

Патрульный автомобиль ГАИ, следовавший в конце колонны, шел по встречной полосе и «отсекал» весь транспорт попутного направления.

Вместе с тем за колонной скапливалось много автомашин. В связи с этим приходилось делать небольшие остановки для пропуска этого транспорта.

Под контролем сотрудников ГАИ встречный транспорт «сбрасывался» по проследованиям колонны или «просачивался» в одиночном порядке с использованием обочины встречного направления.

Так как наши отечественные дальнотойщики осуществляют перевозки в страны ближнего и дальнего зарубежья, а иностранные транспортные средства активно эксплуатируются на дорогах России, целесообразно и нам переходить на применяемую в Европе систему обозначения крупногабаритных транспортных средств, то есть бортов прицепов и полуприцепов, а также на верху задней стенки устанавливать лампочки желтого или оранжевого цвета для обозначения габаритов транспортных средств.

### «Микросервис»

В ходе этой уникальной перевозки — как по сложности маршрута, так и по продолжительности (более 15 часов) — выявилась необходимость проработки и некоторых вопросов организации так называемого «микросервиса на маршруте». В первую

очередь должны быть предусмотрены места на маршруте (желательно за пределами проезжей части автомобильной дороги) для остановки транспорта, перевозящего крупногабаритные и тяжеловесные грузы. Эти остановки могут быть использованы для технического осмотра транспортных средств, заправки их горюче-смазочными материалами, охлаждающей жидкостью, проверки крепления груза, отдыха и приема пищи водительского состава, а также сопровождения груз должностных лиц и сотрудников милиции.

### Перевозка — дело общее

Опыт показал, что в процессе движения возникают различные нестандартные ситуации, требующие принятия оперативных решений как в части изменения организации дорожного движения, так и в части «состыковки» ряда вопросов с владельцами улично-дорожной сети, железнодорожных переездов, иных искусственных сооружений на маршруте следования грузов.

В данном случае тесного контакта между ними обеспечено не было. В частности не было учтено требование Департамента строительства и эксплуатации автомобильных дорог администрации Курской области — «при переезде через железнодорожные подъездные пути обязательно присутствие работника железной дороги п. Горшечное». Однако такового на переезде не было.

Вместе с тем и представителей автомобильных дорог, по которым проходил маршрут следования колонны с крупногабаритным грузом, мы также на маршруте не увидели.

Создалось впечатление, что вся ответственность за перевозки уникального оборудования полностью легла на плечи сотрудников Госавтоинспекции.

### «Разбор полетов»

Несомненно, что в процессе подобных перевозок накапливается большой практический опыт, который в обязательном порядке должен быть достоянием не только их непосредственных участников.

Поэтому подробный разбор с выявлением всех «узких» мест и разработкой мероприятий по их исключению просто необходим.

Основные выводы, которые можно сделать из этой перевозки, могут быть сформулированы следующим образом:





— при подготовке и выдаче разрешительных документов на перевозку крупногабаритных и тяжеловесных грузов не может быть мелочей, все требования «Инструкции...» относительно безопасности движения в обязательном порядке должны быть в них отражены;

— необходима предварительная проработка всего маршрута движения транспортных средств, перевозящих крупногабаритные и тяжеловесные грузы. При этом она должна состоять из нескольких этапов:

а) теоретическая часть — разработка маршрута перевозки исходя из имеющихся данных об улично-дорожной сети, искусственных сооружениях на ней, железнодорожных переез-

дах, надземных и подземных сооружений и коммуникациях и т. д.;

б) ознакомление на месте с предполагаемым вариантом маршрута представителей организаций, которыми выдается разрешение на перевозку. Такая необходимость вызвана тем, что все параметры и состояние как улично-дорожной сети, так и искусственных сооружений на ней не находятся в статистическом состоянии и быть абсолютно уверенным в том, что в любой момент можно «свободно» осуществить такую перевозку, вряд ли обоснованно;

в) незадолго до начала перевозки такую же «рекогносцировку» необходимо произвести и Госавтоинспекции, если предусматривается со-

провождение патрульными автомобилями ГАИ;

— представляется целесообразным разрабатывать специальные проекты по организации сопровождения перевозок крупногабаритных и тяжеловесных грузов автомобильным транспортом, в которых необходимо предусмотреть:

1) расчет времени и скорости прохождения отдельных участков маршрута, начала и окончания перевозки;

2) места для стоянки транспорта на маршруте (отдых, прием пищи, технический осмотр транспорта, заправка его ГСМ, пропуск транспорта попутного и встречного направлений);

3) места «перекрестия» участков автодорог с целью недопущения движения других транспортных средств по таким участкам, где осуществляется пропуск крупногабаритных и тяжеловесных транспортных средств;

4) участки улично-дорожной сети, на которых может быть предусмотрен пропуск встречного автотранспорта в единичном порядке, в том числе и с частичным движением по обочине автодороги, по принципу «просачивание только легковых автомобилей с полным прекращением встречного движения грузовых автомобилей» или по иным вариантам в зависимости от дорожной обстановки;

5) дополнительные маршруты движения транспортных средств в обход маршрута, по которому перевозится нестандартный груз;

6) обоснование необходимого количества автомобилей сопровождения и места их нахождения на отдельных участках маршрута;

7) участки автодороги, на которых необходимо вводить ручное регулирование движением крупногабаритного транспортного средства с целью обеспечения его безопасного сопровождения в стесненных или иных неблагоприятных условиях;

— в процессе перевозки должны принимать участие представители органов, уполномоченных управлять улично-дорожной сетью, по которой проходит маршрут движения;

— в обязательном порядке обеспечить информирование подразделений ГАИ по маршруту следования как в рамках субъекта Российской Федерации, так и территории других регионов с целью оказания ими практической помощи в проезде этой категории транспортных средств;

— в разработке наиболее сложных маршрутов перевозок шире использовать возможности специализирующихся на этом виде деятельности таких агентств, как «Доринформсервис» и «Дортранссервис».

**Виталий МУСОХРАНОВ,**  
начальник отдела мостов ГА «РосдорНИИ»

# НЕ НАДО РАЗРУШАТЬ МОСТЫ

**В**се, кто занимается проблемами эксплуатации искусственных сооружений, знакомы с проблемой пропуска тяжеловесных грузов, вызывающих разрушение мостов и путепроводов негабаритными и ненормативными нагрузками. Даже в тех случаях, когда виновников ловят с «поличным», получить с них деньги за причиненный ущерб, как правило, не удается. Непонятно, каким образом двигаются по дорогам, мостам (путепроводам) и наносят ущерб отрасли все эти грузоперевозчики. Где в это время бывают работники ГАИ, руководители, ответственные за эксплуатацию сооружений, владельцы грузов, которые сами нередко страдают от собственных попыток скрыть перевозки и от «халатности», если не сказать хуже, тех, к кому они обращаются за разрешением на провоз нагрузки.

Работы по перевозке нередко производятся без всякого разрешения или разрешения выдается некомпетентными организациями, неверно понимающими саму работу по обеспе-

чению пропуска негабаритных и ненормативных нагрузок. Виновных можно перечислять долго, но прежде всех виноваты «хозяева» сооружений, обязанные контролировать состояние объектов. Прежде чем выдать разрешение на провоз нагрузки, руководитель предприятия, где они находятся на балансе (и только он, а не кто-нибудь другой из ниже или выше стоящей по рангу организации, и не какая-либо другая фирма, вовсе не отвечающая за сооружение), обязан потребовать выполнения определенных мероприятий, гарантирующих безопасный для сооружений и грузов пропуск нагрузок. **Во всех случаях пропуску должно предшествовать компетентное обследование.**

Для этого перевозчик, по требованию «хозяина» сооружения, должен представить фирме, проводящей обследование, ряд документов. Среди них:

— схема нагрузки и тягача (толкача) с грузом, где показаны все габариты транспорта и груза, давление по

осям, и все расстояния между ними. Документ должен быть заверен печатью и подписью руководителя организации, ответственной за перевозку; материал должен быть в подлиннике с характеристикой по скорости движения, по тормозным и поворотным устройствам (трал, по длине дышла и т.п.);

— маршрут следования (организация-грузоотправитель заверяет и этот документ печатью и подписью руководителя);

— перечень мостов, труб путепроводов по пути следования (составляется совместно с организацией, эксплуатирующей дорогу и сооружения на ней, подпись и печать эксплуатирующей организации также обязательны).

Фирма, проводящая обследование, в свою очередь выдает «хозяину» сооружений:

— данные по техническому состоянию сооружений на всем маршруте;

— технический отчет по результатам обследования непосредственно перед пропуском нагрузки с датами обследования на цветных фотографиях мостов, обследование должно быть произведено компетентной организа-

цией, обладающей лицензией, с обязательной проверкой — расчетом (по элементам сооружения), подтверждающим безопасный пропуск нагрузки.

— разработанный режим движения с указанием оптимальной скорости, времени следования, необходимости сопровождения ГАИ.

Это является неперенным условием для выдачи разрешений.

Получив все документы по указанному списку, «хозяева» дороги и мостов, выдающие разрешение на провоз, не только удостоверяются в возможности пропуска и гарантии сохранности своих сооружений, но и пополняют банк данных по мостам достоверными сведениями. Сразу после провоза обследования, проводит осмотр сооружений, подтверждающий их сохранность, о чем в форме акта докладывает ответственному за их эксплуатацию.

Грамотной и четкое исполнение обязанностей всеми членами работающих подразделений позволяет избежать аварий, имевших ранее место, и гарантирует сохранность мостового парка автодорог России.



# ДОРОГИ БУДУТ КРУТО МЕНЯТЬ НАПРАВЛЕНИЯ



**Анатолий Антонович Ефремов** — глава администрации Архангельской области. Местный. Родился в 1952 году в деревне Малое Тойнокурье Приморского района.

В 1975 году окончил Архангельский лесотехнический институт по специальности «инженер-механик автомобильного транспорта». С 1975 по 1984 год — на комсомольской работе. В 1984 — 1990 годах работал на производстве: мастером участка 1-го Архангельского грузового автотранспортного предприятия, начальником АТП-2, директором производственного объединения грузового автомобильного транспорта — руководителем Архангельского ГАПТ-1.

В 1990 году А.А.Ефремова избирают заместителем председателя Архангельского облисполкома. В 1991 году его назначают заместителем главы администрации области — председателем комитета промышленности, транспорта, связи и дорожного строительства. С 1994 года он — заместитель главы — руководитель представительства области при Правительстве РФ. В марте 1996 года А.А.Ефремов Указом Президента России назначен главой администрации Архангельской области, в конце того же года он «защитил» этот высокий пост в ходе выборов.

— **Анатолий Антонович, готовясь к интервью с вами, я ознакомился с программой развития дорожного хозяйства до 2000 года, принятой областным Собранием депутатов в 1995 году, прочитал ваши выступления по самым разным вопросам развития региона, ознакомился с документами Архангельскавтодора. И вот что я обнаружил: происходит позитивная переориентация областной дорожной политики. Или я ошибаюсь?**

— Нет, вы верно подметили тенденции. Мы будем активно подгонять дорожную сеть под нужды возрождающейся лесной отрасли, под освоение минерально-сырьевых ресурсов, под развитие туризма и социальной сферы. Дороги нужны прежде всего ради тех отраслей хозяйства, от которых ожидается быстрая отдача и куда будут вкладываться крупные инвестиции.

— **А раньше было по-другому?**

— Безусловно, и прежде автомобильные трассы прокладывались в интересах народного хозяйства. Но рыночные отношения более жестко диктуют свои требования, резко меняют приоритеты. Вот вам пример. В разные годы, в ходе выполнения программы «Дороги Нечерноземья», в Архангельской области Агропромдорстрой построил немало сельских дорог. Так вот, примерно 1000 километров из них в настоящее время почти не используется. Конечно, дороги никогда не бывают лишними. Проложить их к каждой деревне — цель благородная. Только пока она нам не по плечу. И с этой самой тысячей можно было бы поременить. Зато как воздух нужны 700—800 километров добротных трасс. Их нехватка сдерживает преобразования, связывает нам руки.

— **Что же это за километры?**

— Начну, может быть, не с главного — с туризма. Раньше им не занимались, область была закрыта. Сейчас все запреты сняты, и мы замахнулись даже на святая святых — космодром Плесецк. Там будет организован туристический центр, прежде всего для наблюдения за запуском коммерческих спутников. Дело сулит большую выгоду. Но для воплощения замысла надо срочно реконструировать 38 километров дороги, идущей от села Емецк, то

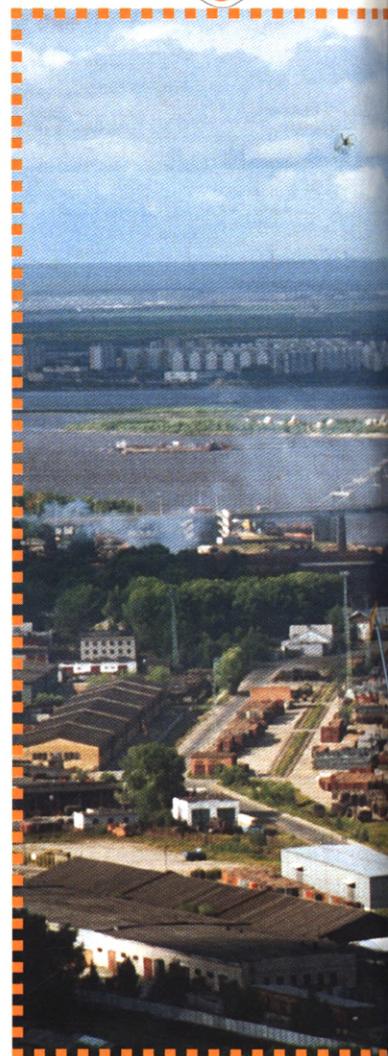
есть от магистрали Москва—Архангельск, и построить мост через реку Ваймугу длиной почти 200 метров.

Рядом с Плесецком раскинулся Кенозерский национальный парк. Место уникальное: там сохранилась почти в нетронутом виде чистая северная природа. Опять-таки, чтобы туристы смогли туда проехать, надо реконструировать 55 километров дорог Каргопольского района и примерно столько же проложить их по самому парку.

Нуждаются в совершенствовании дороги Соловецких островов. И начало уже положено: этим стежкам-дорожкам придан статус дорог общего пользования, и они приняты под эгиду Архангельскавтодора.

— **А что ждет дороги промышленно-сырьевых районов?**

— Перспективы здесь захватывающие, тема эта огромная. Вот лишь отдельные ее штрихи. Мы





приступаем к промышленному освоению месторождения алмазов, которому присвоено имя нашего великого земляка Ломоносова. В ближайшее время будет рассекречена информация о запасах этого месторождения, что тотчас привлечет к нему внимание солидных инвесторов. Мы проведем их отбор на конкурсной основе и приступим к строительству ГОКа. Начинается решение жизненно важного для нашей области вопроса. Но нужно построить дорогу в Приморском районе протяженностью 96 километров и мост через реку Лодьму длиной 190 метров. Эти объекты сейчас возводятся.

Далее, у нас обнаружены неплохие запасы нефти...

**— Вы имеете в виду Штокмановский шельф?**

— Нет, я говорю о разведанной нефти на «материке», в районе Мезенской впадины. Работы по освоению месторождения числятся в Правительстве России приоритетными; в планах предусмотрено и строительство 260 километров дорог. Я бы еще в связи с этим упомянул жизненно важную для нас трассу Лешуконь—Мезень.

А ведь в области есть еще и золото, никель, бокситы, йодные и минеральные воды, другие не ме-

нее полезные ископаемые. Они, как правило, занимают огромные территории, называемые площадями. Например, Яренгская площадь, Товская площадь, Важская площадь. И чтобы освоить эти площади или даже чтобы только добраться до них, нужны дороги, дороги, дороги...

**— Но главным на сегодняшний день, кажется, считается все-таки лесопромышленный комплекс?**

— Да. В структуре народного хозяйства области он занимает 40 процентов. Именно поэтому и в соответствии с нашей антикризисной программой на строительство, ремонт и содержание дорог для ЛПК в 1997 году выделено 40 миллиардов рублей — все это деньги территориального дорожного фонда. Они вложены в 35 лесовозных дорог в 16 административных районах. Эти дороги вывели лесозаготовителей из кризиса, что говорит о своевременности принятых администрацией и законодателями области неординарных и, я бы сказал, чрезвычайных мер.

**— Архангельская область приступает к строительству газопровода. И тут, очевидно, все начинается с дороги?**

— Стройка эта поистине великая. Наша «ветка» врезана в газопровод «Сияние Севера» у населенного пункта Нюксеница Вологодской области и пойдет до Архангельска. Общая ее протяженность — 630 километров, я минусую вологодский участок в 80 километров, но прибавляю примерно такое же ответвление на Северодвинск и Новодвинск. Газопровод позволит перевести нашу ТЭЦ на более дешевое топливо, построить завод метанола, разрядить все усложняющуюся топливно-энергетическую обстановку. В недалеком будущем, когда будет эксплуатироваться Штокмановский шельф, газ пойдет в обратную сторону. Сейчас создается акционерное общество для привлечения к стройке инвесторов, оно же будет заниматься параллельно и дорогой. Сначала, конечно, это будут технологические подъезды и пути, правда, улучшенного типа, потом мы превратим их если не в автобаны, то в хорошие дороги — точно.

**— У вас, оказывается, существует проблема стыков дорог на границах с соседними областями и республиками. И что, с их руководителями нельзя найти общий язык?**

— Вы задали интересный вопрос. Так называемые стыки — мои

бессонные ночи. Таких направлений, оканчивающихся тупиками, пять. Одно из них: Каргополь—Пудож. Если бы оно функционировало, то проезд до Мурманска сократился бы на 961 километр. Не хватает всего ничего — 9(!) километров дороги в Карелии. Из-за этого наши водители вынуждены ездить на Мурманск через Вологду—Череповец—Тихвин—Лодейное Поле—Петрозаводск...

До Санкт-Петербурга добираться тем же маршрутом. Но если реконструировать 20-километровый отрезок дороги от нашей границы до Вытегры Вологодской области, то путь в северную столицу будет на 483 километра короче.

В Кировскую область мы выхода не имеем. Движение до Кирова опять-таки осуществляется через Вологду, далее на Ярославль—Кострому—Шарью—Урень. Путь не близкий. Когда-то совместно с администрацией Кировской области рассматривался вопрос строительства трассы Ильинско-Подомское—Луза. Даже проводились проектно-изыскательские работы. Но на этом дело и застопорилось.

На Коми Республику в перспективе возможны два вполне благоустроенных выхода, пока же по ним можно проехать только зимой. Первый: Ильинско-Подомское—Шугром—Визинга. Тут ведутся активные работы с обеих сторон. Подлежат реконструкции 62 километра дороги с двумя мостами. Второй маршрут: Котлас—Сольвычегодск—Яренск—Межог. Также необходима реконструкция 60 километров дороги в Ленском районе. Но решение этой проблемы всецело зависит от нас, так как райцентр Яренск имеет круглогодичный выход на соседнюю республику.

Итак, кроме Коми Республики, договориться о дорожных стыках пока ни с кем не удалось. Считается, что они нужны только нам. Это, конечно, не так. У нас ведь существуют и развиваются активные межрегиональные связи, и главным образом — с ближайшими соседями. Не только нам кто-то нужен, но и мы кое-кому интересны. Вот мы говорили о Кенозерском национальном парке. Туда можно было бы ездить туристам и из Карелии, но для этого надо привести в порядок 50 километров дорог с той стороны.

Просто руки, наверное, до этих стыков у соседей не доходят или им не придается должного значения. И тут я не хочу никого обвинять: каждого руководителя волнуют прежде всего свои заботы. Однако, думается, координирующая роль ФДС тут должна возрастать.

**— Вы сегодня упомянули Котлас и весь южный узел, пока еще очень рыхлый, автомобильных дорог. А я**



**вспомнил котласский мост, который должен их связать в одноцелое. Он, как известно, составная часть так называемого Северного коридора, начинающегося в финском морском порту Ооулу и проходящего через Карелию, Архангельскую область, Коми Республику, Кировскую область на Урал. О нем приходилось слышать разные отзывы — от восторженных до откровенно негативных. А как относитесь к нему вы?**

— В целом положительно. Но с двумя поправками. Во-первых, про-

тив включения «коридора» в единый транспортный узел, в который входили бы, кроме автомобильных, железные дороги и иностранные морские порты. Конечно, если этот узел завязывается так, что его не в состоянии развязать российский товаропроизводитель. Во-вторых, я рекомендую, нет — требую, чтобы «коридор» в Архангельской области существовал и в северном исполнении. Иначе говоря, шел бы из Карелии на Онегу и Архангельск, захватывая оба наши порта, далее по Вологодской дороге «спускался» бы на юг и в районе Рочегды соединялся с южной своей частью, идущей на Котлас. Южная

часть, конечно, сохранится в любом случае, но при этом будут и кратчайшие выходы к Онежскому и Архангельскому морским портам. Они сейчас занимают важное стратегическое положение в России, грузопоток их растет, и они нуждаются в нашей поддержке. И это не протекционизм, а создание им равных условий с зарубежными морскими портами. А там уж пусть будет конкуренция, но, повторюсь, на равных.

**— Ну а дороги к деревням, фермерским хозяйствам? От них, конечно, трудно ожидать какой-то экономической отдачи, тем более быстрой, но они работают «чисто» на человека. Вы о них забыли?**

— Нет, не забыли. Но пока мы прокладываем направления, да и то только основные. Их мы называем «стволы». На то чтобы выросло разветвленное дерево, потребуется не один десяток лет.

**— Беседа, по-моему, получилась интересной и несколько неожиданной для нашего беспокойного времени — о перспективах...**

— Губернатор и должен работать на будущее. Если его нет у области, то он зря занимает свое место. Так что перспективы — хозяйственные, отраслевые, социально-экономические — всегда в поле зрения областной администрации. Только что на заседании правительства области мы рассматривали перспективы дорожного строительства. Начальника Архангельскавто-

дора Петра Петровича Орлова за что-то покритиковали, в чем-то помогли ему сориентироваться, но в целом констатировали: его сегодняшние дела и планы — в русле областных преобразований.

Как сказал бы поэт: не мы идем по дороге, а она ведет нас.

*Беседа вел Вагим АСТАШИН*



## ЗНАКОМЬТЕСЬ: АРХАНГЕЛЬСКАЯ ОБЛАСТЬ

**А**рхангельская область расположена на севере европейской части России. Ее побережье омывают холодные воды трех арктических морей: Белого, Баренцева и Карского. На старинных географических картах эта территория упоминается под названием Двинская Земля. В 1708 году по указу Петра I она была преобразована в Архангельскую губернию, а с сентября 1937 года именуется Архангельской областью.

Территория области составляет 589,9 тыс. кв. км. Леса занимают 39% этой площади, сельскохозяйственные угодья — 1,3%, оленьи пастбища — 24,2%, острова — 19%, остальное — реки, болота, озера.

В административно-территориальном отношении область состоит из 19

районов, 13 городов, 38 поселков городского типа, около 4 тысяч сельских населенных пунктов, в состав области входит архипелаг Новая Земля. Численность населения области — 1 млн 565 тыс. человек, плотность населения — 2,6 человек на 1 кв. км. Преобладающая часть населения проживает в бассейнах крупных рек: Северной Двины, Ваги, Пинеги, Онеги, Мезени.

Близкое расположение области к арктическим морям и Северному Ледовитому океану обуславливает суровый климат.

В экономической системе России Архангельская область выделяется как район лесной, деревообрабатывающей и целлюлозно-бумажной промышленности, лесного экспорта, рыбной промышленности и ряда других отраслей.

Архангельская область богата полезными ископаемыми. Начата промышленная добыча нефти, газа, бокситов, идет подготовка к освоению месторождений алмазов, разведаны значительные запасы известняков, гипсов, строительных камней, цементного сырья, йодных вод, ювелирных агатов и др.

На территории Архангельской области расположен Плесецкий космодром. В Северодвинске — уникальный российский центр атомного подводного судостроения.

В области есть возможности масштабного развития туристско-рекреационного комплекса на базе уникальных природных и историко-культурных памятников русского Севера. Об их уникальности говорит хотя бы тот факт, что в список Мирового наследия ЮНЕСКО включены такие объекты Архангельской области, как Соловецкий государственный историко-архитектурный и природный музей-заповедник, музей деревянного зодчества и народного искусства в Малых Карелах, национальный историко-природный парк «Кенозерье».

# ЭТО СЛАДКОЕ СЛОВО

## «РЕСТРУКТУРИЗАЦИЯ»



**Вячеслав Иванович Калымин родился в 1940 году в селе Павлюково Завидовского района Калининской (ныне Тверской) области. С 1951 года неразрывно связан с Архангельской областью. Работал мастером в карьере Плесецкого района и бригадиром слесарей на Архангельском гидролизном заводе. До службы в армии закончил горно-химический техникум, после — лесотехнический институт.**

**Дороги — его призвание. Дорожно-строительная карьера В.И.Калымина началась в Каргополе, продолжалась в Архангельске и закончилась должностью начальника областного управления автомобильных дорог «Архангельскавтодор».**

**С июня 1996 года В.И.Калымин — председатель Собрании депутатов Архангельской области.**

**— Вячеслав Иванович, я только что был у губернатора. Тема интервью — перспективы строительства дорог, корректировка дорожной программы с учетом приоритетов рыночной экономики. За рамками беседы намеренно остались проблемы территориального дорожного фонда. Их решение так или иначе зависит от областного законодательного органа, они — в вашей компетенции. Но прежде охарактеризуйте хотя бы кратко социально-экономическую ситуацию.**

— Структура народного хозяйства Архангельской области сугубо северная. Она связана преимущественно с разработкой природно-сырьевой базы. Достаточно сказать, что 40 процентов у нас занимает лесопромышленный комплекс. Еще 40 процентов — это ВПК. Остальное —

энергетика, транспорт, сельское хозяйство, машиностроение... Обстановка крайне напряженная. Наблюдается снижение реального объема внутреннего валового продукта. Безработица составляет примерно 8 процентов экономически активного населения, это более 50 тысяч человек. Среднедушевые денежные доходы населения за год сократились на 15 процентов.

Но худшие времена, кажется, уже позади. ЛПК закончит год с небольшим приростом. Северодвинские верфи получили заказ на ремонт подводной лодки из Индии, на производство буровых установок для Штокмановского шельфа и рыболовецких траулеров. Приступили к строительству газопровода. Начинаем освоение месторождения алмазов. В общем, некоторая подвижка в лучшую сторону наметилась. Но в небо чепчики бросать пока рано.

**— Очевидно, сложным экономическим положением в первую очередь и объясняются проблемы собираемости налога на пользователей дорог?**

— Конечно, любое предприятие может исправно платить налоги лишь тогда, когда твердо стоит на ногах. А если находится на грани банкротства, какой спрос... Хотя я не считаю, что дела с дорожным налогом у нас безнадежны. Поступление средств в ТДФ в этом году, по прогнозу, ожидалось на уровне 500 миллиардов рублей. Будет, очевидно, 320—350 миллиардов, то есть 65—70 процентов, не хуже, чем в других областях. 65—70 процентов — это общий уровень собираемости налогов в области. Так что дорожные «сборы» не исключение.

Беда в другом. Живых денег в дорожных налогах не более 10 процентов. Остальное — векселя, бартер, взаимозачет. Автодору не на что купить технику, нечем расплачиваться с подрядчиками.

**— Коллеги-депутаты иногда обвиняют вас в лоббировании автодору, во главе которого вы стояли много лет. Насколько справедливы эти упреки?**

— Разве что в той части, что я отстаивал и отстаиваю ставку налога на пользователей дорог в размере 3,4 процента. Хотя чуть ли не на каждой сессии облсобрании мне задают вопросы: почему так? Но эта цифра — не выдумка Калымина, она

рекомендована наукой как оптимальная для районов так называемого «пионерного» освоения. Я бы сказал, что такой налог — это минимум для тех, кто давно и прочно сидит в яме бездорожья.

Наша область хронически отстает от соседей по одному из основных признаков цивилизации — дорогам с твердым покрытием. Если, к примеру, в Вологодской области на каждую тысячу квадратных километров приходится 71 километр усовершенствованных автотрасс, в Кировской — 63, Ярославской — 163, Карелии — 34, то в Архангельской всего 12,7 километра. По обеспеченности дорогами мы занимаем 68-е место среди российских регионов. И я в меру своих сил стараюсь избавить область от столь позорного места. Вот и все мое лоббирование.

**— Итак, дорожных денег мало, потребность в них велика. Казалось бы, в этих условиях надо сделать все возможное, чтобы каждый рубль дорожных налогоплательщиков тратился по прямому назначению. На практике же нередко получается совсем по-другому. Территориальный дорожный фонд распыляется, его средства иной раз идут на цели, далекие от дорог общего пользования.**

— Что вы имеете в виду?

**— Так называемую реструктуризацию территориального дорожного фонда, проводящуюся под эгидой областного Собрания депутатов. Давайте вспомним некоторые факты. Онежскому морскому порту предоставлены налоговые льготы, дорожные деньги в сумме 2 миллиардов рублей пошли на дноуглубительные работы...**

— В порту сложилась кризисная обстановка. Его акватория обмелела. Без дноуглубления он просто не смог бы существовать. Но автодор вовремя выручил портовиков, отсрочкой дорожного налога он как бы дал им деньги взаймы. Было просто джентльменское соглашение, обычное явление между хозяйственными партнерами. Мы же своим решением просто закрепили сделку. Сейчас порт свой долг вернул.

**— Законодатели ввели мораторий на штрафы и пени за несвоевременную уплату налога с пользователей автодорог, санкционировали погашение долга в течение двух лет.**

— В начале этого года мы приняли антикризисную программу, направленную на оздоровление экономики области. Реструктуризация долгов, в том числе и по налогам, непременное условие этой программы. Причем речь идет не

только о дорожных налогах, но и многих других. Без этих мер предприятия-должники просто не выжили бы из долговой ямы.

**— А как быть с дачами и садовыми участками? На строительство подходов к ним израсходовано из ТДФ 5 миллиардов рублей. Разве это дорого общего пользования?**

— Я уже говорил, что жизненный уровень за последнее время резко упал. Численность населения с доходами ниже прожиточного минимума составляет 31,6 процента. Не секрет, что многие люди, особенно безработные, живут только за счет своих садовых участков. И вот представьте такую ситуацию: урожай вырастили, а вывезти его в город не могут. А вы видели, что собой представляют эти дачные товарищества, к которым мы подвели дороги? Это большие «деревни», где проживают кто временно, а кто и постоянно, тысячи людей. И мы оказываем им помощь в связи с программой поддержки мелкого бизнеса.

**— 20 миллиардов ушло из дорожного фонда на содержание улиц Архангельска. Но улицы, как известно, финансируются за счет городского коммунального хозяйства.**

— Тут вот какой расклад получается. 90 процентов денег в территориальный дорожный фонд поступает из городов, а расходуются они на дороги вне их. Депутаты посчитали это несправедливым.

**— Тогда хотя бы разделить эти деньги справедливо, скажем, выделили по одинаковой сумме на километр дороги-улицы.**

— Примерно так и получилось. Расчет делался даже не на километр, а на квадратный метр. Улицы получили 116 тысяч рублей на квадратный метр, областные дороги — 111 тысяч.

**— 40 миллиардов рублей из ТДФ направлено на лесовозные дороги. Как я понимаю, это самый главный раздел реструктуризации расходования фонда.**

— В областной антикризисной программе меры по оздоровлению лесопромышленного комплекса действительно стоят на первом месте. И это понятно. Будет он работать прибыльно — будет жить область, те же налоги станут регулярно поступать в ТДФ. И ЛПК сейчас на подъеме потому, что свою положительную роль сыграли те самые 40 миллиардов рублей.

Ведь раньше как было? ЛПК поддерживал свои дороги, строил новые. Кроме того, платил налог на пользователей дорог. Руководители леспромпхозов и лесокомбинатов не раз просили: освободите от непопулярной ноши. Мы им: нет, дорожный сбор платить будете, но зато на

эти деньги автодор станет содержать ваши дороги. Потому что он это сделает быстрее и лучше вас. Вам ремонтировать дороги все равно, что автодору рубить лес — нет ни опыта, ни соответствующей техники, а значит, слишком хлопотно и дорого. Так и решили. Теперь все средства, поступающие в ТДФ от предприятий ЛПК, идут на лесовозные дороги. Они наряду с вывозкой леса используются для связи с лесными поселками, это, по сути, дороги общего пользования и Архангельскавтодор принял их на свой баланс.

— **Слышал я, что готовится закон Архангельской области «О классификации автомобильных дорог». Я думаю, это делается с одной целью: законодательно закрепить реструктуризацию расходов ТДФ. В частности отности если не сами лесовозные дороги, то хотя бы те, которые связывают населенные пункты с местами лесозаготовок, к дорогам общего пользования. И тогда ваши нынешние решения по дорогам ЛПК уже будут не временными, а постоянными, и их нельзя будет отменить. Но грация дорог уже имеется. Более того, сейчас готовится закон РФ «Об автомобильных дорогах», где их классификация получит уточнения. Зачем изобретать велосипед?**

— По поводу закона были отдельные выступления депутатов от ЛПК, но не более того. Вопрос не прорабатывался...

Что касается отмены наших решений, то в этом нет необходимости, ибо они не противоречат федеральному законодательству. Вы знаете, что с благословения Федерального дорожного департамента (ныне ФДС) давно идет приемка ведомственных и сельских дорог в систему областных автодорог. В одних

регионах этот процесс уже закончился, в других — только начался, мы, как я считаю, в середине пути. За последние три года на баланс Архангельскавтодора от сторонних организаций принято 1997 километров дорог. Из них 42 процента — от сельскохозяйственных предприятий, и 58 процентов — от лесопромышленных. Мы не форсируем процесс, понимаем, что завершить его в короткий срок автодору не под силу. Он принимает лишь те, которые остро необходимы возрождающейся промышленности и которые надо быстро привести в порядок, чтобы так же скоро получить от них экономическую отдачу.

— **Я сравнил расходы ТДФ этого и прошлого годов. Лесовозные дороги, улицы, городские мосты, подъезды к садовым участкам и т. д. финансировались и ранее. Но в суммарном выражении 1997 год даст прирост этих расходов почти напролвину. Процесс реструктуризации ТДФ нарастает, как снежный ком. Даже шутка появилась такая: это сладкое слово «реструктуризация». Сладкое, только кому? А вот итог: денег дорожного фонда хватает только на содержание дорог и их косметический ремонт. Уже до жиру, сохранить хотя бы то, что есть. Строительство по сути застопорилось. 27 километров этого года не в счет. Это в основном подъезды к строящимся и построенным мостам.**

— Хочу повторить, что автодор — не какая-то автономная, обособленная структура. Напротив, его деятельность мы тесно увязываем с нуждами народного хозяйства, корректируем расходы... А спад в строительстве дорог, что тут сказать, — он есть. Но за спадом, непременно последует подъем. Возродится промышленность области, возрастет процент собираемости

дорожных налогов, повысится их физический объем...

— **Радужные надежды можно было строить тогда, когда вы возводили по 300 километров дорог в год, по 200 или хотя бы по 114, как в прошлом году. А мечтать сейчас... Я думаю, будет еще хуже, если Налоговый кодекс будет в том виде, каким его приняла в первом чтении Государственная Дума. Налог на пользователей дорог не предусматривается, а это ведь основа областного дорожного фонда. Вы, конечно, знакомы с письмом глав ваших муниципальных образований в Федеральное собрание по поводу предполагаемой отмены этого налога. «В данной ситуации, пишут они, область останется без средств не только на развитие, но и на поддержание дорожного хозяйства в удовлетворительном состоянии, так как других источников нет, а предлагаемый альтернативный — 1 процент от НДС — закрывает минимальную потребность только на 10 процентов». Отмена налога, считают они, приведет к утрате действующей сети дорог, а значит, и к дальнейшему снижению уровня жизни людей.**

— Я разделяю тревогу глав администраций наших городов и районов за судьбу дорог, согласен с их оценкой Налогового кодекса.

— **Значит ли это, что в Совете Федерации вы будете отстаивать дорожные налоги в Налоговом кодексе?**

— Я буду отстаивать в этом документе права регионов. Если это удастся, то, значит, будут в области и дорожные деньги.

Я оптимист: верю в человеческий разум и здравый смысл.

*Беседа вел Вагим АСТАШИН*

АНОНС!  
ПРЕДСТАВЛЯЕМ  
УПРАВЛЕНИЕ  
АВТОМОБИЛЬНЫМИ  
ДОРОГАМИ  
АРХАНГЕЛЬСКОЙ  
ОБЛАСТИ  
"АРХАНГЕЛЬСКАВТОДОР"

Архангельскавтодор обслуживает 7961 км автомобильных дорог общего пользования, в том числе 575 км федеральной дороги Москва—Архангельск.

На сети дорог области 6453 км имеют твердое покрытие, из них 2290 км — асфальтобетонное.

В области находится 1166 мостов общим погоняжем 23072 м, в том числе 132 моста капитальных.

В 1995 году ПРСП "Архангельскавтодор" реорганизовано в Управление автомобильными дорогами при Администрации Архангельской области. В процессе реорганизации все бывшие в подчинении автодора подразделения получили статус юридического лица, став государственными унитарными предприятиями.

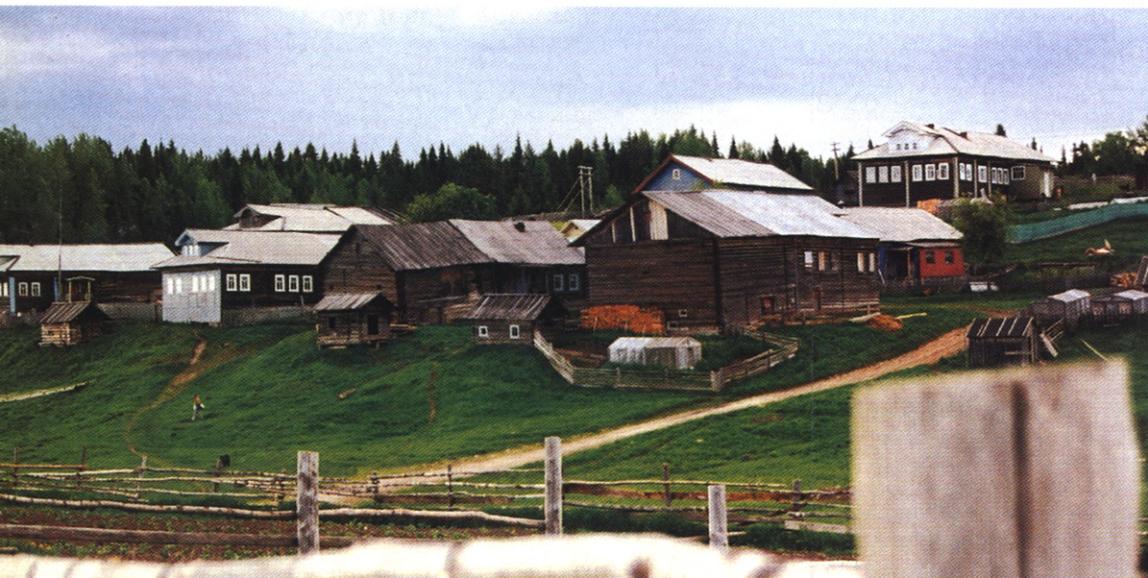
Для повышения уровня контроля за содержанием, ремонтом и строительством дорог и мостов были сформированы районные дорожные отделы (РДО).

Созданные в области два мостовых эксплуатационных участка приняли на содержание все мосты в капитальном исполнении, что позволило за несколько последних лет улучшить состояние мостового хозяйства области.

Ежегодно ведется приемка в сеть дорог общего пользования ведомственных дорог: за 1994—1996 гг. принято 1343 км, которые требуют значительных затрат для их ремонта.

Пять районных центров: Мезень, Лешуконское, Карпогоры, Яренск и Онега не имеют устойчивой круглогодичной связи с областным центром, поэтому в зимний период организуются зимники и ледовые переправы, что позволяет автотранспортом доставлять грузы, создавать запасы продуктов питания и топлива на период бездорожья. Общая протяженность зимников — 516 км. Зимой наводится 40 ледовых переправ.

Долговременная задача и цель Архангельскавтодора — каждому населенному пункту — надежную дорогу.



# АРХАНГЕЛЬСКИЙ ДОРОЖНИК



**Иван КОЗЛОВ,  
Виктор ЗАГУМЕННОВ (фото)**

# ИЗ СЕДЬМОГО ДЕСЯТКА

**Если соотнести площадь Архангельской области с общим километражем автомобильных дорог на ней, то показатели эти будут далеки от лидирующей группы, где-то в седьмом десятке. Но это тот случай, когда красноречие цифр ничего не значит. Или почти ничего.**

**П**ривокзальная площадь расположена здесь на удивление удачно. С нее хорошо виден, что, правда, вполне естественно, сам железнодорожный вокзал, автовокзал, ряд административных зданий города. За ними — старый мост через Северную Двину, совмещающий рельсы и асфальт автотрассы.

Все эти стройки связаны наряду с прочими и с именем Орлова. Был такой славный человек, оставивший добрую память на северной земле: мастер промышленного и гражданского строительства Петр Иванович Орлов. Впрочем, не только на северной. Родом он из Днепропетровска, трудился и там, и в Великих Луках... После войны надо было восстанавливать и создавать заново железнодорожное хозяйство страны, и он, начальник строительно-монтажного поезда, живя по сути в этом самом поезде, делая большое дело, потихоньку продвигался к Белому морю, здесь уже стал заместителем управляющего огромного строительного треста... И дальше бы ехал, но рельсы заканчивались там, где заканчивалась земля...

С начальником Управления автомобильными дорогами Архангельской области Петром Петровичем Орловым мы сидим за картой и рассматриваем на ней жиденькие красные ручейки. До того жиденькие, что и опорная сеть автодорог пока что не вырисовывается. Что говорить обо всех населенных пунктах, если не имеют дорожной связи с центром областными и некоторые районные центры. Даже такой крупный, как Мезень. Хотя...

— Петр Петрович, а давайте взглянем на старинные карты екатерининских времен. Они показывают, что еще более века назад из Архангельска в Мезень и далее на северо-восток дорога все-таки шла...

— Дорога?

— Ну хорошо, если быть точным, то почтовый тракт. Велика ли разница в определениях?

— И очень даже!

Тракты, оказывается, и в середине прошлого века подразделяли на два вида: почтовый и обывательский, то бишь торговый. Назначение их было разное. Почтовый, как бы мы сейчас сказали, был средством информационной связи между центром и периферией. Почта доставляла в оба конца указы, распоряжения, доклады, отчеты... — словом, бумаги, напоминающие удаленным от Москвы краям о том, что они есть частица великого государства со всеми вытекающими отсюда последствиями. Прервись эти нити, по которым шли пакеты с сургучом, не была бы целостной Россия.

Другими словами, почтовый тракт служил информационным полем, тем самым полем, на которое трудятся сейчас телефоны, факсы и другие средства связи. Не изобрети их человечество, и сегодня лошади просто вынуждены были бы скакать от Архангельска в Мезень. И, вполне возможно, по старому же тракту: через Холмогоры, Пинегу и далее — напрямую, по просеке через болота и пустынный лес.

Последнее уточнение не ради красного словца сказано: тракту с таким предназначением все равно, где пролегать, экономическая и социальная целесообразность (о чем речь пойдет ниже) ему не ориентир. Главное — быстрее добраться из пункта А в пункт Б.

Дорогу, по которой прошла бы на восьми подковах техника в две лошадиные силы, груженная мешком с бумагами, и сегодня проложить просто. Но разве это будет дорогой в нынешнем понимании?!

После такой вот ознакомительной лекции наш разговор приобретает несколько иной оттенок.

— Петр Петрович, признайтесь, хочется ведь о себе память оставить? Если лет этак через пять пойдут по тайге новые дороги...

— Да разве дело в памяти? Думаете, отец с матерью ради этого рельсы прокладывали и здания строили? Я не из породы тщеславных, поверьте. А дороги... Пусть не через пять лет, но будут. Куда нам без них?

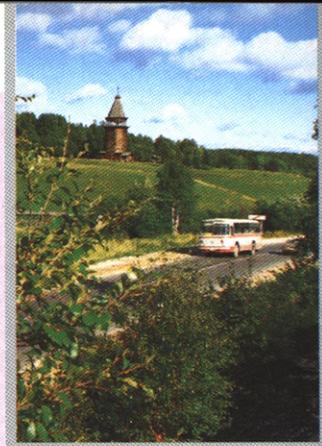
Об отце Орлова речь шла в начале материала. С Петром Ивановичем трудилась бок о бок и его жена, Евгения Васильевна, тоже класный

специалист по строительству железных дорог. Трудягами были родители. Другие на их месте, конечно, попытались бы сыну протекцию сделать, помочь после школы поступить в родственное учебное заведение — Петр Иванович все же видный пост занимал. Но такие, скажем так, «ходы» не увязывались с тем, как понимали жизнь и человеческое предназначение Орловы.

Петр, успешно закончив школу, год слесарит в мехмастерских Архангельского морского порта, потом устраивается туда же матросом, потом поступает в лесотехнический институт, на дорожный факультет. В семьдесят пятом, с дипломом на руках, едет в Емецк на должность мастера ДСУ-4 строить дорогу государственного значения М8, ту, которая ныне называется федеральной и связывает Архангельск с Москвой и по сути со всем остальным миром: больше дорог отсюда к цивилизациям нет.

За прошедшие после этого двадцать с небольшим лет он покорял новые километры и должности: главный инженер ПДУ, главный инженер ДРСУ, начальник производственного отдела автодора, заместитель начальника управления, начальник управления. Что сделано за это время? Обратимся к официальной бумаге:

«При непосредственном руководстве Орлова новым строительством... за 5 последних лет введено в эксплуатацию 589,91 км дорог. В числе первых в России внедрен метод нормативного финансирования по содержанию автодорог, что привело к значительной экономии средств... В течение последних 3 лет расширяется количество объектов, передаваемых на подряд по результатам торгов, что позволило снизить стоимость работ на 10—20 процентов... Должное внимание уделяется



техническому прогрессу, внедрению новой техники и передовых технологий. Приобретена и успешно работает установка по приготовлению нефтегравия МХ-30. Для зимнего содержания дорог приобретены 2 специальные дорожные машины «Тройка-2000», изготовленные по финской технологии.

Большое внимание уделяет Орлов решению социальных вопросов. Всем нуждающимся оплачиваются путевки для отдыха детей. Для оздоровления работников оплачивается аренда спортивного зала и плавательного бассейна. Для отдыха сотрудников создана база отдыха на побережье Черного моря. Успешно решается жилищная проблема...»

Эти строки — из наградного листа для представления к присвоению П.П. Орлову звания «Почетный дорожник».

Я хотел было уточнить для себя кое-что из перечня достижений Петра Петровича, но тот лишь иронично улыбнулся:

*На снимках дороги Севера. Нужны они и для мощных лесовозов, и для «Запорожцев» сельских тружеников, и для автотуристов... Потому такое большое внимание уделяет П.П. Орлов новым дорожным технологиям, строит асфальтобетонные заводы...*



— Дадно вам... Такие бумаги по трафарету пишутся. Там, конечно, сказок нет, но... Но характеристика любого дорожника, тем более начальника — это все-таки карта дорог. Вот о них, о родимых, и поговорим. Тут не до од и песнопений. Вы ведь присутствовали вчера на заседании правительства? Так это цветочки. А пришлось бы послушать, что на дорожную тему депутаты говорят...

ли, что Москва хочет изъять у вас федеральную дорогу и передать ее в ведение федеральной дирекции из Вологды? Ведь вместе с этим вы лишитесь и денег...»

Орлов — дипломат: «О слухах с такой трибуны говорить не будем».

— Петр Петрович, теперь вы не на трибуне. Что все-таки ждет федеральную дорогу? И при чем тут деньги? Ведь они же все равно по-

ная сторона во всем этом. У наших дорожников еще свежо в памяти то, как они строили М8, каких сил это стоило, — всего ведь чуть больше десятием лет прошло. И вдруг... В общем, давайте пока не будем на эту тему, ладно? У нас ведь и кроме федералки есть о чем поговорить.

— Петр Петрович, вы обмолвились, что депутаты ваши выступления и отчеты воспринимают острее...

треть работает впустую. Это как? А область сейчас уже проходит кризисный пик, недавно еще нерентабельные хозяйства выходят ныне на ноль, оживились лесопромышленники, Архангельский морской порт, получив поддержку от губернской власти, принимает на 40 процентов грузов больше, чем на те же дни прошлого года, стали нормой коммерческие старты на космодроме в Плесецке, идет разработка месторождений местных алмазов, готов принимать туристов Кенозерский национальный парк... Как возрождение экономики может осуществляться без создания опорной автосети?

— Можно сказать, что именно в такой ответственный момент вы возглавили управление...

— Возглавил, но не с нуля ведь начал, — парирует Орлов. — Кадры на ответственных участках остались прежние, и успех дела зависит от них. От таких, к примеру, как Александр Антонович Антипин. Мы уже упоминали сегодня Мезень, так вот, он там ДРСУ возглавляет. Трудно представить, но действительно из металлолома технику восстанавливает, карьеры свои открыл... Он дотянул дорогу уже до границы с Лешуконой, связал этот заполярный район с морем...

Петр Петрович рассказывает о своих подчиненных, а я смотрю на карту и вновь вспоминаю его вчерашнее выступление на заседании правительства. Говорил он о том, что надо направлять капиталовложения только в те дороги, строительство которых даст максимальный экономический эффект. Надо учиться прогнозировать развитие экономики региона и выделять перспективные трассы...

А основное, чему мы должны уделять серьезное внимание, — это удешевление дорожных работ за счет внедрения новой техники и технологий, которые успешно применяются в мире. Это использование нефтегазавия, дающего 3-кратную экономию при устройстве покрытия, холодный ресайклинг, позволяющий значительно повысить прочность основания, применение эмульсий, продлевающих строительный сезон и экономящих битум, и многое другое. Наше сотрудничество с финским дорожным округом Оулу направлено как раз на решение этих проблем. Денег на дороги не хватает во всем мире, и основная наша задача — использовать существующие ресурсы с максимальной отдачей для экономики региона. Принято считать, что надежды на выход из кризисного тупика дает свет в конце тоннеля. Но тоннель — это прежде всего дорога. Свет в конце дороги — добрый стимул движения вперед, считает Орлов. При всех жизненных ситуациях надо его увидеть.

На заседании правительства, состоявшемся накануне, заслушивался рядовой текущий отчет начальника управления автодорогами области за первое полугодие. Отчет был честным, без мажорных излишеств. Если попробовать пересказать его коротко, получится такая фраза: «Делаем все возможное для того, чтобы программа дорожных работ, утвержденная администрацией, была выполнена. Следует несколько однотипных вопросов из зала: главы районных администраций хотят то мост отремонтировать, то подъезд сделать. Ответ один: решим в рабочем порядке. Звучит вопрос другого порядка: «А правда

шли бы только на ее ремонт и содержание?»

— Да, деньги тут ни при чем.

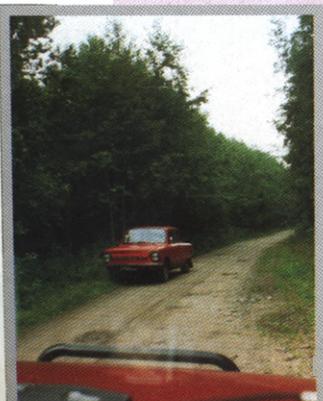
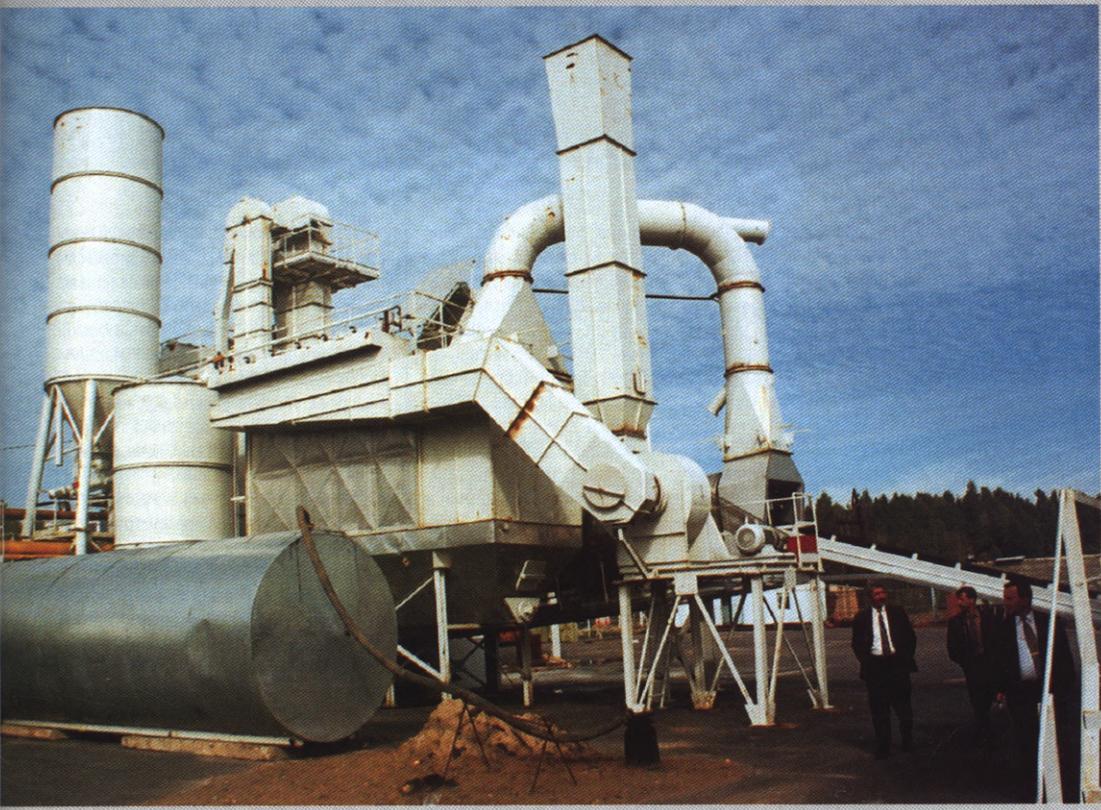
— Тогда почему главы администраций говорят о возможной передаче вашего отрезка М8 в ведение Вологды с такой горечью? Да и вы не больно веселы, хотя ведь в принципе у вас меньше голова болеть будет, если одной заботой поубавится.

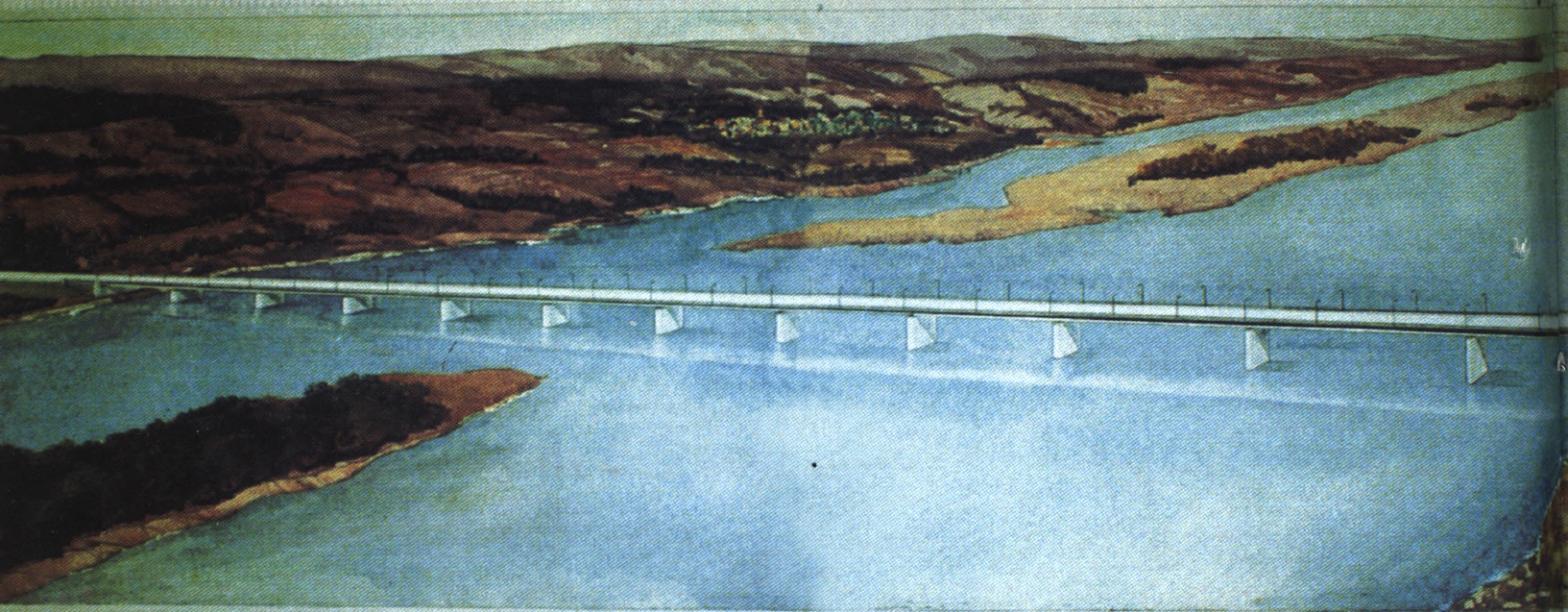
— А знаете, какого рода эта забота? Это как нерадивому забросить свое личное хозяйство, идти в колхоз на общественные делянки и утешать себя тем, что теперь пахать меньше придется. Но мы нерадивыми себя не считаем, вот в чем дело. Взгляните еще раз на карту. Федералка заканчивается в области тупиком: нет больше пути ни вперед, ни вправо, ни влево. Это и есть как бы личное наше хозяйство, единственное в своем роде, с трассой связывает свои планы каждое предприятие... Я совсем не сторонник того, чтоб утверждать, будто с приходом вологжан ухудшится уход за трассой, но, поверьте, не лишена ведь смысла поговорка «Своя рубаха ближе к телу». Тем более когда она одна, рубаха... И потом, есть еще, если хотите, эмоциональ-

— И тому есть объяснение. Дело в том...

Дело это в принципе схоже и с ситуацией в других регионах. Депутаты нигде не против строительства и грамотной эксплуатации дорог, но они против высокого, как им кажется, дорожного налога. Тут, в Архангельске, его коэффициент 3,4 процента. Депутатов можно понять, они стоят на страже интересов отдельных трудовых коллективов, им не хочется, чтоб выпускаемая продукция, и без того недешевая, еще больше росла в себестоимости, потому они недовольны, но... Но все же голосуют за эти проценты. Ну куда они без дорог? Железнодорожные тарифы выросли неимоверно, прекратили полеты местная авиация, «умирают» порты, мелеют и теряют судоходность малые реки. И потом, депутаты ведь понимают, что дорожники не на монополизме играют. В здеших климатических условиях километр дороги с щебеночным покрытием обходится в 700 млн, а с асфальтобетонным — 1,7 млрд рублей.

И такая еще цифра: там, где не создана развитая сеть автодорог, промышленность несет убытки почти на 30 процентов. Значит, на





**Алексей РОГАТЫХ,**  
заместитель  
генерального  
директора  
ОАО «Котласский мост»

## КЛЮЧЕВОЙ ОБЪЕКТ

**Да, именно таким является котласский мост. Он будет платным. Но уже сейчас у его недостроенных опор делят шкуру небитого медведя.**

**М**ост через Малую Северную Двину у Котласа — ключевое звено дорожно-транспортной сети Архангельской области. Он составная часть программы развития Баренц-региона. Через мост автомобильная дорога выведет из Котласа на магистраль Сыктывкар—Киров и свяжет напрямую Урал и Республику Коми с Архангельским морским портом.

Кроме того, котласский мост даст зеленый свет грузам и в другую сторону: через Красноборск, Долматово, Няндому в Карелию, Санкт-Петербург, Финляндию. Причем неплохая трасса там уже есть, и больших вложений в нее не потребует. Общее строительство разрозненных участков порядка 100 км по обе стороны от Котласа решило бы проблему сквозного проезда. Прежде всего я имею в виду отрезок автодороги Котлас—Сольвычегодск—Яренск или Котлас—Ильинско-Подомское—Визинга.

Иначе говоря, грузопотоки перейдут из преимущественно меридионального на широтное направление, что сулит большую выгоду за счет сокращения расстояний. Если одновременно с мостом войдут в строй и вышезванные участки (а этот вопрос автодорогой прорабатывается), то выход на Сыктывкар

сократится втрое, или, другими словами, станет короче на 1400 км.

Но этого, конечно, не случится без котласского моста. Он — центр преобразования огромного региона.

Чтобы иметь представление о масштабах строительства, необходимо дать хотя бы краткую характеристику моста. Вместе с эстакадой он составит 1251 м, а полная его длина с подходами — около 7 км. Его габариты — 11,5 м с тротуарами по 1,5 м, ширина земполотна — 15 м, а проезжей части — 7,5 (9 м — с укрепительными полосами). Необходимо произвести 4700 т металлоконструкций, уложить 21700 м<sup>3</sup> бетона и железобетона, выполнить земляных работ 860000 м<sup>3</sup>. Расчетный срок ввода моста — пять лет. Поскольку он строится уже два года, то ленточку разрезать намечено в 2000 году.

Прежде всего обращаю внимание на огромную стоимость строительства — порядка 80 млн долларов.

Естественно, главный вопрос — финансирование. При экономической проработке проекта рассматривались самые различные его варианты. Принятый сочетает кредитную, или заемную, форму с привлечением вкладов инвесторов. Предполагается, что затраченные средства будут возвращены даже при самых неблагоприятных условиях (они, конечно, как вариант предусматриваются) за 12 лет, а при полном обеспечении расчетных параметров — за 7 лет. И это при том, что цена проезда через мост по сегодняшним ценам не превысит 100 тыс. рублей, а при достижении расчетной интенсивности движения будет в два раза ниже. Кстати, минувшим летом проезд через паромную переправу для

грузовой машины обходился в 1 млн рублей, а через наплавной мост — 3 млн. И тем не менее всеми наплавными средствами через Двину у Котласа перевозилось в среднем 1250 машин в сутки. Вот такая там сейчас интенсивность движения, что говорит опять-таки в пользу строительства моста.

Расчеты показывают, что при его пуске 67 процентов всех автотранспортных перевозок юго-восточной зоны области (сквозной проезд из Карелии в Республику Коми и обратно пока во внимание не беру) будут замыкаться на этом стратегическом объекте. Значит, принятый проектом удвоенный рост интенсивности движения после 2000 года можно рассматривать лишь как самый осторожный прогноз, который, естественно, будет скорректирован жизнью.

Так что мост не только полностью себя окупит, но и будет давать немалую прибыль. А теперь о делах текущих.

В августе 1995 года постановлением главы администрации области было создано ОАО «Котласский мост». В него вошли многие заинтересованные юридические лица: администрации южных районов области, Котласа и Корьяжмы, крупные предприятия (например, Котласский ЦБК, ДОК-2, Сольвычегодская птицефабрика) — всего 40 учредителей.

На чем мы сосредоточили свое внимание? Прежде всего на организации строительства, проведении тендеров подрядных работ, поиске путей сокращения их стоимости.

Отмечу основное. Генеральный подрядчик — Мостоотряд № 9 — фирма солидная и авторитетная. Первоначально линия энергоснабжения намечалась протяженностью 15 км, получилось 7. Песок речники доставляли нам издалека, сейчас — с близлежащих островов. По проекту все опоры предусматривались свайными, позже было решено опоры с первой по девятую возводить на естественном основании.

Главное направление нашей деятельности — удешевление строительства, что делает проект более привлекательным для инвесторов. Ведь сама его коммерческая основа и условие обязательной возвратности средств, привлеченных для финансирования, изначально определяют курс на снижение стоимости возводимого объекта. Этим курсом мы и идем, что дает нам уверенность, что мост будет построен в срок.

Какова реальная денежная раскладка? В 1996 году средства из ФДФ составили 20 млрд рублей, из ТДФ — 18. Итого 38 млрд рублей, все освоены. 1997 год — ожидалось поступление 97 млрд рублей, из них 50 млрд рублей — из ФДФ, 45 — ТДФ. Фактически же общая сумма поступлений не превысит 18—19 млрд рублей. Вклад же акционеров пока небольшой, но работа по поиску новых инвесторов и привлечению их к строительству продолжается.

Итак, дело на месте не стоит, иногда с большими издержками, но движется вперед. Возводится насыпь, на тринадцат-

**Котласский мост в системе транспортного коридора Финляндия—Урал.**



## МОСТОВОЙ ПЕРЕХОД ЧЕРЕЗ РЕКУ М. СЕВЕРНУЮ ДВИНУ В ГОРОДЕ КОТЛАСЕ



**Виктор БЕЛИЦЫН,  
заместитель начальника управления  
«Архангельскавтодор», председатель совета  
директоров ОАО «Котласский мост»,  
кандидат экономических наук**

## ПАНИКА ПРЕЖДЕВРЕМЕННАЯ

цати из двадцати четырех опор кипит работа. И вдруг... Именно так — неожиданно — появляется распоряжение главы администрации области о передаче функций заказчика от АО «Котласский мост» Архангельскавтодору. Это по существу дезавуирует прежнее решение по акционерному обществу.

Что нас здесь не устраивает? Мы хотим, чтобы деньги из дорожных фондов — федерального и территориального — на строительство моста шли прямым назначением, а не через управление автодора, где они могут растрояться среди слишком многих его забот.

Я уже говорил, что активный поиск инвестиций, прежде всего частных и зарубежных, — наша главная задача. Однако сейчас, когда функции заказчика, то есть права собственности, находятся у государственной структуры в лице автодора, привлечь инвестора становится все более проблематично. Кроме того, при таком раскладе дел правовых рычагов влияния на генподрядчика с целью экономии средств при строительстве становится все меньше. АО рискует превратиться в обыкновенный инвестиционный фонд.

Но, слава Богу, споры вокруг моста, кажется, не переросли в конфликт. Недавно генеральный директор акционерного общества В. Верховцев и начальник автодора П. Орлов подписали «мировую». Документ определяет основные принципы финансирования строительства моста на договорной основе и обязанности сторон. Суть договоренности — взаимные уступки.

Мост как объект собственности вроде бы остался за акционерами. Финансирование будет производить автодор через спецсчет облфинуправления, открытый под программу «Котласский мост». Технический надзор за работами перейдет к Управлению автомобильными дорогами области, однако приемка от подрядчика будет осуществляться за двумя подписями — представителей заказчика и акционерного общества.

Компромиссное решение найдено, но некоторые проблемы остаются.

### От редакции.

**Итак, конфликт потушен. Но не возгорится ли пламя вновь? И в чем суть спора, если вникнуть в него поглубже да поосновательнее? Что осталось «за кадром»? За разъяснениями по этим вопросам редакция обратилась в Архангельскавтодор.**



**Р**еакция дирекции акционерного общества на недавнее распоряжение главы администрации Архангельской области была бурной. Говорилось о якобы грядущей реорганизации АО, строились всякие домыслы. Но шум и суета были напрасны. Речь идет лишь о передаче функций заказчика на строительстве объекта управлению «Архангельскавтодор». Никаких при этом новшеств не наблюдается, так было всегда. Исполнительный и к тому же единственный орган акционерного общества будет заниматься тем, чем и должен: распространением акций и других ценных бумаг среди юридических и физических лиц, привлечением инвестиций из разных, помимо дорожных фондов, источников, управлением имуществом общества на прибыльной основе, проработкой вопросов эксплуатации платного моста, созданием комплекса сервисных услуг (АЗС, кемпинг, стоянка для автомобилей и т. д.).

Такое «разделение» труда — не блажь управленцев, а необходимость. Только при разумном госуправлении появится гарантия того, что обыкновенный исполнитель — наемный работник не будет подменять собой АО, не станет «пожирать» учредителей, акционеров и не пустит деньги на ветер, как это было в финансовых пирамидах.

Сегодня же дело обстоит так, что исполнительный орган, не заработав ни копейки, истратил уже на себя в 1996 году 623 миллиона рублей, а в 1997 году на эти цели уйдет около миллиарда. По сути, исполнительный орган ОАО «Котласский мост» в нынешнем виде — это рантье, жирующий за счет государ-

ственных миллиардов без малейшего риска для себя.

О прибыли и дивидендах можно говорить только после сдачи объекта. На стадии строительства вырученные средства должны сразу же уходить на дополнительное финансирование моста.

Я приведу такой пример. Один управленец в автодоре «стоит» в среднем 70 млн рублей в год, а в акционерном обществе — 93 млн. И это при меньшей-то ответственности? Несправедливо.

На самом же деле необходимо такое управление средствами, которое обеспечит технадзор и финансирование объекта в рамках основной деятельности Архангельскавтодора, не требуя за это какой-либо дополнительной платы.

Не выдерживает критики и тезис о якобы больших финансовых возможностях учредителей ОАО «Котласский мост», который может обойтись без автодора. На муниципальные деньги, как известно, сегодня рассчитывать не приходится. Так что при любом раскладе с функциями заказчика лучше, чем управлению «Архангельскавтодор», никому не справиться. С реальностью надо считаться.

*Мост строится...*



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

# НА КРАЮ ЗЕМЛИ

**«Край земли» — это не средневековое географическое понятие. Сегодня так можно назвать место, где кончатся дороги, и Архангельск как нельзя лучше подходит под эту категорию. На удивление мало выездов из областного центра. Кроме федеральной дороги отсюда можно выбрать правым берегом Северной Двины на Боброво да еще в сторону северного побережья, в направлении алмазных копей.**

## У разбитой грунтовок

**В**ъезд на дорогу в направлении Ижмы не сулил поначалу ничего интересного. Но «чудеса» начались уже с первых километров: сквозь кусты параллельно нашему маршруту ясно проступали очертания отсыпанного дорожного полотна, а рядом со стареньким деревянным мостом стояли железобетонные опоры нового.

С сожалением хорошего хозяина о пропавшем труде и вложенных средствах посматривают дорожники на брошенное строительство, на уложенные мостовые балки, которые еще можно было бы использовать. Но все это используется разве что для надписей типа «Здесь была Лианна» да для того, чтобы повалиться под неласковым северным солнцем, как на пляже, на от-

сыпанном чистеньким речным песком дорожном основании.

Дорожникам же 4 года назад была передана в управление разбитая грунтовка, которую начали постепенно приводить в порядок. Первые 4 километра мы проскочили уже по асфальту, зато оставшиеся 2 с грунтовым покрытием показали во много раз длиннее. Проехав по ним, мы уперлись в... платный наплавной мост. Дорожники к нему отношения не имеют, тем не менее мы заинтересовались доходами у седого «паромщика», явно расстроеного нашим нежеланием ехать дальше.

— Стоимость проезда 10 тыс. рублей, за день набегает до сотни, — огорченно сообщил он и добавил: — Была бы хорошая дорога, ездили бы больше...

И это мнение косвенно подтвердило правоту нынешних руководителей области, которые используют силы и средства дорожников для строительства подъездов к дачным поселкам. И хотя у дорожников при этом возникает немало проблем, они продолжают работать на перспективу, понимая, что если этим займутся другие ведомства, то дорожники в будущем получат в лучшем случае разбитые грунтовки, в худшем — такие вот памятники бесхозяйственности, какой мы увидели в нескольких километрах от Архангельска.

## И швец, и жнец, и по мостам спец...

**С**разу за областным центром, неподалеку от поста ГАИ, виден указатель с надписью «Поселок дорожников». В нем два крупных предприятия: Приморское ДРСУ и

Архангельское мостовое эксплуатационное управление.

Мосты — «изюминка» дорожного хозяйства Архангельской области. В среднем на 7 км обслуживаемых Архангельскавтодором дорог приходится 1 мост, а всего их 1166! При таком количестве проблема строительства и ухода за мостами стоит очень остро. В нашей недолгой поездке по области мы не раз обращали внимание на какую-то сказочную красоту этих мостов.

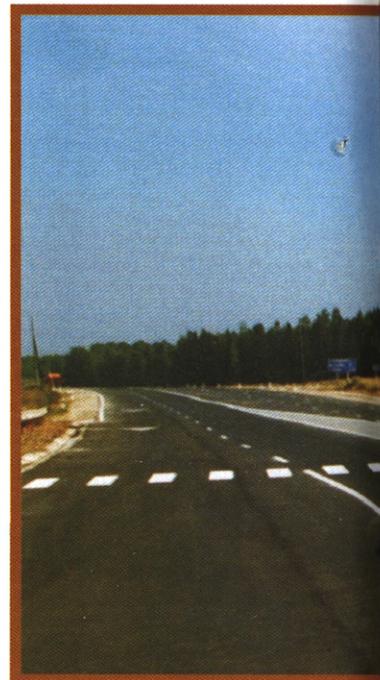
И, конечно, хотелось узнать, как организовано их обслуживание. Все оказалось более чем просто. За МЭУ закреплено около 90 мостов, разбросанных на 800 км дорог. Для их содержания — окраски, расчистки снега и регулярного осмотра — наняты люди, живущие поблизости. Ответ на естественный вопрос, почему нельзя было оставить все это в обязанностях ДРСУ, обслуживающего дорогу, дала жизнь. Поскольку мостовых отделов в ДРСУ нет и создавать их было бы весьма накладно, непосредственно на дороге мосты оставались «на закуску». Их обслуживанием занимались в последнюю очередь. В условиях Архангельской области (с резкими колебаниями температур) снег, остающийся на тротуарах мостов и у бордюров, быстро приводил их в негодность. Приходилось выполнять мелкий ремонт каждые два года. Нынешний опыт показывает, что при таком тщательном уходе, какой установился сейчас, ремонтные работы могут потребоваться не раньше, чем через 5 лет.

В области два МЭУ. Закрепленные за ними мосты они ремонтируют сами, причем используют при этом передовые технологии и современные материалы. Одно только укрепление конусов габионами Маккаферри обходится в два раза дешевле, чем использование бетона, да и работы при этом можно вести круглый год.

Архангельское МЭУ оказалось предприятием многофункциональным.

— Мы вынуждены идти на все, чтобы заплатить зарплату рабочим, чтобы рассчитаться по налогам, — пояснил неожиданный поворот в сфере деятельности начальник МЭУ А.Бельков. — Но даже и в дополнительных видах работ мы стараемся быть ближе к дорогам...

Так, например, МЭУ занимается нанесением разметки как в своей, так и в соседних областях. Разметочные машины — отечественные с собственными усовершенствованиями, такими, например, как применение для разметки лазерной мишени вместо прежней «тычковой» технологии. Качество работы удовлетворяет самых требовательных заказчиков, а от желания и попыток приобрести импортные разметочные машины осталась разве



что шутливая надпись на бочке одной из них: «Русский Хоффман».

Пытается управление наращивать объем выпуска дорожных знаков. Работает по заказам ДРСУ, ГАИ, представителей дорожного сервиса. Кстати, мостовики вместе с 14 другими дорожными предприятиями районов, по которым пройдет транспортный коридор Финляндия — Коми создали организацию, в планах которой строительство сети АЗС. Две из них уже действуют, две монтируются, еще по 14 идет согласование.

Мы покидали «офис» МЭУ — переданное им старенькое здание Приморского ДРСУ — слегка ошарашенные разноплановой деятельностью этого предприятия, и невольно напрашивалась мысль о том, что если бы при сегодняшних возможностях добавить «живые» деньги вместо бартера и взаимозачетов, то и предприятия, и люди, работающие на них, смогли бы жить на уровне мировых стандартов.

## Дорога — в подарок

**О**т мостовиков мы направились к «достопримечательностям» Приморского ДРСУ, одного из крупнейших в области. Оно обслуживает 300 км дорог, из них 90 — на федералке.

Настоящей жемчужиной обслуживаемых дорог стал построенный самим ДРСУ восьмикомплектовый участок дороги до Новодвинска. Принятый госкомиссией, он, поблескивая свежей разметкой и подсвечивая катафотами на барьерном ограждении, ожидает торжественного открытия, приуроченного к 20-летию города Новодвинска. Это единственная в области дорога II категории. Казалось бы, вот шанс для открытия платного проезда, но, увы, старую дорогу придется зак-



*Заброшенное строительство.*

Вологодская областная универсальная научная библиотека



*Единственная в области дорога второй категории.*

рыть. С одной стороны, ее трасса во многом не соответствует современным нормам и потому велика возможность аварий, с другой — на ее содержание уйдет столько средств, что никакой платный проезд окупить эти расходы не сможет.

Сделав подарок Новодвинску, дорожники задумываются о подарке Северодвинску, который в следующем году отмечает шестидесятилетие. Эти 35 км дороги до второго по величине города области — один из самых напряженных и аварийных участков. И хотя дорога постоянно ремонтируется, «лоскутный» подход себя не оправдывает. Городу с населением в 250 тыс. человек, из которых многие ездят на работу в Архангельск, нужна как минимум дорога II категории. Будет ли она — зависит от финансирования. Чтобы удешевить стоимость строительства, дорожники предложили решить проблему уширения проезда по мостам за счет тротуаров, убрав их с одной стороны. Однако строительный сезон этого года заканчивается, а что будет в следующем, предугадать достаточно сложно. Дорожники надеются на лучшее и потому обновляют технику и оборудование.

Так, последнюю осень дымилы трубы двух стареньких смесителей Приморского ДРСУ, вызывая пристальное внимание неугомонных экологов. Со следующего года вступит в строй АБЗ «Бернарди». Он «прячется» от чужих глаз в нескольких километрах от новодвинской дороги. К нему пока что очень плохой неасфальтированный проезд, и тем удивительнее было увидеть его громадную территорию, подготовленную под склад инертных материалов, железнодорожную ветку, стройные серебристые конструкции самого завода. Впрочем, вблизи стали заметны детали, явно чуждые этому красавцу. Это усовершенствование архангельских умельцев —

обклеивание трубопроводов пенополиуретановым теплоизоляционным материалом. Суть в том, что битум, проходя по трубопроводам, теряет тепло. Использование предусмотренного проектом электроподогрева слишком дорого — на Севере электричество в дефиците. А с применением теплоизоляции тепло отдается в 3—4 раза медленнее. В результате поддерживается необходимая постоянная температура битума и значительно снижается расход энергии. Приятно сознавать, что умеют наши люди думать и в самом, казальное бы, совершенном оборудовании находят и устраняют слабые места.

## Частник на подрыге

**В**ершина «ствола» дерева федеральной дороги Москва—Архангельск расщепляется на три направления. Налево пойдешь — попадешь в Северодвинск, направо — в Новодвинск, ну а прямо поедешь — по объездной дороге доберешься в аэропорт Талаги.

Расстояние до аэропорта — 16 км. Эту одну из лучших дорог области содержит, пожалуй, одно из немногих в Архангельске частных дорожных предприятий ТОО «Ремикс». Дело в том, что после разделения на подрядчиков и заказчика, ДРСУ Архангельскавтодора не получили права на акционирование, а в рамках госпредприятий долго еще сохранялась инерция мышления и финансово-экономические ограничения, сдерживающие самостоятельность и предпринимательство. Так было упущено время. А «Ремикс» не потерял ни минуты.

В 1993 году организатор этого предприятия В.Павловский, бывший военный дорожник, уволился в

запас. Надо было строить жизнь поновому. Устроился на работу в фирму, занимающуюся связью, и все будто бы складывалось неплохо. Но профессионал остается профессионалом, и когда появилась возможность вновь заниматься дорогами, В.Павловский использовал ее «на всю катушку». На базе развалившегося муниципального РСУ совместно с муниципалитетом создали предприятие «Ремикс». И частник сразу же замаяхнул на то, чего не было не только в Архангельске, но и в России. Банковский кредит и предоставленный фирмой «Виртген» лизинг с рассрочкой на два года позволили приобрести высокоэффективную импортную технику, такую как рисайклер, катки и асфальтоукладчик. Какая техника — такое и качество, а какое качество — таков и спрос на работу.

В прошлом году архангельский «Ремикс» работал в Подмоскowie, на строительстве Рязанского шоссе в составе СП «Автобан». В этом нашлась работа и в Архангельской области. Был произведен качественный ремонт 20 км дороги на Боброво. С

помощью рисайклера на этом участке усилено основание. Нам удалось побывать на месте проведения работ. Зрелище впечатляющее. Но, как оказалось, загружена эта для многих пока диковинная техника лишь наполовину. При производстве работ асфальтоукладчик за день отставал от рисайклера на 300 м. Не в полном объеме используются и технологические возможности рисайклера. В сущности достаточно одного прохода машины, соединенной с битумовозом и цементовозом, чтобы получить готовое основание. Но оборудование для приготовления эмульсии пока еще только монтируется и вступит в строй в лучшем случае лишь в следующем году. Поэтому на архангельских дорогах рисайклер делает два прохода, выполняя только функции перемешивания без внесения суспензии. Невольно вспомнилась поразительная картина, увиденная в прошлом году на Рязанке, когда перед автопоездом во главе с рисайклером был разбитый асфальт, а позади оставалась ровная масса выложенного основания.

Недостаток технологического оборудования не перекрывает достоинств новой техники. Например, чтобы исправить профиль, не требуется асфальтобетона для укладки выравнивающих слоев. Вместо этого здесь подсыпают щебень, а после перемешивания рисайклером обрабатывают полученную массу цементным раствором и еще раз перемешивают. Результаты великолепны.

Работы и для ТОО «Ремикс», и для других подрядчиков в Архангельской области много — в отношении дорог она одна из самых неосвоенных. Как подсчитали специалисты Архангельскавтодора, для ликвидации бездорожья в области необходимо построить 8496 км дорог. Цифра гигантская. Но даже короткая поездка по области показывает, что есть у дорожников силы для ее уменьшения. Есть люди и предприятия, способные строить быстро и качественно. Нет только стабильного финансирования. И это наша общая боль и забота.



*В следующем году вступит в строй АБЗ «Бернарди».*

# ТРИ ГОДА БЕЗ ДЕНЕГ



**Даже в этих чрезвычайных условиях можно успешно работать и наращивать объемы производства. Так считает Андрей СМАНЦЕР, тридцатипятилетний руководитель ТОО «Архангельская ДПМК» и ООО «Хозрасчетное мостостроительное предприятие». Наша беседа об опыте выживания.**

**— Андрей Владимирович, как вы умудрились совместить несовместимое? С одной стороны, вы руководитель сразу двух предприятий и добились определенных высот в бизнесе, с другой — вполне успешно заявили о себе в региональной политике, став депутатом областного Собрания.**

— Между прочим, местные представители молодого российского предпринимательства считают меня скорее всего не соратником, а... «совком». Ведь я не вкладываю деньги в собственное благополучие, а весь капитал направляю на развитие производства, хотя это чревато большим риском на нашем непредсказуемом рынке. К тому же я не езжу на Канары, а предпочитаю пока все время отдавать работе, ведь в цивилизованном мире давно существует принцип «вначале ты работаешь на дело, затем — дело на тебя».

Иногда меня упрекают... в молодости. Но, как известно, этот недостаток проходит с годами. Таким образом, пусть меня считают кем угодно: главное — не то, на чем и куда ездит человек, важно его конкретное дело. Я живу действительно так же, как и десять лет назад, и не расстраиваюсь по этому поводу. Я радуюсь свободе и появившимся

возможностям для проявления инициативы в работе.

**— Видимо, именно нынешняя свобода плюс ваша личная инициатива позволили вам возглавить сразу два предприятия?**

— Три года назад Архангельская дорожная передвижная механизированная колонна оказалась загнанной в угол экономическим климатом развивающегося капитализма. По сути предприятие было на грани банкротства. Из-за плачевного состояния дел все кандидаты на пост руководителя отказались от предложения добровольно сунуть голову в петлю. Я согласился. Понадеялся не столько на собственные силы, сколько на поддержку коллектива. И не прогадал. Люди выдержали проверку на излом, несколько месяцев мы неистово работали без зарплаты, выходных. Не давали себе никаких послаблений.

Сегодня ДПМК — молодая команда, которая обладает нестерпимым желанием созидать. Причем предприятие занимается практически всем спектром строительных услуг. Нам дают подряды потому,

что мы создали гибкую систему ценнообразования, постоянно ищем комбинации, чтобы выйти из проблемы неплатежей.

**— Говорят, что почти три года ДПМК и мостостроительное предприятие, которые вы возглавляете, развиваются исключительно посредством денежных суррогатов, за счет пресловутого взаимозачета...**

— Нашу трудовую летопись последних лет действительно можно охарактеризовать как три года без рубля. В этом, на мой взгляд, и горечь нынешнего времени, и причуды финансовых взаимоотношений текущего момента, и способность не пасовать перед трудностями сегодняшнего кризиса, доказанная нашим производственным коллективом.

Мы просто вынуждены, дабы не погибнуть в водовороте тотальных неплатежей, изыскивать возможность что-то получить за свой труд. Пусть это не «живые» деньги, а погашение наших налогов и задолженностей, пусть это ценные бумаги, услуги, товары или продукты... Непревзойденным гроссмейстером разработки многоходовых операций по взаимозачету зарекомендовал себя мой заместитель Владимир Зинухин.

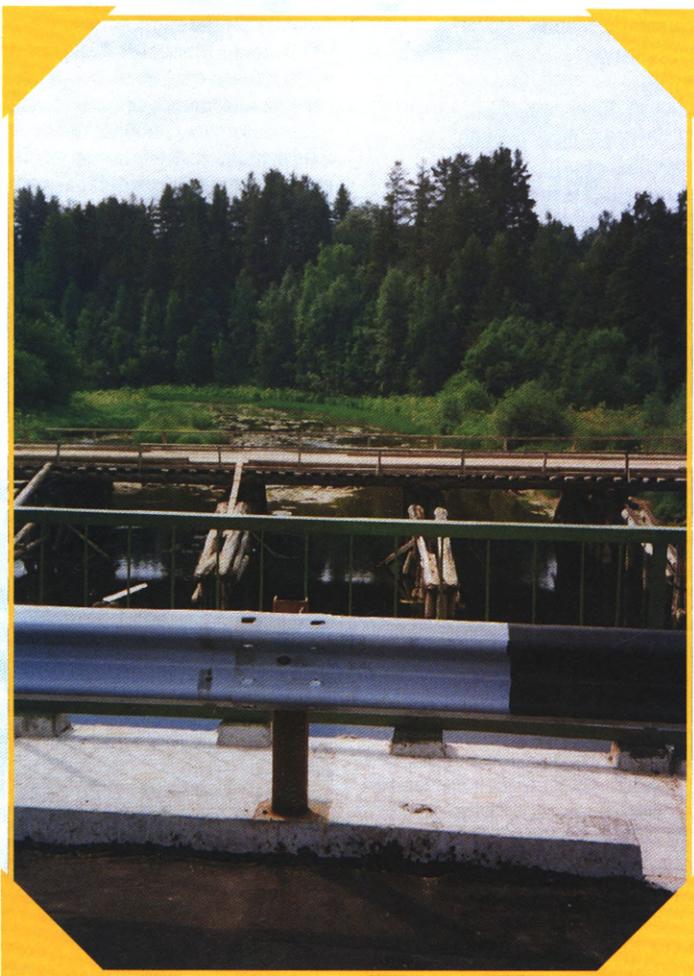
Конечно, особой доблести в том, что мы умеем приспосабливаться к суровым реалиям, нет, как не должно быть в принципе и долговременной цели переориентации

с цивилизованных форм взаиморасчетов на феодальный товарообмен. Но, как говорится, нет худа без добра. Думаю, научившись выживать и даже увеличивать в этих диких условиях производственные темпы, мы вообще станем процветать, когда жизнь нормализуется.

**— О производственных темпах, пожалуйста, поконкретнее.**

— Мы сегодня беремся за возведение любого объекта, который в силах одолеть. Так, мостостроители не гнушаются всякой работой, где задействованы железобетонные конструкции. Они сами себя с иронией называют «специалистами широкого профиля».

В Коношском районе, например, мостостроители к названию своего предприятия предлагают



добавить еще слово «больничное». Дело в том, что среди пяти объектов на юге области ООО взялось за строительство нулевого цикла нового хирургического корпуса районной больницы. Первую сваю вбили в разгар предвыборной гонки — имеются в виду выборы губернатора. Противники нынешнего главы администрации области называли тогда это действие трюком избирательной кампании. Однако когда страсти вокруг власти улеглись, мостостроители свое дело не оставили. Сегодня уже вбито 250 свай, доливают железобетонные

ростверки — фундамент под арболитовые панели будущего больничного корпуса. При этом темпы финансирования объекта значительно отстают от сноровки профессионалов из «хозрасчетного мосто-больничного стройпредприятия».

То, что мостостроители сегодня с готовностью берутся за возведение любого объекта, следует отнести к приметам времени, когда борьба за выживание требует гибкости в сфере основного производства и поиска дополнительных источников в обеспечении заказов. И все же главное для специалистов по строительству мостовых переходов — это, естественно, само строительство мостов.

В том же Коношском районе вахтовые бригады во главе с начальником мостостроительного



— Нет, не скажется. Строительство малых капитальных мостов у нас отлажено до такой степени, что по времени оно занимает лишь несколько месяцев. На базе мостостроительного предприятия в Архангельске всегда имеется комплект мостового перехода, а грузовики-тяжеловозы способны быстро доставить сваи, плиты и пролетные строения в любую точку области.

Такой отлаженный «конвейер» весьма показателен и как факт взаимовыгодного сотрудничества с заводом по производству железобетонных конструкций, и как результат

жесткой конкуренции. Не секрет ведь, что наши южные районы успешно «окручивают» мостостроители соседних областей, привлекая заказчиков дешевизной работ. Однако сегодня вологжан, к примеру, вытеснили наши специалисты и наши, архангельские, предприятия. Прежде всего за счет высокого качества строительства и, конечно, благодаря взвешенной ценовой политике. При этом надо помнить, что подобная ситуация имеет двойной эффект. Помимо новых объектов для нашей области, местные мостостроители дают еще и бюджетные вли-

вания. Нельзя сбрасывать со счетов и загруженность населения общественно полезным и хорошо оплачиваемым трудом.

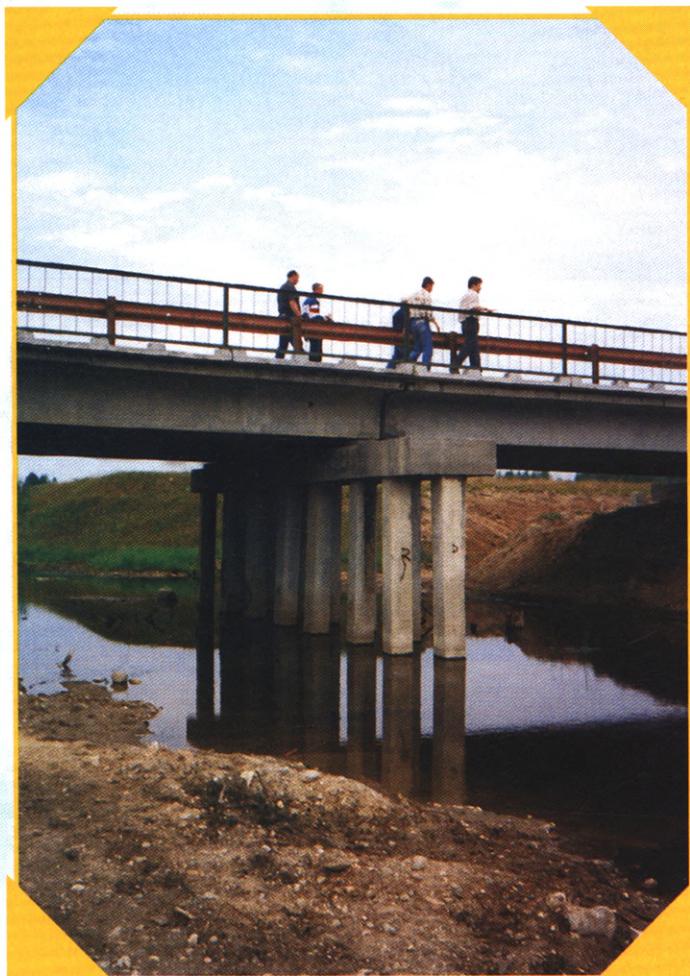
**— Кстати, о цене за труд. Мостовое сооружение ведь довольно дорогостоящее удовольствие.**

— Действительно, стоимость одного погонного метра мостового перехода — 100 миллионов рублей. Нетрудно подсчитать, скажем, во что обошелся 45-метровый мост через реку Вель. Между тем в Коношском районе «на подходе» еще два моста, сдача которых планируется к концу года. Столь громадные в денежном выражении объемы работ при нынешнем финансовом кризисе давно бы уже зависли, превратив начатое дело в долгострой, а задуманное — в мечты грядущего века. Но мы, как я уже говорил, выкручиваемся за счет бартера, затрачивая на это те силы, в которых так нуждается наша область.

**— Да, сложности большие. Тем не менее наши огромные северные просторы постоянно принаряжаются новенькой дорожной одеждой и красивыми прочными мостовыми переходами. Не без вашего участия...**

— Однажды, когда солидная комиссия принимала новые мосты, дающие выход из Коноши на Няндому и Вельск, кто-то заметил, что езда на машине по мостовому переходу занимает лишь несколько секунд. Такое вот кажущееся противоречие — большие затраты ради одного мгновения — нас, на удивление, вполне устраивают. Есть даже традиционный тост на этот счет. Смысл его в том, что мост тем лучше, чем неприметнее он в дороге. Впрочем, на новенькие объекты, сооружаемые «специалистами широкого профиля», трудно не обращать внимания. Будь то стела, мост или... больничный корпус.

**Беседа вел Игорь ЛЫМАРЬ**



участка Алексеем Нагайцевым недавно сдали два объекта: построили новый мост через реку Вель и капитально отремонтировали другой, а по сути возвели новое железобетонное сооружение на месте рухнувшего деревянного перехода через речку Вохтомицу.

**— Не успев сдать строящиеся объекты в Коношском районе, ваши мостостроители уже осваивают другой, Онежский район. Не скажется ли столь высокая интенсивность на качестве сооружений?**

# «НА ВСЕ ЧЕТЫРЕ ВЕТРА»

**В старину поморы, прощаясь друг с другом, желали счастливого плавания «на все четыре ветра». Насколько счастливым было автономное плавание ДРСУ после разделения Архангельского автодора на заказчика и подрядчиков, рассказывает генеральный директор Ассоциации организаций дорожников Архангельской области «Дороги Поморья» Владимир Андреевич ПУЛЯЕВ.**

Любое деление — это не только реорганизация структуры, это еще и вопросы собственности. В нашей области разделение прежнего автодора прошло почти безболезненно, потому что это был хорошо продуманный шаг. В процессе реорганизации ДРСУ получили статус юридического лица, став государственными унитарными предприятиями. Права акционировать собственность им не предоставили. Это могло привести к развитию одних предприятий за счет других, как это произошло в некоторых регионах России. Но там рынок подрядчиков достаточно велик, и есть возможность выбора. При нашем бездорожье, недостаточной технической оснащенности и начавшихся финансовых проблемах мы могли бы запустить содержание дорог. Между тем на долю ДРСУ приходится больше 50 процентов дорожно-строительных работ и почти 100 процентов содержания. Сохранить их как главную силу для строительства и поддержания существующей сети дорог стало нашей задачей.

А раз задача у всех одна, требовалась координация действий по ее выполнению. Сразу после разделения мы создали Общественный совет, в который вошли руководители предприятий. Но очень скоро жизнь показала слабость такой формы организации взаимодействия. Интересы дела требовали частого общения членов совета для одобрения того или иного шага, а при наших громадных территориях это создавало определенные неудобства, отрывало руководителей ДРСУ от их основных обязанностей. Да и не так-то просто заниматься общими проблемами и отстаивать общие интересы, когда остро необходимо решать текущие проблемы собственного ДРСУ. Поэтому появилась идея о создании ассоциации из 25 дорожных предприятий, что и было сделано в марте этого года с целью координации уставной деятельности ее членов, а также для представления и защиты их профессиональных интересов. Так записано в Уставе. Задачами ассоциации стало:

— обеспечение связей и взаимодействия с другими органи-

ями дорожной отрасли в России и за рубежом;

— обеспечение конкурентоспособности государственных организаций дорожников;

— обучение и подготовка квалифицированных кадров в области дорожного строительства;

— обеспечение предварительного надзора за состоянием охраны труда и техники безопасности;

— координация предпринимательской деятельности членов ассоциации;

— представление интересов членов ассоциации в Архангельской области и других регионах, в государственных и иных организациях;

— оказание методической, юридической и другой помощи членам ассоциации;

— накопление и распространение передового опыта в сфере деятельности юридических лиц.

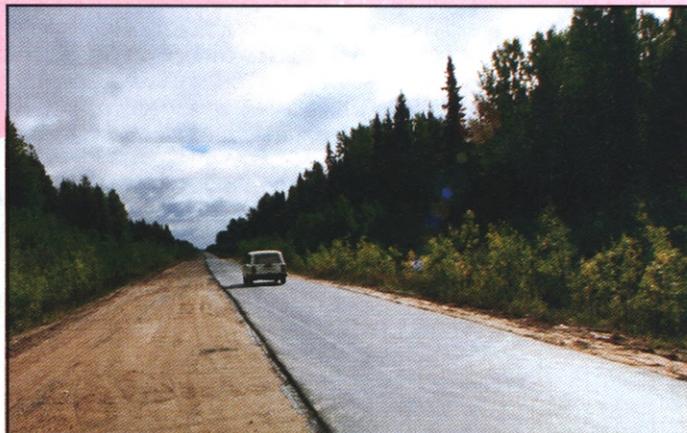
Теперь руководители ДРСУ избавлены от многих забот. Мы представляем их интересы в тендерной комиссии, участвуем в технических совещаниях, на планерках руководства Управления дорогами, отстаиваем интересы чле-

нов ассоциации в отношениях с заказчиком, осуществляем постоянную связь с УПТК по поставке материалов, решаем вопросы продления лицензий на карьерное хозяйство, и аттестаций лабораторий, помогаем ДРСУ с приобретением дорожной техники.

Мы проводим работу по организации взаимозачетов, находим способы погашения задолженностей по налогам в местный и федеральный бюджет. И это очень важно, ведь ситуация с отсутствием «живых» денег, с неплатежами привела к тому что порой пени и штрафы предприятиям в 1,5 раза превышают платежи.

Что касается вопросов обучения, мы стремимся к тому, чтобы каждый рабочий имел несколько смежных профессий и мог работать круглый год, независимо от сезонности. Так, за полгода мы помогли подготовить 19 автогрейдеристов, 9 машинистов катка, 4 машинистов асфальтоукладчика, 7 водителей погрузчика и 19 операторов АЗС. Последняя специальность скоро окажется необходимой. В рамках предпринимательской деятельности в Архангельской области создано предприятие по организации пунктов дорожного сервиса «Киндо». До сих пор согласование и строительство АЗС было хаотичным. Теперь появилась возможность упорядочить эти вопросы и утвердить в администрации области схему их размещения.

В штате у нас сейчас всего 8 человек: водитель, секретарь, бухгалтер, ведущий инженер, инженеры по технике безопасности, по подготовке кадров, по карьерному хозяйству, и я — генеральный директор. С расширением задач будет расти и ассоциация. На наше содержание у ДРСУ уходит весьма скромная фиксированная сумма, и, мне кажется, будущее у ассоциации есть.



## ДОРОЖНЫЕ ЗНАКИ ВЫПУСКАЕМ САМИ

**Без малого два года при Архангельском мостовом эксплуатационном участке выпускает специфическую продукцию цех по производству дорожных знаков.**

Как утверждает заместитель начальника участка по снабжению Владимир

Пантелеев, этот малый подсобный бизнес давно уже пересек черту рентабельности и приносит ощутимую прибыль.

Если раньше дорожные знаки закупали в столице или мастерили в ДРСУ по принципу «кто во что горазд», то теперь избавились от диктата цен сверху и от самодельного примитивизма. Сегодня местный цех практически удовлетворяет потребности всех подразделений Архан-

гельскавтодора, выпуская ежемесячно примерно 130 квадратных метров новых типовых и индивидуальных знаков. И хотя в настоящий момент от заказчиков, что называется, отбоя нет, начальство серьезно подумывает о расширении сферы влияния на соседнюю, Вологодскую область. Дело в том, что наши знаки обходятся потребителю дешевле за счет рачительной схемы снабжения и экономного производства.

Поднимали свое детище начальник МЭУ Андрей Бельков и его заместитель по производству Николай Ершов буквально с нуля. Сейчас цех способен функционировать уже как самостоятельная коммерческая единица, заключающая прямые контракты.

## ОТКРЫТ СТОЛЯРНЫЙ ЦЕХ

**Нынешние рыночные времена вынудили МРСУ приобрести столярный цех бывшего Архсельстроя.**

Цех, конечно, достался запущенным, требуется ремонт здания, что и делается. Но оборудование неплохое,

оно позволяет не только выполнять погонажные работы и фрезерование деталей, но и изготавливать любые столярные изделия. Сейчас, кроме своей основной работы, здесь могут выполнить любой заказ со стороны, например, изготовить по индивидуальному заказу филленчатые двери, рамы обычные, балконные и арочные, а также их установку и остекление.

**Продолжение «Архангельского дорожника» на стр. 37.**



# ФЕДЕРАЛЬНАЯ ДОРОЖНАЯ СЛУЖБА РОССИИ (ФДС России)

## ПРИКАЗ

15.08.97 № 23

г. Москва

### О разработке новых образцов дорожно-строительной техники

С целью подготовки предложений по финансированию разработки образцов новой дорожно-строительной техники по статье федеральных расходов «Внедрение новых технологий»

#### приказываю:

1. Управлению научно-технической политики (Э.С.Буянов) в срок до 12 сентября 1997 г. подготовить справку «О результатах работы Федеральной дорожной службы России по внедрению новых технологий в части создания

новых образцов дорожно-строительной техники».

2. Утвердить список ответственных представителей Федеральной дорожной службы России для проверки готовности образцов новой техники, осваиваемых в рамках программы создания и выпуска современных дорожных машин (приложение № 1).

3. Отраслевому фонду развития дорожного машиностроения (А.С.Пантелеев) представить ответственным представителям ФДС России копии договорной до-

кументации, акты приемки законченных этапов работ и информацию о перечислении средств за их выполнение.

4. Председателям рабочих групп в срок до 5 сентября 1997 года представить в Управление научно-технической политики (Э.С.Буянов) справки о состоянии готовности образцов новой техники (приложение № 2).

5. Отделу законопроектной и правовой работы (Ш.С.Еникеев) в срок до 29 августа 1997 г. провести юридическую экспертизу догово-

ров, заключенных Федеральным дорожным департаментом Министерства транспорта Российской Федерации в 1995—1997 годах с Отраслевым фондом развития дорожного машиностроения, и дать им правовую оценку.

6. Контроль за выполнением настоящего приказа оставляю за собой.

Исполняющий обязанности  
Руководителя Федеральной  
дорожной службы России  
Н.П.СЕРЕГИН

#### ПРИЛОЖЕНИЕ № 1

к приказу ФДС России от 15 августа 1997 г.

## СПИСОК ответственных представителей ФДС России для проверки состояния готовности образцов новой техники

№№ п/п	Наименование техники	Наименование предприятия-изготовителя	Место нахождения образца	Ответственный проверяющий
1	Установка по дроблению и расसेву каменных материалов в условиях АБЗ и ЦБЗ	АООТ «Дробмаш», г. Выкса	г.Каменск-Шахтинский Ростовской обл., автодорога Воронеж—Ростов-на-Дону	Начальник Управления научно-технической политики Э.С.Буянов
2	Мойка вибрационная для промывки щебня	АООТ «Дробмаш», г. Выкса	г.Каменск-Шахтинский Ростовской обл., автодорога Воронеж—Ростов-на-Дону	Начальник Управления научно-технической политики Э.С.Буянов
3	Каток дорожный самоходный пневмошинный массой 8—12 т	АО «Раскат», г.Рыбинск	г.Каменск-Шахтинский Ростовской обл., автодорога Воронеж—Ростов-на-Дону	Начальник Управления научно-технической политики Э.С.Буянов
4	Комплект оборудования для приготовления ПБВ производительностью 5—20 т/ч	Мех. завод № 345, Балашиха Моск.обл.	г.Каменск-Шахтинский Ростовской обл., автодорога Воронеж—Ростов-на-Дону	Начальник Управления научно-технической политики Э.С.Буянов
5	Каток дорожный самоходный вибрационный массой 5—7 т	АО «Раскат», г.Рыбинск	Московская обл., Мосавтодор	Заместитель начальника отдела НИОКР ФДС России В.И.Сычев
6	Каток дорожный самоходный комбинированный массой 8—12 т	АО «Раскат», г.Рыбинск	Московская обл., Мосавтодор	Заместитель начальника отдела НИОКР ФДС России В.И.Сычев
7	Прицепная машина для ямочного ремонта. Установка полимерного покрытия металлоконструкций	ООО «Агримэкс»	г.Москва	Заместитель начальника отдела НИОКР ФДС России В.И.Сычев
8	Асфальтоукладчик (на колесном ходу), ширина укладки 3—8 м	ТОО «Радицкий машиностроительный завод», г.Брянск	г.Брянск	Заместитель начальника отдела НИОКР ФДС России В.И.Сычев
9	Оборудование для прокола земляных насыпей	ЭЗТМ-НОВИЗ, г.Электросталь	г.Электросталь	Заместитель начальника отдела НИОКР ФДС России В.И.Сычев
10	Система управления гидронатором	НПК «Радтехмаш», дог. № 175/96 от 16.10.96	г.Красногорск, Красногорский механический завод	Заместитель начальника отдела НИОКР ФДС России В.И.Сычев
11	Комплект оборудования для ямочного ремонта	НПО Росдормаш, п.Мамонтовка Моск.обл.	г.Пушкино Московской обл.	Заместитель начальника отдела НИОКР ФДС России В.И.Сычев



№№ п/п	Наименование техники	Наименование предприятия-изготовителя	Место нахождения образца	Ответственный проверяющий
12	Система автоматического управления положением выглаживающей плиты асфальтоукладчика и ультразвуковой датчик уровня а/б смеси	НПК «Радтехмаш»	г.Брянск, Электромеханический завод, Радицкий машиностроительный завод	Заместитель начальника отдела НИОКР ФДС России В.И.Сычев
13	Асфальтосмесительная установка производительностью 100 т/ч	АООТ «СММ», г.Москва	г.Екатеринбург	Гл.инженер Свердловскавтодора С.Л.Окунский
14	Прицеп грузоподъемностью 40 т	АООТ «Завод «Трансмаш», г.Тихвин	г.Тихвин Ленинградской обл.	Первый заместитель председателя Леноблдоркомитета В.И.Соколов
15	Прицеп грузоподъемностью 20 т	АООТ «Завод «Трансмаш», г.Тихвин	г.Тихвин Ленинградской обл.	Первый заместитель председателя Леноблдоркомитета В.И.Соколов
16	Машина для холодного фрезерования, ширина фрезерования 1,5 м	ВНИИТрансмаш, г.С.-Петербург	г.С.-Петербург	Первый заместитель председателя Леноблдоркомитета В.И.Соколов
17	Асфальтоукладчик (на колесном ходу), ширина укладки 2,5—4,5 м и 3—8 м	АО «Дороги России», г.Вышний Волочек, НПО «Элкар», г.Москва	г.Новгород	Главный механик автодороги Москва—С.-Петербург Б.Д.Батарин
18	Эмульсионная установка производительностью 5—10 т/ч для анионных (щелочных) эмульсий	АО «Ржевский машиностроительный завод»	г.Ржев Тверской обл.	Главный механик автодороги Москва—С.-Петербург Б.Д.Батарин
19	Асфальтосмеситель производительностью 50—60 т/ч	АО «Самарский завод «Строммашина»	г.Самара	Заместитель начальника УАД Самарской обл. А.Н.Бриккер
20	Битумощебнераспределитель производительностью до 200 т/ч	АО «Самарский завод «Строммашина»	г.Самара	Заместитель начальника УАД Самарской обл. А.Н.Бриккер
21	Горелка универсального типа AM5/500GNR, AM6/600GNR	НПК «Радтехмаш», г.Москва	г.Ярославль	Заместитель генерального директора АО «Саста» А.А.Немков
22	Комплексный микропроцессорный блок контроля состояния дорожных машин	НПК «Радтехмаш», г.Москва, дог. № 71/95 от 19.12.95	г.Рыбинск, НПФ «Старт»	Заместитель гл.конструктора РАМЗ В.А.Моросюк
23	Мотор-колесо для управляемой тележки асфальтоукладчика	НПК «Радтехмаш», г.Москва, дог. № 45/95 от 20.10.95	г.Ярославль, СКБ «Машприбор»	Заместитель гл.конструктора РАМЗ В.А.Моросюк
24	Система автоматизированного управления дробильным оборудованием	НПК «Радтехмаш», дог. № 98/96 от 24.01.96	г.Выкса, АО «Дробмаш»	Гл.инженер АО «Дробмаш» Ю.М.Сарычев
25	Машина для установки и извлечения стоек ограждений и знаков	АООТ «Нелидовский машиностроительный завод»	г.Нелидово Тверской обл.	Зам.начальника отдела БД ФДС России Э.Ю.Мыльников

## ФЕДЕРАЛЬНАЯ ДОРОЖНАЯ СЛУЖБА РОССИИ (ФДС России)

### РАСПОРЯЖЕНИЕ

16.10.97 № 37

г. Москва

### О Федеральном дорожно-строительном управлении

Довожу до сведения и руководства, что в соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 6 октября 1997 г. № 1066 «О мерах по обеспечению деятельности Федеральной службы специального строительства России» Указ Президента Российской Федерации от 16 июля 1997 г. № 726 «О Федеральном дорожно-строительном управлении при Федеральной дорожной службе России» отменен.

**Руководитель ФДС России  
В.А.РТИУХОВ**

31

**ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОМИТЕТ  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
ПО ЖИЛИЩНОЙ И СТРОИТЕЛЬНОЙ ПОЛИТИКЕ**

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ**

**29.07.97 № 18-41**

**г. Москва**

**О принятии строительных норм и правил  
«Тоннели железнодорожные и автодорожные»**

Государственный комитет Российской Федерации по жилищной и строительной политике  
**п о с т а н о в л я е т :**

1. Принять и ввести в действие с 1 января 1998 г. СНиП 32-04-97 «Тоннели железнодорожные и автодорожные», разработанные ОАО «ЦНИИС» с участием специализированных научно-исследовательских, учебных и проектных институтов и организаций и внесенный Управлением технормирования Госстроя России.

2. Признать утратившими силу с 1 января 1998 г. СНиП 11-44-78 «Тоннели железнодорожные и автодорожные» и СНиП 111-44-77 «Правила производства и приемки работ. Тоннели железнодорожные, автодорожные и гидротехнические. Метрополитены» в части железнодорожных и автодорожных тоннелей, исключая приемку.

**Министр Российской Федерации  
— председатель Госстроя России  
Е.В.БАСИН**

**ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОМИТЕТ  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
ПО ЖИЛИЩНОЙ И СТРОИТЕЛЬНОЙ ПОЛИТИКЕ**

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ**

**29.07.97 № 18-42**

**г. Москва**

**О введении в действие межгосударственного стандарта  
«Габариты подмостовые судоходных пролетов мостов  
на внутренних водных путях»**

Государственный комитет Российской Федерации по жилищной и строительной политике  
**п о с т а н о в л я е т :**

1. Ввести в действие с 1 января 1998 г. в качестве государственного стандарта Российской Федерации представленный Управлением технормирования Госстроя России межгосударственный стандарт ГОСТ 26775-97 «Габариты подмостовые судоходных пролетов мостов на внутренних водных путях», разработанный ОАО «Гипроречтранс» и принятый Межгосударственной научно-технической комиссией по стандартизации, техническому нормированию и сертификации в строительстве.

2. Признать утратившим силу с 1 января 1998 г. на территории Российской Федерации ГОСТ 26775-85 «Габариты подмостовые судоходных пролетов мостов на внутренних водных путях».

**Министр Российской Федерации  
— председатель Госстроя России  
Е.В.БАСИН**



# ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ПРОЕКТА КОНЦЕПЦИИ дальнейшего развития и совершенствования деятельности Госавтоинспекции на период 1997—2005 гг.

## ДЕВИЗ: ДОВЕРИЕ И БЕЗОПАСНОСТЬ

### 1. Общие положения.

Основные положения проекта Концепции развития Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Российской Федерации (далее — ГАИ) разработаны с учетом положений Концепции развития органов внутренних дел и внутренних войск МВД России до 2005 года, Федеральной целевой программы обеспечения безопасности дорожного движения в России, проекта Концепции Государственной транспортной политики Российской Федерации.

Государственная система обеспечения безопасности дорожного движения включает в себя разработку и принятие соответствующих правил и других норм по безопасности, обучение соблюдению этих норм, убеждение в целесообразности их соблюдения, а при необходимости — принуждение к соблюдению этих норм, опирающееся на силу закона.

Положение о Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Российской Федерации определяет место и роль этой службы в государственной системе обеспечения безопасности дорожного движения, устанавливая, что на ГАИ возлагается государственный контроль за соблюдением правил, нормативов и стандартов в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. Концепция развития органов внутренних дел и внутренних войск МВД России до 2005 года устанавливает, что в текущем периоде, ближайшей и отдаленной перспективе предполагается в полном объеме сохранить компетенцию ГАИ.

Обстановка с обеспечением безопасности дорожного движения в Российской Федерации остается сложной. Ежегодно в дорожно-транспортных происшествиях (далее — ДТП) погибают более 30 тыс. и получают ранения свыше 180 тыс. человек. Свыше 70% из общего количества смертельно травмированных приходится на лиц трудоспособного возраста. Число пострадавших в ДТП многократно превышает число пострадавших на всех других видах транспорта.

Происходящее на протяжении последних 5 лет снижение основных показателей аварийности не оказало существенного влияния на

изменение общей многолетней тенденции роста количества ДТП и числа пострадавших в них людей. При этом в текущем году темпы снижения показателей аварийности замедлились.

Высокие темпы автомобилизации создают дополнительные предпосылки ухудшения обстановки в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. В последнее время ежегодный прирост автопарка составляет около 1,3 млн. единиц. В настоящее время на 1000 россиян приходится немногим более 100 автомобилей и, как показывает опыт промышленно развитых стран, Россия вступила в так называемую стадию «взрывного роста», которая будет продолжаться до достижения уровня насыщения порядка 300—400 автомобилей на 1000 человек. Эта стадия является составной частью процесса автомобилизации и характеризуется резким осложнением обстановки с обеспечением безопасности дорожного движения, ростом дорожно-транспортного травматизма. К этому следует добавить, что улично-дорожная сеть страны не соответствует фактической интенсивности транспортных потоков. Основные автомагистрали перегружены в 2—3 раза. Плотность дорожной сети в крупных городах, которая по нормам должна составлять 2,2—2,4 километра на квадратный километр территории, фактически осталась на уровне 1970—1980 гг. и в большинстве городов не превышает 1,5—1,6 километра на квадратный километр территории. Не отвечает установленным требованиям также и техническое состояние большинства автомобильных дорог.

Остается неудовлетворительным состояние транспортной дисциплины участников дорожного движения. Только в 1996 г. выявлено более 50 млн. нарушений правил дорожного движения. При этом широкое распространение получили нарушения, связанные с сознательным невыполнением установленных требований.

В то же время уровень функционирования системы дорожного движения страны остается низким, что в определенной степени связано с незавершенностью системных рыночных преобразований. С нача-

ла реализации программы экономических реформ государственные транспортные предприятия распались, фактически прекратила функционирование система государственного регулирования деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения, ориентированная на развитие государственного сектора на автотранспорте, были упразднены и специально созданные для этой работы соответствующие структуры: ведомственные службы безопасности дорожного движения, пункты предрейсового медицинского осмотра водителей, комиссии общественного контроля за безопасностью дорожного движения и т. д. В этих условиях негосударственный сектор, контроль за которым существенно ограничен, занял доминирующее положение: 90% грузов перевозится автотранспортом предприятий негосударственных форм собственности. При этом значительная часть автопарка, а также технических средств транспортной инфраструктуры эксплуатируется за пределами срока службы.

Следует констатировать, что в ближайшие годы уровень аварийности в стране будет в основном определяться транспортной дисциплиной водителей автомобилей, принадлежащих физическим лицам, с которыми практически никакой предупредительно-профилактической работы не проводится. Министерство транспорта Российской Федерации ограничивает свою деятельность только транспортно-дорожным комплексом, который не предусматривает решения вопросов обеспечения безопасности дорожного движения в городах и на транспорте индивидуальных владельцев.

Прогнозируя развитие ситуации, есть основания предполагать в ближайшие годы увеличение количества ДТП и числа пострадавших в них людей.

Поэтому дальнейшее развитие ГАИ, совершенствование механизмов ее деятельности диктуются необходимостью усиления государственного контроля в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

В соответствии с этим главной целью развития ГАИ является обеспечение более высокого уровня защищенности участников дорожного

движения от ДТП и преступлений и их последствий при одновременном завоевании уважения и симпатий населения к службе ГАИ.

На первом этапе (до 2000 г.) предусматривается оптимизировать функционирование системы ГАИ, и прежде всего на направлении контрольно-надзорной деятельности, дорожно-патрульной службы (далее — ДПС), деятельности, ориентированной на укрепление связи с населением.

На втором этапе (до 2005 г.) планируется достижение главной цели, определенной Концепцией.

Для достижения цели необходимо решить следующие задачи:

- повысить уровень организационно-управленческой деятельности;
- разработать методики и тактику действий всех категорий сотрудников ГАИ с учетом передового отечественного и зарубежного опыта;
- создать эффективную нормативную правовую базу деятельности ГАИ;
- довести ресурсное обеспечение службы, в первую очередь специальными техническими средствами, компьютерной техникой, до установленных норм;
- укрепить и развить деловое сотрудничество со всеми субъектами обеспечения безопасности дорожного движения, расширить взаимовыгодное международное сотрудничество;
- повысить уровень подготовки кадров, обеспечить высокий профессионализм и воспитание личного состава ГАИ в духе непримиримости к правонарушителям, умышленно создающим угрозу жизни и здоровью участников дорожного движения, справедливости в применении мер правового воздействия, внимательного отношения к гражданам, оказание им всесторонней помощи.

### 2. Основные направления развития ГАИ.

#### 2.1. Законодательное и нормативно-правовое обеспечение ГАИ.

Законодательное и нормативно-правовое обеспечение деятельности ГАИ будет направлено на со-

вершенствование правового статуса ГАИ как специального органа государственного надзора и контроля в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

В этих целях предполагается:

- подготовить предложения по приведению нормативных правовых актов, регламентирующих деятельность ГАИ, в соответствие с федеральными законами и иными нормативными правовыми актами, в том числе с документами о надзорных и иных государственных органах, принимающих участие в обеспечении безопасности дорожного движения, а также с международными обязательствами и международными правовыми стандартами;

- активизировать участие в подготовке и сопровождении в инстанциях законопроектов «Об обязательности страхования гражданско-ответственности водителей автотранспортных средств», «О дорожных фондах», иных законопроектов в соответствии с Федеральным законом «О безопасности дорожного движения», разработать проект федерального закона «О Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Российской Федерации»;

- принять участие в подготовке предложений в проект Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях в части, касающейся сферы дорожного движения, предложений по изменению и дополнению Гражданского кодекса Российской Федерации в части урегулирования права владения, пользования и распоряжения автотранспортными средствами;

- внести в установленном порядке предложения в соответствующие проекты межправительственных соглашений по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения;

- подготовить предложения по совершенствованию правового механизма взаимодействия ГАИ с другими службами органов внутренних дел, участвующими в обеспечении безопасности дорожного движения и борьбе с преступностью;

- разработать детализированные нормативные акты по всем линиям деятельности ГАИ, конкретно определяющие цели, задачи, полномочия, структуру, а также должностные инструкции основных категорий сотрудников ГАИ;

- провести сравнительно-правовой анализ нормативных актов субъектов Российской Федерации по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения на предмет их соответствия федеральному законодательству и подготовить предложения по созданию системы контроля за приведением этих актов в соответствие с федеральным законодательством;

- создать ведомственную автоматизированную базу данных о

нормативных актах, регламентирующих деятельность ГАИ.

На втором этапе (до 2005 г.) предполагается внести в установленном порядке предложения и принять участие в подготовке законопроекта «О правилах дорожного движения».

## **2.2. Совершенствование организационно-управленческой сферы.**

Повышение эффективности деятельности ГАИ требует вскрытия резервов, прежде всего в сфере управления. Основными направлениями будут являться следующие.

Усиление значимости аналитической работы по углубленному изучению причин ДТП, влияния правоприменительной деятельности и других мер на предупреждение ДТП, особенно таких ее элементов, как анализ, прогноз, выработка предупреждающих контрмер.

Продолжение реализации принципов децентрализации управления. Планируется дальнейшее укрепление звена подразделений ГАИ горрайорганов, передача в их ведение дополнительных функций. Предполагается отработать эффективный механизм взаимодействия при решении задач обеспечения порядка в сфере дорожного движения с подразделениями милиции общественной безопасности, а также муниципальных органов охраны общественного порядка. Будет развиваться линия на придание подразделениям ГАИ горрайорганов статуса юридических лиц.

Продолжение курса на обеспечение организационного единства всех подразделений ГАИ, расположенных на одной территории, путем подчинения сил и средств Главному государственному автомобильному инспектору соответствующего административно-территориального образования. Упорядочение организационных структур аппаратов и подразделений ГАИ, с точки зрения их унификации, с учетом региональных особенностей и реально выполняемых объемов работы.

Усиление субординационной вертикали подчиненности главных государственных автомобильных инспекторов по вопросам государственного контроля и надзора в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Повышение роли штабных подразделений в аппаратах ГАИ МВД, ГУВД, УВД субъектов Российской Федерации с возложением на них функции оперативного реагирования на складывающуюся обстановку с обеспечением безопасности дорожного движения, чрезвычайные ситуации.

Разработка на научной основе нормативов штатной численности основных должностных категорий работников ГАИ, в установленном порядке внесение предложений о вве-

дении таких нормативов актами Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации. Определение критериев оценки деятельности по уровням выявления. Особое внимание предполагается уделить критериям оценки деятельности инспекторского состава ДПС с учетом активности выявления нарушений, создающих реальную угрозу безопасности движения.

Продолжение работы по созданию федеральной информационной системы ГАИ (далее — ФИС ГАИ) с учетом перспективных требований интеграции ее в единое информационное пространство МВД России.

В дополнении к существующим подсистемам планируется создать подсистемы: «Учет автотранспорта», «Водитель», «Административная практика», обеспечить возможность непосредственного доступа к информации с рабочих мест сотрудникам ГАИ. Предстоит интегрировать в единую систему ФИС ГАИ все региональные инфосистемы ГАИ. Будет расширено взаимодействие с системами других служб МВД России, а также правоохранительных органов и заинтересованных организаций.

На втором этапе (до 2005 г.) будет продолжена работа по повышению результативности деятельности ГАИ. Будут скорректированы критерии оценки с учетом повышения удельного веса оценок, получаемых в ходе изучения общественного мнения. Планируется завершить переход на современные технологии сбора, обработки, хранения и передачи информации, а также обеспечить удаленный доступ к банкам данных, изучить вопрос о нормировании времени прибытия нарядов ГАИ на места ДТП.

Предполагается проведение дальнейшей работы по усилению подразделений ГАИ горрайорганов.

## **2.3. Контрольно-надзорная деятельность.**

При выполнении надзорных, специальных контрольных и разрешительных функций предстоит повысить эффективность воздействия ГАИ на безопасность состояния транспортных средств, дорожных условий и надежность водителей.

В этой работе будет существенно усилено внимание к повышению культуры сотрудников ГАИ, оказанию содействия гражданам в защите их прав.

Предполагается разработать механизм эффективного влияния ГАИ на деятельность предприятий транспортно-дорожного комплекса, не обеспечивающих соблюдение требований в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Будет активизировано участие ГАИ в развитии системы сертификации транспортных средств, запасных частей к ним и предметов допол-

нительного оборудования, технических средств ГАИ и организации дорожного движения, а также в совершенствовании государственного контроля за технической исправностью транспортных средств, находящихся в эксплуатации. Планируется поэтапное введение обязательной инструментальной проверки технического состояния транспортных средств при проведении государственного технического осмотра, в первую очередь (до 2000 г.) транспортных средств, предназначенных для перевозки пассажиров, специальных и специализированных транспортных средств для перевозки крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов, а также грузовых автомобилей и прицепов к ним и изготовленных на базе таких автомобилей и прицепов специальных и специализированных транспортных средств. Предусматривается разработать систему повторной сертификации транспортных средств, зарегистрированных в ГАИ, в конструкцию которых внесены изменения.

Предстоит повысить эффективность надзора за соблюдением нормативов безопасности дорожного движения при проектировании, строительстве, реконструкции и эксплуатации улиц и дорог и дорожных сооружений. Будет осуществлен переход на применение новейшей контрольно-измерительной аппаратуры для оценки параметров улично-дорожной сети и технических средств организации дорожного движения.

Планируется повысить требования при лицензировании работ по проектированию комплексных схем организации дорожного движения в городах, а также деятельности, связанной со всем циклом проектных, строительно-монтажных, ремонтных работ и работ по обслуживанию технических средств организации движения, включая светофоры, дорожные знаки, аппаратуру регулирования, автоматизированные системы регулирования дорожного движения и дорожную разметку. Будет шире использоваться возможности Государственного специализированного монтажно-эксплуатационного предприятия Министерства внутренних дел Российской Федерации для улучшения организации дорожного движения в городах, внедрения автоматизированных систем регулирования и других современных методов и технических средств организации дорожного движения.

Предстоит оптимизировать процесс регистрации транспортных средств, создать автоматизированные рабочие места, улучшить условия для приема и обслуживания граждан, ликвидировать очереди в регистрационных подразделениях, создать на базе станций диагностики ГАИ технические центры ГАИ по проведению государствен-



ных технических осмотров и регистрации автотранспорта.

Будет завершен переход на единые российские регистрационные знаки и документы, соответствующие международным требованиям и обязательные для участия водителей и транспортных средств в дорожном движении. Планируется проведение мероприятий по повышению защищенности всей специальной продукции, необходимой для допусков транспортных средств и водителей к участию в дорожном движении.

Предполагается дальнейшее совершенствование системы предоставления специального права на управление транспортными средствами, приема квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений. Планируется урегулировать формы и методы работы по участию аппаратов ГАИ в разработке федеральных, региональных и местных программ по обеспечению безопасности дорожного движения и контролю за их реализацией. Предстоит упорядочить взаимодействие ГАИ при осуществлении функций государственного надзора и контроля в сфере обеспечения безопасности дорожного движения с министерствами, ведомствами и организациями, в том числе осуществляющими и контрольную деятельность в этой сфере.

До 2005 г. предусматривается: введение обязательной инструментальной проверки технического состояния транспортных средств при государственном техническом осмотре; решение вопросов технического оснащения экзаменационных подразделений, включая оборудование площадок для приема экзаменов по вождению в соответствии с вновь разработанными методиками и обеспечение комплектности специальными автомобилями и мотоциклами; проработка вопроса об установлении процедуры обязательного государственного периодического технического освидетельствования эксплуатационного состояния улиц и дорог в целях подтверждения требованиям безопасности дорожного движения.

#### 2.4. Разъяснительно-пропагандистская деятельность.

Приоритетными направлениями развития и совершенствования разъяснительно-пропагандистской деятельности на текущий период и ближайшую перспективу должны стать:

— организация системы правового дифференцированного информирования разных социальных и возрастных групп населения о действующем законодательстве, о решениях, принимаемых органами власти, по деятельности ГАИ и в целом по обеспечению безопасности дорожного движения;

— повышение эффективности профилактики детского дорожно-транспортного травматизма (активизация деятельности отрядов юных инспекторов движения, подготовка методических пособий, рекомендаций для детских учреждений и школ, реализация планового механизма проведения профилактических мероприятий в детских дошкольных учреждениях, школах, лицеях и т. д.);

— проведение общегосударственных и региональных смотров безопасности дорожного движения; образование под эгидой Правительственной комиссии Российской Федерации по обеспечению безопасности движения постоянного Комитета по проведению ежегодной «Недели безопасности дорожного движения в России»;

— регулярное изучение с привлечением специализированных организаций общественного мнения, разработка на основе этого изучения управленческих решений по совершенствованию деятельности ГАИ;

— создание специальной телепрограммы на Российском телевидении для популяризации деятельности ГАИ, обсуждения наиболее острых и актуальных проблем общественных отношений в сфере безопасности дорожного движения;

— систематическое проведение региональных и общероссийских конкурсов телерадиопрограмм и публикаций в прессе, а также тематической печатной продукции на лучшее освещение проблем в сфере обеспечения безопасности дорожного движения;

— активизация внедрения новых форм пропаганды безопасности дорожного движения путем использования рекламы на городском пассажирском транспорте, улицах и дорогах, телевидении;

— формирование постоянного актива представителей средств массовой информации, творческих коллективов и организаций, объединившихся на основе общности интересов для улучшения деятельности ГАИ, совершенствования условий и безопасности движения.

#### 2.5. Работа с общественностью.

Наиболее приоритетными направлениями взаимодействия ГАИ с общественностью должны стать возрождение и дальнейшее развитие форм и методов совместной деятельности.

В этих целях:

— планируется подготовить предложения по решению вопросов привлечения общественности, в том числе гаражно-строительных кооперативов, фондов и т. д., к совместной с ГАИ работе по предупреждению ДТП;

— получают дальнейшее развитие общественные советы при ГУ ГАИ МДВ России и аппаратах ГАИ МВД, ГУВД, УВД субъектов Российской

Федерации, институты общественных автоинспекторов, повысившие их роль по подготовке рекомендаций при принятии управленческих решений по обеспечению безопасности дорожного движения и совершенствованию деятельности ГАИ;

— будет активизировано взаимодействие с Всероссийским обществом автомобилистов (разработка совместных планов работы по предупреждению ДТП среди индивидуальных владельцев автотранспорта, проведение совместных семинаров-совещаний по актуальным проблемам обеспечения безопасности дорожного движения, организация массовых профилактических мероприятий, рейдов, «круглых столов» и т. д.).

На втором этапе (до 2005 г.) предполагается разработка предложений о проведении Всероссийского съезда общественных формирований для выработки долгосрочной Программы взаимодействия с ГАИ по предупреждению дорожно-транспортного травматизма.

#### 2.6. Развитие дорожно-патрульной службы.

На текущий период и ближайшую перспективу деятельность ДПС будет ориентирована на достижение более высокого уровня контроля за соблюдением Правил дорожного движения Российской Федерации (далее — Правил дорожного движения) и иных нормативных актов с целью сохранения жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, повышение эффективности работы по раскрытию и предупреждению преступлений и правонарушений, связанных с использованием автотранспорта, переход на качественно новый уровень взаимоотношений с населением и на этой основе повышение авторитета службы в обществе. Исходя из этого определяются следующие приоритетные направления развития ДПС:

— переориентирование инспекторского состава на обеспечение безопасного и бесперебойного процесса дорожного движения, оказание помощи участникам дорожного движения при вынужденной остановке, после ДТП, исключение бесцельных остановок автотранспорта;

— переход от визуального наблюдения за дорожным движением к использованию специальных технических средств, обеспечивающих выявление и документирование нарушений Правил дорожного движения, исключающих субъективные оценки, конфликтные ситуации с участниками дорожного движения; переоценка тактики надзора за дорожным движением, внедрение новых, более эффективных методов надзора;

— разработка системы периодической оценки профессиональной пригодности сотрудников всех дол-

жных категорий ДПС (тестирование, зачеты, нормативы и т. д.);

— организация ДПС, как правило, только в строевых подразделениях (взвод, рота, батальон, полк); создание при ГАИ МВД, ГУВД, УВД субъектов Российской Федерации строевых подразделений быстрого реагирования, а также специализированных подразделений ГАИ выполнения задач по обеспечению безопасности и беспрепятственного проезда автомобилей специального назначения;

— упорядочение практики строительства и использования действующих стационарных постов ГАИ, формирование единообразных подходов к их оснащению специальными техническими средствами, разработка тактики использования сил и средств ГАИ, действующих для несения службы на этих постах;

— упрощение и унификация первичных документов и учетных форм, применяемых в службе;

— изучение и внедрение положительных форм и методов участия личного состава ДПС в охране общественного порядка, борьбе с преступностью и раскрытии преступлений;

— поэтапное создание специализированных подразделений на основных магистральных федеральных автомобильных дорогах.

#### 2.7. Административно-правовая деятельность.

Основными направлениями совершенствования деятельности ГАИ по применению административного законодательства за нарушения Правил дорожного движения являются:

— подготовка предложений по пересмотру штатной численности, структурного построения подразделений административной практики с перспективой их сосредоточения в территориальных отделениях (отделах) ГАИ;

— разработка в соответствии с Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях Инструкции по организации в органах внутренних дел производства по делам об административных правонарушениях, связанных с несоблюдением Правил дорожного движения и иных норм, действующих в области обеспечения безопасности дорожного движения;

— подготовка предложений и участие совместно с заинтересованными ведомствами в разработке системы обеспечения исполнения административного взыскания в виде штрафа; введение системы безналичной оплаты штрафов;

— подготовка предложений по возложению рассмотрения дел об административных правонарушениях на городские (районные) суды;

— формирование автоматизированной базы данных нарушителей Правил дорожного движения.

Деятельность ГАИ свидетельствует о необходимости создания в службе подразделений дознания, осуществляющих уголовно-процессуальные действия применительно к сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Планируется проработка вопроса об отнесении к компетенции подразделений дознания ГАИ расследования преступлений, связанных:

- с подделкой или уничтожением идентификационного номера, номера кузова, шасси, двигателя, подделкой государственного регистрационного знака, сбытом транспортного средства с заведомо поддельным идентификационным номером, номером кузова, шасси, двигателя или с заведомо поддельным государственным регистрационным знаком; с подделкой бланков специальной продукции, необходимой для допуска транспортных средств и водителей к участию в дорожном движении;
- с нарушением лицом, управляющим транспортным средством, Правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшим по неосторожности причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью человека, либо причинение крупного ущерба.

На втором этапе (до 2005 г.) предполагается создание эффективной системы контроля за деятельностью подразделений служб дознания ГАИ.

**2.8. Совершенствование деятельности Госавтоинспекции по борьбе с преступностью и охране общественного порядка.**

На текущий период и ближайшую перспективу деятельность ГАИ должна быть ориентирована на повышение роли службы в борьбе с преступностью, организации и проведении работы по розыску транспортных средств.

На первом этапе планируется:

- обеспечить повышение результативности целевых и специальных мероприятий по обеспечению общественной безопасности в сфере дорожного движения, борьбы с преступностью, связанной с использованием автомототранспортных средств;
- сосредоточить усилия личного состава ГАИ и контрольных постов милиции на проверке разыскиваемого автомототранспорта, выявлении поддельных и похищенных документов, государственных регистрационных знаков, а также лиц, находящихся в розыске;
- создать на федеральном и региональном уровнях эффективную систему анализа процессов в

сфере преступных посягательств на транспортные средства и перевозимые грузы, грабежей и разбойных нападений на водителей.

До 2005 г. намечается:

- завершить создание межрегиональной оперативно-поисковой заградительной системы контрольных постов милиции, межрегиональных и региональных центров автоматизированной информационно-поисковой системы розыска автотранспортных средств. Обеспечить каждый контрольный пост компьютерной техникой, средствами связи, позволяющими наряду с решением задач по обнаружению разыскиваемого транспорта использовать базы данных криминальной информации о разыскиваемых лицах и оружии;
- внести в действующее законодательство нормы, устанавливающие порядок задержания, изъятия, хранения и возврата транспортных средств, а также порядок лишения физических и юридических лиц права собственности на транспортные средства с измененной или уничтоженной заводской маркировкой с их изъятием в доход государства либо утилизацией, установление более простого правового механизма признания бесхозным такого автомототранспорта, а также его реализацию или утилизацию;
- нормативно урегулировать вопросы нанесения обязательной дополнительной маркировки транспортных средств и агрегатов с уничтоженной, измененной или неустановленной маркировкой.

**2.9. Кадровое обеспечение и воспитание личного состава. Развитие контрольно-профилактической службы.**

На текущий период и ближайшую перспективу предстоит качественно улучшить состояние кадровой работы. Приоритетными направлениями должны быть:

- организация расстановки кадров в соответствии с квалификационными требованиями, повышение ответственности руководителей всех уровней за организацию работы личного состава, значительное повышение эффективности работы с резервом кадров на выдвижение и совершенствование работы с руководящим составом;
- поэтапное доведение штатной численности подразделений ГАИ до уровня научно обоснованных нормативов;
- повышение эффективности первоначальной подготовки рядового и младшего начальствующего состава путем создания целевых учебных центров ГАИ МВД, ГУВД, УВД субъектов Российской Федерации, организации обучения по новым учебным программам, предус-

матривающим специфику службы и знания в области права, психологии, педагогики, организации дорожного движения, автотехники, борьбы с преступностью;

— проработка вопроса о создании на первом этапе (до 2000 г.) трех факультетов ГАИ в образовательных учреждениях высшего профессионального образования МВД России с перспективой увеличения их количества до десяти;

— повышение квалификации руководящего состава ГАИ, особенно по психолого-педагогической и управленческой подготовке на базе Академии управления МВД России, Орловского юридического института МВД России и Ижевского филиала Российской института повышения квалификации МВД России. Планируется ввести спецкурс «Основы организации воспитательной работы с личным составом» и разработать тему по социальной психологии и социологии (в том числе подготовить методики по изучению общественного мнения о деятельности ГАИ);

— разработка программ психологической подготовки работников ГАИ, в том числе на базе специальных учебных полигонов по практической отработке действий в экстремальных ситуациях, организация кабинетов психологической разгрузки;

— расширение тематики учебных планов курсов переподготовки и повышения квалификации специалистов ГАИ как в образовательных учреждениях МВД России, так и в гражданских высших учебных заведениях;

— разработка и внедрение в практику дифференцированной системы стимулирования деятельности каждого сотрудника. Внедрение механизма состязательности, проведение соревнований, конкурсов на звание лучшего работника по линиям деятельности; обеспечение оптимальных условий для развития наставничества, активизация деятельности общественных формирований (ветеранских организаций, судов чести, фондов и союзов) для работы с кадрами;

— проведение гласных, негласных проверок и целевых операций по контролю за выполнением личным составом должностных обязанностей, выявление и документирование правонарушений; — установка в подразделениях ГАИ телефонов доверия с информированием об этом населения;

— повышение эффективности служебных расследований по каждому факту правонарушений;

— обеспечение реализации в полном объеме установленных законодательством социальных и правовых гарантий сотрудников ГАИ, инициирование решения вопросов по совершенствованию системы социальной защиты личного состава

**2.10. Материально-техническое и финансовое обеспечение.**

Предстоит дальнейшее совершенствование системы обеспечения подразделений ГАИ, и прежде всего каждого сотрудника на его рабочем месте, необходимыми материально-техническими ресурсами за счет средств федерального и местных бюджетов в соответствии с нормативами.

В ближайшей перспективе приоритетными направлениями должны быть:

— определение основных тенденций развития современной технической базы ГАИ, разработка требований к экипировке и техническому оснащению личного состава, подготовка предложений по внесению изменений в существующие и разработка недостающих таблиц положенности;

— обеспечение в первоочередном порядке материально-техническими ресурсами ДПС, автотехнической и дорожной инспекций, регистрационных и экзаменационных подразделений (специальной и компьютерной техникой, автомототранспортом);

— отработка системы заказа и поставки техники (планы потребности и распределения, централизованные кредиты, прямые договора), разработка порядка проведения научно-технической экспертизы при закупках импортной техники;

— продолжение работы по строительству служебных помещений и сооружений для размещения аппаратов и подразделений ГАИ;

— подготовка предложений по созданию единой для всех субъектов Российской Федерации системы целевого бюджетного финансирования подразделений ГАИ, о дополнительном финансировании Госавтоинспекции за счет средств, которые планируется получить после введения в действие закона об обязательном страховании гражданской ответственности.

До 2005 г. планируется полностью обеспечить материально-техническими средствами подразделения ГАИ. Предполагается внести изменения в существующие и разработать новые типовые проекты: административно-бытовых помещений, гаражных комплексов, складов, регистрационных и экзаменационных пунктов и т. д.

Предусматривается дальнейшее развитие финансовой самостоятельности ГАИ, подразделения которой должны иметь статус юридического лица и финансово-экономическую службу в структуре управления (отдела) ГАИ МВД, ГУВД, УВД субъектов Российской Федерации.



### 2.11. Развитие научно-методического обеспечения.

Основными направлениями развития и совершенствования научно-методического обеспечения деятельности ГАИ являются концентрация усилий научного потенциала Научно-исследовательского центра ГАИ (далее НИЦ), Научно-производственного объединения «Техника» МВД России (НПО «Техника»), а также образовательных учреждений высшего профессионального образования МВД России на решении наиболее актуальных проблем деятельности ГАИ и внедрении результатов научных разработок в практику.

Предстоит расширить объем научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, выполняемых на основе заявок управлений (отделов) ГАИ МВД, ГУВД, УВД субъектов Российской Федерации, разработать усовершенствованный механизм внедрения научных разработок. Предполагается ввести в практику заключение договоров на внедрение между ГАИ МВД, ГУВД, УВД субъектов Российской Федерации и НИЦ ГАИ.

Будет усилена научно-методическая поддержка принимаемых управленческих решений и обеспечена надежная обратная связь для оценки

эффективности управления. Будут активно проводиться изучение общественного мнения о деятельности ГАИ и специальные углубленные исследования по этим вопросам.

Будет активизирована деятельность по анализу, обобщению и распространению передового опыта работы ГАИ и соответствующих служб милиции (полиции) зарубежных государств с использованием «Информационного бюллетеня ГУ ГАИ МВД России» и других изданий НИЦ ГАИ.

Предстоит создать постоянно действующую выставку образцов новых технических средств ГАИ с организацией обучения практических работников приемам работы с новой техникой.

В целях исключения параллелизма научных исследований будет повышена роль НИЦ ГАИ как головного научно-исследовательского учреждения. Предполагается создать на базе НИЦ ГАИ информационно-справочную систему о проводимых исследованиях и разработках в области обеспечения безопасности дорожного движения как в России, так и за рубежом. Предстоит расширить связи НИЦ ГАИ с ведомственными НИИ, институтами Российской Академии наук, другими ведущими научными коллективами страны.

Предстоит активизировать подготовку кандидатов и докторов наук для укрепления профессиональной базы НИЦ ГАИ.

### 2.12. Развитие международных связей.

Совершенствование деятельности ГАИ требует укрепления и развития международных связей с организациями государств — участниками СНГ, других государств и международными межправительственными и неправительственными организациями по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения.

Основными направлениями в этой деятельности являются:

— взаимодействие по вопросам безопасности дорожного движения с международными неправительственными организациями, в том числе с Международным союзом автомобильного транспорта;

— постоянное участие специалистов ГАИ в работе сессий Рабочей группы по безопасности дорожного движения Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН;

— осуществление прямого взаимодействия с информационными массивами баз данных государств

ближнего и дальнего зарубежья, выпущенных, зарегистрированных и разыскиваемых автотранспортных средств;

— сотрудничество с иностранными ведомствами по поставкам технических средств, обмен специалистами, изучение форм и методов профилактики аварийности;

— реализация положений соглашений руководителей министерств Республики Беларусь, Республики Польша, Российской Федерации, Словацкой Республики, Украины в области борьбы с преступностью на дорогах.

ГУГАИ МВД России

**Свои предложения по «ОСНОВНЫМ ПОЛОЖЕНИЯМ ПРОЕКТА КОНЦЕПЦИИ дальнейшего развития и совершенствования деятельности Госавтоинспекции на период 1997—2005 гг.» просим направлять в Главное Управление ГАИ МВД России или Управление ГАИ ГУВД г. Москвы до 1 декабря 1997 г.**

**Контактные телефоны:  
ГУГАИ МВД РФ  
222-64-85;  
УГАИ ГУВД г. Москвы  
924-39-58, 925-40-92**



## Автокраны, а также автотехника ведущих фирм-производителей СНГ



Комплектация по желанию заказчика. Предпродажная подготовка. Реализуем технику за векселя.

## Ремонт автокранов

Выездное обслуживание дорожно-строительных машин Тел. (095) 152-0782

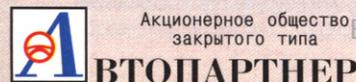
Запчасти к автокранам и рессоры для всех типов машин Тел. (095) 152-9780

## Передвижные компрессорные станции

ПВ-10/8М1  
НВ-10Э  
НВ-10/8М2  
ПКСД-5,25



Гарантия 2 года



Тел.: (095) 152-1815, 152-0079



## АГЕНТСТВО «ДОРИНФОРМСЕРВИС»

**специализирующееся на перевозках крупногабаритных и тяжеловесных грузов**

(Лицензия на издательскую деятельность ЛР № 064903 от 30.12.1996 г.)

**Предлагает специалистам-дорожникам, работникам инспекционных служб и автомобильного транспорта, строителям**

### справочник

**«Современные грузовые автотранспортные средства».**

**Объем книги — 550 страниц, формат 70x100/16, твердый переплет.**

**В книге представлено более 700 ед. грузовых автомобилей, тягачей, прицепов, полуприцепов и автокранов отечественного и зарубежного производства. Приведены рисунки, основные технические характеристики, диаграммы осевых нагрузок, полные массы и линейные параметры АТС. Срок издания — декабрь 1997 года.**

**Заявки принимаются по адресу: Москва, 103030, ул. Суцневская, 8/12.**

**Тел./факс:**

**978-7975; 978-3270; 972-2193**

**(в заявке указывать расчетные реквизиты)**

Тимофей ГУРЬЕВ,  
профессор, кандидат технических наук

# АТТЕСТОВАНО СЕВЕРОМ



**Строительство новых промышленных предприятий и индустриальных центров в Архангельской области и развитие автомобилизации в 60-х годах потребовали активного строительства и реконструкции автомобильных дорог. И, конечно, в дорожном хозяйстве области сразу возникла проблема кадров.**

**Во всей системе Архангельскавтодора в то время было только три инженера-дорожника, а направляемые по распределению специалисты из Москвы, Киева и Харькова, отработав положенный срок, уезжали. Поэтому по предложению Архангельскавтодора в Архангельском лесотехническом институте в 1963 году была начата подготовка кадров по проектированию, строительству и эксплуатации автомобильных дорог, а в 1974 году создана кафедра "Автомобильные дороги". Это на долгие годы определило тесную связь научных исследований с практикой дорожного строительства.**

**П**ервой задачей кафедры стало исследование водно-теплого режима земляного полотна автомобильных дорог и применение местных строительных материалов.

Актуальность исследований по этому направлению была вызвана положением, когда до-

рожные конструкции, устроенные по общепринятым нормам в условиях Севера, разрушаются через короткий промежуток времени. Это связано с низкими температурами, большим количеством осадков, близким залеганием грунтовых вод в земляном полотне. И как следствие — большая глубина промерзания, большое морозное пучение в зимний период и малая несущая способность весной. Коллективом преподавателей Архангельского государственного технического университета были подготовлены технические условия по проектированию земляного полотна в условиях Северо-Запада. Ряд положений и рекомендаций Архангельскавтодор использует на практике.

С учетом специфических климатических особенностей нашего региона были проведены работы по регулированию водно-теплого режима земляного полотна с использованием местных материалов, в том числе отходов промышленности. Это позволило построить ряд участков автомобильных дорог с теплоизолированными прослойками из древесной коры, которая не использовалась и направлялась в отвалы.

Для Архангельской и ряда других областей характерны большая влажность связанных грунтов и дефицит дренирующих. В этих условиях актуальными стали разработки конструкций и технологии устройства земляного полотна из переувлажненных грунтов. В результате исследований, выполненных кандидатом технических наук Е.Ширшовым, создано земляное полотно из переувлажненных грунтов с песчаными сваями и установлено, что такая конструкция экономически более выгодна, чем устройство земляного полотна из песчаных грунтов.

Другой сотрудник АГТУ, кандидат технических наук А.Сажинов, совместно с дорожно-строительными организациями проводит работы по использованию новых ресурсосберегающих технологий при строительстве, ремонте и со-

держании дорог, по применению местных материалов в дорожном строительстве. Результаты лабораторных исследований практически в том же строительном сезоне используются дорожно-строительными организациями.

Под руководством кандидата технических наук А.М.Кулижникова разрабатывается новая технология проектно-испытательских работ, в основу которой заложена комплексная пространственная модель рельефа, элементов геологии и гидрологии местности.

Для расчета затрат и объемов работ, необходимых для бесперебойной эксплуатации, особо актуальна методика оценки технического состояния автомобильных дорог и способы повышения их работоспособности. Над этой темой работает профессор В.Лукина.

Для специалистов-дорожников и студентов большое познавательное значение имеет работа доцентов А.Кулижникова и А.Игнатъевой по теме "История дорожного хозяйства Архангельской области". Издана брошюра "Дороги Севера: от почтовых трактов до магистралей".

Студенты-дорожники с первых курсов активно применяют ПЭВМ для выполнения лабораторных работ, курсовых проектов и дипломных работ. Для обеспечения студентов учебной литературой создан компьютеризированный комплексный учебник по "Технологии и организации строительства автомобильных дорог". Фрагменты учебника широко используются дорожно-строительными организациями различных регионов Российской Федерации.

Характерной особенностью всех проводимых исследований стали конкретные рекомендации производителям и широкое ознакомление с ними специалистов. На основе научных исследований в 1989 г. была проведена областная научно-практическая конференция "Особенности строительства автомобильных дорог в условиях Северо-Запада", в работе которой приняли участие представители вузов и НИИ России, дорожно-строительных организаций ряда стран СНГ. В 1995 г. состоялась международная конференция по особенностям строительства автомобильных дорог в условиях Севера. В 1996 г. — конференция "Проблема строительства автомобильных дорог на Европейском Севере" с широким участием ученых ряда регионов России,

а в 1997 г. мы провели международную конференцию "Организация строительства в современных условиях".

Творческие связи университета и дорожно-строительных организаций потребовали совершенствования в подготовке инженеров-дорожников.

В целях улучшения учебного процесса, привития студентам навыков научной работы, привлечения преподавателей и студентов к решению проблем дорожно-строительных организаций, укрепления материально-технического обеспечения и лабораторной базы, создан учебно-научно-производственный комплекс Архангельскавтодора и АГТУ. Комплекс включает разделы:

— подготовка инженеров-дорожников по системе целевой индивидуальной подготовки;

— реальное курсовое и дипломное проектирование, подготовка комплексных дипломных проектов по заданию Архангельскавтодора;

— выполнение проектных работ студентами путем организации научно-производственного комплекса "Дорожник";

— освоение студентами в период учебы рабочих специальностей;

— организация технологических практик студентов в организациях Архангельскавтодора;

— выделение университету оборудования для проведения учебного процесса и лабораторных работ;

— выделение стипендий Архангельскавтодора студентам 4-го и 5-го курсов, имеющим успехи в учебе и активно участвующим в научной работе;

— организация ежегодного конкурса на лучший дипломный проект с выделением трех премий;

— выполнение научных исследований силами АГТУ по заданию Архангельскавтодора.

Благодаря тесной связи АГТУ и Архангельскавтодора подготовлено около 1200 инженеров-дорожников, которые успешно трудятся в области, во многих районах России и ближнего зарубежья, а опыт работы кафедры получил одобрение Совета по высшему автодорожному образованию.

«Архангельский дорожник», продолжение, начало на стр. 19-28.

Вологодская областная универсальная научная библиотека

www.booksite.ru

НАУКА — ПРАКТИКЕ

## ФИНСКИЕ ДОРОЖНИКИ В ВЕЛЬСКЕ

**В конце строительного сезона Вельским дорожным ремонтно-строительным управлением с участием финской фирмы «Саватие» по автомобильной дороге Коноша—Вельск—Шангалы уложены первые сотни метров рыхлосвязной органо-минеральной смеси (РОС) по типу финского нефтегравия.**

Для внедрения этой технологии Архангельскавтодор заключил контракт с финнами на использование установки МХ-30 по производству нефтегравия.

Интересно, что эта установка позволяет готовить смесь как для укладки в покрытие, так и на склад со сроком хранения более пяти лет. В Финляндии были случаи, когда материал хранился и шестнадцать лет.

Установка чрезвычайно производительна. При подготовке РОС в покрытие ее производительность — 150 тонн в час, а при выработке на склад — до 200 тонн в час. Важно и то, что при производстве РОС отсутствуют экологические выбросы. Причем смесь можно перевозить практически на любые расстояния и любым видом транспорта.

## ЦЕЛЬ: ВЗАИМОВЫГОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

**В Архангельске побывала финская делегация представителей мобильной полиции Северной Финляндии и дорожного департамента города Оулу.**

Пять дней гости осматривались, знакомились, общались с нашими работниками УВД и ГАИ, дорожниками и прессой. Целью их приезда было установление взаимовыгодного сотрудничества и развитие дорожной связи между Архангельской областью и губернией Оулу.

«Дороги» — ключевое слово встреч. И на каждой из них говорилось о долгосрочном контракте с автодором. Впрочем, результаты сотрудничества уже имеются: Архангельская область первой в России установила на магистралях счетчики интенсивности движения (это важно для определения объема финансирования), приобрела электронные карты.

— Если бы мы занимались этим без помощи финской стороны, понадобилось бы лет пять—десять, — убежденно говорит заместитель начальника автодора Алексей Верещагин.

## И ТЕХНИКА С НОВА УШЛА НА ТРАССЫ

**В Архангельске на площади Профсоюзов состоялась выставка дорожных машин.**

Даже такое прозаическое мероприятие, оказывается, может быть подготовлено достаточно интересно. Здесь не только демонстрировали современную технику. По случаю праздника, который сделал для горожан Архангельскавтодор, играл военный духовой оркестр, шла торговля.

Что-то интересное нашлось для всех. Мужчины, знающие толк в технике, оценивали возможности как отечественных, так и зарубежных образцов. Высказывали уверенность, что дороги теперь станут лучше.

Выставка, которой оказали внимание первые лица области, будет аргументом в пользу дорог — хороших и разных.

## ЦЕНА ПЕРЕПРАВЫ

**Из 1846 районных центров России порядка полутора сотен не связаны автомобильными дорогами с твердым покрытием с краевыми и областными центрами.**

Существенную «лепту» в этот показатель вносит и Архангельская область: из 19 районов 5 «обходятся» без надежной транспортной связи с Архангель-

ском. Из 4025 населенных пунктов только 47 процентов обеспечены круглогодичным автомобильным сообщением с районными центрами.

По оценке специалистов, средняя скорость движения по дорогам области — 30 км/ч. Для сравнения: в Европе — 80 км/ч. Стоимость эксплуатации автомобиля в плохих дорожных условиях возрастает в 2,5—3,4 раза. Срок службы автопокрышек сокращается в 1,1—1,8 раза, а всего автомобиля — на 30 процентов, его производительность падает более чем в 2 раза. Из-за бездорожья в сельской местности потери урожая достигают до 15 процентов сенокосов и до 5 процентов зерновых. Простой автомобилей у 69 опущенных железнодорожных шлагбаумов, обходятся области в 300 млн рублей ежедневно.

Кроме того, на дорогах общего пользования Архангельской области имеется 16 паромных переправ. Из них 9 (протяженностью 4,9 км) содержатся за счет средств дорожного фонда. Стоимость их содержания — 453 млн рублей в 1996 году и ожидаемые затраты на 1997 год — 544 млн рублей.

## ПАРТНЕРЫ ОБМЕНИВАЮТСЯ ОПЫТОМ

**В Архангельске недавно побывала специалист международного отдела Ассоциации строителей дорог и транспорта Америки Трейси Буш.**

Деловая поездка молодой американки — факт партнерства Российской ассоциации территориальных органов управления автодорогами — «РАДОП», у истоков которой первым из 48 ее нынешних членов стоял Архангельскавтодор.

В рамках двухлетней программы сотрудничества российско-американских дорожников, финансируемой правительством США, наши специалисты уже обменивались опытом за океаном. Теперь настала очередь партнеров. Кстати, архангельские дороги американскому специалисту понравились.

Анна Цаплина, заместитель генерального директора ассоциации «РАДОП», отметила, что российских дорожников привлекают американская схема управления и новые технологии.



## АВТОПРОБЕГОМ — ПО БЕЗДОРОЖЬЮ

**В феврале 1997 года в Архангельской области состоялся автопробег по маршруту Архангельск—Пинега—Мезень—Лешуконское—Карпогоры—Архангельск, организованный департаментом транспорта и связи администрации области.**

Главная цель мероприятия — проверить состояние дорог, и прежде всего зимников, необходимых для завоза грузов автомобильным транспортом в районы с ограниченным сроком навигации, и исследовать возможность открытия в зимнее время регулярного автобусного сообщения с Лешуконским и Мезенью.

В автопробеге приняли участие руководители Архангельскавтодора.

### Наша справка

Архангельскавтодор содержит 516 км зимников. Стоимость содержания 1 км — 4180000 рублей в 1996 году и 4997000 рублей ожидаемая его стоимость в 1997 году. Всего в 1996 году зимники «изъяли» из дорожного фонда 2157078000 рублей.

Кроме того, Архангельскавтодором наводятся и содержатся в зимний период 40 ледовых переправ протяженностью почти 25 км. Помимо них, 5 переправ содержится за счет дорожного фонда на внутрихозяйственных дорогах. Общая стоимость их содержания за 1996 год составила 1567 млн рублей, ожидаемые затраты на 1997 год — 1962 млн рублей.

## ПРЕДЪЯВИ ДЕКЛАРАЦИЮ!

**Самый страшный кошмар, лишивший сна архангельских коммерсантов, носит банальное и скучное название «Пост на 18-м километре Вологодского шоссе».**

Идея до гениальности проста. Архангельск со всем остальными миром связывает одна-единственная автомобильная дорога. Налоговые инспекция и полиция догадались ее перекрыть.

Первые же результаты превзошли самые финансово-смелые ожидания: за три недели проверок разоблачен ввоз в Архангельск товара 18 фирм-призраков (то есть незарегистрированных или официально «бездействующих» предприятий). Коммерсанты просчитывают, что выгоднее: платить налоги или провести в тайге альтернативную дорогу.

## КТО В ВАДЬЕ НЕ БЫВАЛ...

**В этой отдаленной коношской деревне появились сразу и новый магазин, и дорога, ведущая в райцентр.**

А совсем недавно говаривали: «Кто в Вадье не бывал, тот горя не видел». Ведь дорога туда была проезжей только для тракторов и машин со всеми ведущими колесами. Но вот наконец-то сданы в эксплуатацию дорога Дальняя Зеленая—Топоровская и бетонный автомобильный мост через реку. Теперь жителям Вадьи можно доехать до Коноши за 40 минут.

Вот такие чудеса в «глубинке».

## ДОРОГО, НО МИЛО

**В Вельске Архангельской области прошел испытание новый немецкий асфальтоукладчик фирмы «Фёгель».**



Для местных дорожников событие неординарное, даже по цене этого агрегата. Стоит он 300 тысяч марок. Но, как сказал инженер Вельского ДРСУ Евгений Ильин, дело тут в другом. При полной загрузке эта техника окупается за три года.

Опробовать асфальтоукладчик и научить персонал работать на нем на окраину нашей области приезжали специалисты московского представительства фирмы «Виртген». Испытания показали, на что способна новая техника. Простота в управлении и наладке, автоматический контроль за

всеми основными параметрами... За один проход можно проложить асфальтовое покрытие шириной 6 метров.

Вельские дорожные строители не впервые вкладывают средства в новые технологии. Не случайно Вельский участок автодороги Москва—Архангельск один из лучших на этой магистрали.

## ИЗ МЕЗЕНИ — ПОЕЗДОМ?

**ТОО «Севдорстрой», крупный подрядчик Архангельскавтодора, начало отсыпку автодороги Карпогоры—Лешуконское—Мезень.**

С окончанием строительства почти 100-километровой трассы (по нормативу — лет через десять) жители двух последних районов получат долгожданный выход к железнодорожной магистрали на Архангельск.

Проект осуществляет одно из самых мощных подразделений «Северодорстрой», которое сейчас базируется в деревне Марьино, неподалеку от Карпогор. Строители будут работать вахтовым методом на двух участках будущей дороги Курга—Осиновец и Осиновец—Чешегоры. Срок ввода новой дороги в эксплуатацию будет зависеть от финансирования объекта заказчиком.

## ЗАВОД ОТКРЫЛИ И ЗАКРЫЛИ

**Первый асфальт в Верхней Тойме появился лет 12 назад — на взлетной полосе аэродрома.**

За те годы в новый дорожный наряд оделись три верхнетоемские улицы. Горячую битумную массу возили самосвалами на пароме из-за Двины. Там работал асфальтобетонный завод на строительстве областной автодороги.

Но эти рейсы обходились дорого. И местная власть дала добро на строительство такого же завода вблизи Верхней Тоймы. Он выдал первую продукцию, и началось асфальтирование очередной улицы. Но, увы, по причине безденежья завод придется законсервировать. И жители Зеленника, Сефтры, Речного и других поселков и деревень по-прежнему станут добираться до райцентра водным путем.

## СНЕСЛО ДЕРЕВЯННЫЙ МОСТ...

**Минувшей весной в Архангельской области было сильное наводнение.**

По словам начальника оперативного отдела областного штаба ГО и ЧС подполковника Михаила Бусина, в зоне затопления оказались 550 домов, 139 километров автодорог, у поселка Кодино снесло деревянный мост...

### Наша справка

**Значительные размывы земляного полотна наблюдались на 97 км, покрытия — на 98 км. На 19 мостах повреждены перила, настил, ледорезы и колесоотбойный брус, подмыты сваи и разрушены 4 пролетных строения; на 8 мостах размывы конусы и к 6 мостам разрушены подходы. Один мост (23 пог.м) полностью снесен. У двух водопропускных труб сдвинуты звенья и разрушены оголовки, три трубы полностью разрушены.**

**Мосты и трубы отремонтированы, работы по восстановлению дорог продолжаются, но бесперебойное движение обеспечено.**

**Ущерб, причиненный дорогам и дорожным сооружениям паводком и ледоходом весной 1997 года, составил 9 млрд 362 млн рублей, на 15 объектов с крупными разрушениями было выделено 4,1 млрд рублей. Ремонтные работы шли все лето. Освоено 1,38 млрд рублей.**

**Остальные разрушения ликвидировались за счет средств содержания, освоено 3,1 млрд рублей. Все деньги поступили из дорожного фонда.**

Подборку информационных материалов для «Панорамы» подготовила пресс-служба Архангельскавтодора.

# ПУТЬ ЗДРАВОВОГО СМЫСЛА

**Любые формы деятельности и преобразования проверяются временем, и два года, прошедшие с разделения Архангельскавтодора на заказчика и подрядчиков, позволяют сделать первые выводы. Во благо или во вред пошло реформаторство дорогам, предприятиям и людям Архангельской области? Этому был посвящен разговор за "круглым столом" в Архангельскавтодоре.**

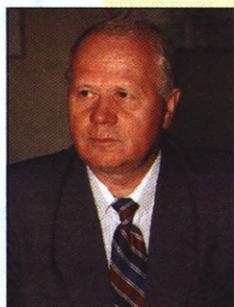


**Владлен Павловский, директор ТОО "Ремикс".** Лично я рад изменениям. Для меня как директора и совладельца частного предприятия, которое не входило в систему автодора, это время оказалось благом. На меня стали смотреть, как на обычного подрядчика, а не как на нечто чужое. Были созданы равные условия для всех. Появилась реальная конкуренция. А для архангельских дорог благом стало то, что все эти преобразования, вся реформа, не была выпущена из-под контроля Архангельскавтодора. Он перестал заниматься мелкой опекой подрядчиков, дал им право развиваться и выживать, но в целом не упустил вожжи управления. Он, как третейский судья, не позволяет развиваться эгоистическим устремлениям какого-то одного предприятия. И люди, которые стоят во главе управления автомобильными дорогами и проводят такую политику — залог того, что дороги Архангельской области будут развиваться и дальше, а наши предприятия не постигнет та печальная судьба, которая постигла наш строительный комплекс. Поэтому, если говорить о пути дорожного реформаторства в области, это просто путь здравого смысла.



**Юрий Сердюк, начальник Приморского ДРСУ.** В

принципе, можно считать, что разделение пошло на пользу. Но только потому, что не было резкого распада автодора, не было раскола между предприятиями. Как и прежде, мы продолжаем работать в одной упряжке, потому что как раньше, так и сейчас осуществляем политику автодора. Ситуация, конечно, крайне сложная — дорожные проблемы прежде находились далеко не на первом месте у администрации области. Последствия этого сказываются и сейчас. Мало у кого есть приличная база, я уже не говорю о полном наборе современной дорожной техники. Есть районы, в которых даже примитивных асфальтобетонных заводов нет. Полностью разъединиться означало для предприятий погибнуть. Плюс отсутствовал опыт самостоятельной работы. За долгие годы все привыкли действовать по указке сверху. Задача разделения предприятий была в том, чтобы подготовить их к новой жизни. Раз уж мы в политической сфере ушли вперед, можно сказать, поменяли строй, значит, и экономика должна меняться. Во главу угла становится власть денег, достаточно жесткая власть, жить при которой совсем не просто. И потому это время я считаю переходным периодом, за который предприятия должны нарастить "мышцы", научиться управлению, предпринимательству и прочим премудростям, а потом разойтись, как в море корабли.



**Владимир Пуляев, генеральный директор ассоциации "Дороги Поморья".** Не могу согласиться с этим. После разделения автодора наши 25 предприятий продолжали и продолжают держаться вместе. Сначала их объединял общественный совет, теперь решили объединиться в ассоциацию, которая помогает им решать все проблемы с заказчиком, с поставкой техники и материалов. Поэтому, думаю, ассоциация

будет развиваться и, возможно, в будущем перерастет в организацию подрядчика, каким раньше был трест. Будем заключать договоры от имени всех предприятий...



**Виктор Белицын, заместитель начальника Управления автомобильными дорогами Архангельской области.** Вот уж не думаю, что вернемся к прежней системе. Что будет дальше, поживем — увидим, но я твердо убежден, что никакого треста не будет. В существовании ассоциации "Дороги Поморья" все определяет человеческий фактор. Будет на этом месте Владимир Андреевич Пуляев — все будет нормально, но придет другой человек, и ситуация может резко измениться. Сбрасывать со счетов субъективный фактор я бы не стал.



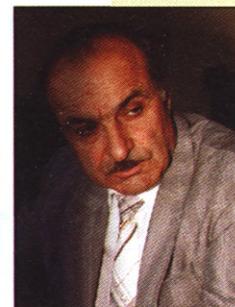
**Андрей Бельков, начальник МЗУ.** А чем, собственно, плоха была прежняя система? Существовало управление, в которое входило 25 подразделений. Что мешало тем же ТОО, ДПМК и прочим подрядчикам войти в дорожное строительство, участвовать в торгах? Принципиальной разницы между тем, что было и что стало, я не вижу. Выделение заказчика и отдельных предприятий должно было быть произведено с одной целью — дать равные права подрядчикам. Но

мы снова объединились. Нынешняя система не позволяет выжить каждому в отдельности. Это можно сделать только сообща, и только такой подход помогает выстоять нашим ДРСУ, в отличие от тех предприятий, которые пытались сделать это в одиночку.

По моему мнению, это разделение было противоестественным. Управление автодора могло и раньше с тем же успехом взять на себя функции контроля, более жестко вести себя в приемках, то есть выполнять то, что оно делает сейчас. Все в этих преобразованиях определил нажим "сверху".

## Виктор Белицын.

Да, нажим со стороны Федерального дорожного департамента был. И достаточно сильный. Но мы подошли к этому делу взвешенно, и "развод" произвели цивилизованно. Если исходить из отношений собственности, а именно это определяет взаимодействие, партнерство и все остальное, то за автодором осталось все имущество, которое сейчас находится в ДРСУ. Они им владеют, пользуются, но не распоряжаются. Это дает автодору возможность некоторого маневра. Например, отпала у одного ДРСУ необходимость в скреперах — передали другому. Это удобно при нашей нехватке техники. Кроме того, документы, регламентирующие нашу деятельность, дают право передавать ДРСУ, даже безвозмездно, какую-то технику. Будем жить побогаче — станем больше закладывать в территориальный дорожный фонд по статье "приобретение техники". Будут они жить богаче — будут приобретать сами. Но та техника, которую покупают за счет прибыли, выделяется отдельным балансом, и это их собственность. А в целом, я считаю, что департамент вел политику разделения недальновидно. В разных регионах разное положение, и, если кто-то отказывается от разделения, значит, на то есть причины.



**Амлик Туманян, начальник МРСУ.** Сейчас, неза-

висимо от того, разделены мы формально или нет, мы должны держаться вместе. Многие наши предприятия могли бы по отдельности существовать неплохо, но нельзя забывать о государственных интересах, о дорогах, о профессиональной чести дорожников. В ближайшее время мы должны сохранить то, что создали в едином комплексе, а потому надо и дальше вести единую дорожную и мостостроительную работу. У нас все осталось, как было, та же техника, те же связи. Ассоциация снова объединила нас, и те работы, которые были возможны до разъединения, сохранились. Несмотря на тяжелейшее положение с финансированием, неплатежи и взаимозачеты, мы работаем на дорогах с полной отдачей и высоким качеством. Это не зависит от разделения.

### Виктор Белицын.

Надуманные аргументы о том, что там, где разделились, качество стало выше, приходилось слышать не раз. Как это могло произойти? Утром качество плохое, в обед разделились, а к вечеру качество стало лучше? Чтобы сделать вывод, нужно время. И, я считаю, не следовало в очередной раз проводить эксперимент над всей отраслью, достаточно было понаблюдать за несколькими регионами и тогда уже принимать решение о массовости в этом вопросе. Взять хотя бы нашу и соседнюю, Вологодскую области. Там уж настоящее разделение произошло. Дорожный комитет и акционерное общество — автодор. Между ними ОКОР. Комитет, получается, инвестор, ОКОР — заказчик, но наряду с ОКОРом есть порядка десяти шлейфовых организаций, потом идет автодор как управленческая структура, а потом ДРСУ. У нас до готового продукта, до содержания и строительства автомобильной дороги, путь намного короче. От рубля, который принес налогоплательщик, доходит 98 копеек. А что в Вологде? Налоговики собирают деньги — им отстегивается, Комитету на содержание отстегивается, дальше ОКОР, точно знаю, 3 копейки от рубля отстегивает, плюс прочие шлейфовые организации. До готового продукта в результате доходит 80 копеек. Издержки громадные и при нынешнем безденежье просто недопустимые. Посмотрите, что делается с нашими финансами. Мы собираем всего 65 процентов от возможного. Причем “живые” деньги составляют 10 процентов. Остальное — 75 процентов — взаиморасчеты и 15 процентов — векселя банков, железной дороги и прочих.

Наши долги перед подрядчиками равны примерно 100 млрд. До

конца текущего года какого-то про света с поступлением я не вижу. Спад, возможно, и остановится, но роста промышленного производства и строительства практически не наблюдается. Если какие-то подвижки и есть в лесном комплексе, то они после болящей впадины настолько неощутимы, что платежей в дорожные фонды практически не прибавляется. Ряд предприятий-налогоплательщиков оказался в таком положении, что уже полностью утратил всякий интерес к уплате налогов и не делает этого по году, а то и более. Их признают банкротами, но ничего от этого банкротства территориальный дорожный фонд, а равно и другие фонды и бюджеты всех уровней не получают. Ну и, конечно, после того как с 1 июля налог стал “расщепляться”, появились новые проблемы. Утрачена возможность проводить взаиморасчет по 1,25 процента налога на пользователей, а это порядка одной трети, или, точнее, 37 процентов от общих поступлений. А почему, собственно, средством платежа не может быть какой-то суррогат — вексель или продукция, если это устраивает наших подрядчиков и наших кредиторов, если это им нужно? Как он будет это реализовывать, дело его. Но он входит в наше положение, понимает, что мы просто не в состоянии рассчитать на сегодняшний день.

### Юрий Сердюк.

Входить в положение заказчика мы вынуждены. Ведь весь груз и убыток от взаиморасчетов и натуроплаты мы несем на своих плечах. На этих обменных операциях теряется в среднем до 20, 30 и больше процентов. В итоге в начале года тратим кучу нервов и массу сил на хлопоты по тендерам, чтобы набрать работы. А получили заказ, надо бежать искать, чтобы эти деньги отоварить в счет работы, которую мы выполняем. Вот здесь начинаются потери. Теряют все — и частники, и госпредприятия. Продавцы продукции нас вынуждают эту продукцию брать. Например, если товар какого-то комбината продается за деньги и стоит он 1 рубль, то по взаимозачету он продается за 1 рубль 30 копеек. Разница покрывается подрядчиком, а дорожный фонд не теряет ни копейки. Мы, подрядчики, сами себя загоняем в угол. При таком положении мы на дисконтах себя “сеедим”, и надо будет нанимать новых подрядчиков в таком же количестве. Порочная цепочка — неплатежи в дорожный фонд, дорожный фонд не платит подрядчикам, подрядчики не рассчитываются с бюджетом и бюджетными органами разных уровней — приведет экономику к гибели. Сегодня пени и штрафы превышают суммы долга по налоговым платежам в два раза. Если задолженность

по налогам в федеральный бюджет 450 миллионов, то пени — миллиард с лишним. По сути дела — это болото, из которого не выбраться. Если на правительственном уровне не заниматься решением вопроса, нас ждет крах.

### Владлен Павловский.

Краха не будет: на месте тех, кто разорится, появятся другие, кто сможет вести дело лучше. Кто сможет работать и адекватно реагировать на новые изменения, а не ждать стабильности. Они будут дороги строить и поддерживать свои коллективы даже в такой обстановке. Тут многое зависит от психологии. Структурные подразделения автодора всегда считали, что им все должно. Автодор должен дать объемы, поставить материалы, выделить технику, и, безусловно, были проблемы у руководителей, когда им сказали, что никто ничего не должен. Спасение утопающих — дело рук самих утопающих. У нас, как у частного предприятия, проблем не возникло. К этому мы были готовы. Инстинкт самосохранения у частника гораздо сильнее, нежели у структурных подразделений. Мы тоже не получаем денег. Это можно легко проверить. Но мы раньше всех среагировали на ситуацию и поняли, что в лесохимическом комплексе, а именно он является основным поставщиком дорожного налога, идет спад. Значит, денег у автодора нет, и надо работать по зачетам. Позиция бывших госпредприятий — есть у нас крупные тресты, которые не по форме, а по своей философии не стали настоящими акционерными обществами и частными предприятиями — была другой. Они считали, что долги простят, что государство поможет. И вот уже несколько лет ждут, пока им кто-то что-то даст.

Могу привести конкретный пример. Была у меня встреча с главой администрации Соловков, где автодор берет на баланс 40 км дорог, а мы будем содержать их. Так вот, он просит у нас на 15 миллионов запасных частей к экскаватору в качестве спонсорской помощи. Но при этом долги области перед ним 8 миллиардов рублей. За эти долги он может купить 20 таких экскаваторов, а не ходить с протянутой рукой. Но он не знает, не умеет, не понимает и не хочет реализовать такую возможность.

### Амлик Туманян.

Это частный случай, и нельзя выдавать его за правило. Наши предприятия давно и активно работают по взаиморасчетам.

### Владлен Павловский.

Хорошо, другой пример. На вологодской дороге 5 км делали по-

полам “Дорспецстроймеханизация” и “Ремикс”. У нас на 2 смесителя был асфальтоукладчик, 2 катка и 6 человек рабочих. Там — на 6 смесителей 3 укладчика, 6 или 7 катков, около 20 человек рабочих. Начали одновременно, но мы закончили на 10 дней раньше. Вот вам прежнее госпредприятие, ставшее акционерным обществом. Надо искать и находить способы, чтобы заставить ситуацию работать на себя. Именно с нас, руководителей, начинается экономика, и, меняя ситуацию на местах, мы можем повлиять на все сферы жизни.

### Андрей Бельков.

Да, на местном уровне мы можем быть довольны своей работой и работой отдельных предприятий. У кого-то может получаться лучше, у кого-то хуже. В наше время многое зависит от личности руководителя. Но то, что мы сможем, сплотившись, распространить нашу политику до уровня верхов, — это самообман. Жизнь показывает, что уже 12 лет перестраиваемся, а ситуация лучше не становится. Пока не будет нормального финансирования и налогообложения, ситуация с дорожным строительством не изменится, какими бы мы умелыми и способными здесь, на местах, ни были.

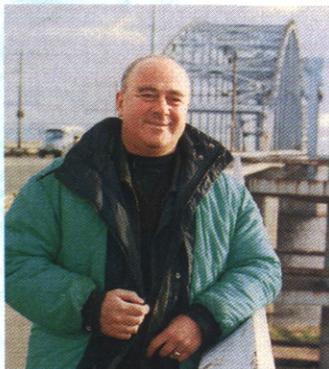
### Владлен Павловский.

И все-таки будущее определяется экономикой. А она говорит, что автомобильный транспорт самый дешевый. Например, такое крупное предприятие, как Архангельский ЦБК, идет на то, чтобы отказаться от железнодорожных перевозок, приобрести крупную партию грузовиков-“мерседесов”, и при их помощи вывозить продукцию. Поэтому я с оптимизмом смотрю на перспективы дорожного строительства. Может быть временный спад в финансировании, но какие бы законы и кодексы ни принимались, и в регионах, и в Правительстве скоро станет ясно, что автомобильная отрасль развивается, что автоперевозки наиболее дешевы, наиболее рентабельны. И развитие экономики заставит строить дороги. Без этого просто невозможно развитие государства.

### Юрий Сердюк.

Для нас это очевидно. Но это не так очевидно Правительству, Государственной Думе, которые принимают решения. Там совсем не слышно голоса дорожников, ФДС, которая занимается разработкой, согласованием, “протаскиванием” подготовленных документов. Конечно, экономика постепенно все расставит по своим местам, но законодатели должны предвидеть, как она себя поведет. Иначе мы опять придем к разбитому корыту.

# «ДЕВЯТКА», «ПЯТЕРКА», ТУЗ



**Архангельский Мостоотряд № 9 — обособленное подразделение Санкт-Петербургского АО «Мостостроительный трест № 6». Любой объект, построенный этим прославленным коллективом, неповторим и уникален и при сдаче в эксплуатацию неизменно получает отличную оценку. Возглавляет мостоотряд кавалер ордена Почета, знака «Почетный транспортный строитель», заслуженный строитель Российской Федерации Е.И.ОКИНЬ.**

*— Евгений Иосифович, Мостоотряд-9 существует почти полвека, 25 лет его истории прошли, как говорят, на ваших глазах. Каждое из сооружений — это своего рода памятник и вам, и мостостроителям...*

— Если попытаться составить список объектов, которые возвел и продолжает строить Мостоотряд-9, то этот список будет объемным и вызывающим уважение. В активе отряда висячий мост через Кузнечиху в Архангельске; все мосты на железнодорожных линиях Архангельск—Карпогоры, Архангельск—порт Экономия, заонежской и мезенской железных дорог; глубоководные причалы для Архангельского морского порта и порта Нарьян-Мара, предприятий лесной промышленности областного центра; автомобильные мосты через реки Вагу, Виледь, Линдогу, Емцу, Ньюму и многие другие; технологические мосты через Кузнечиху в Архангельске и Никольское устье в Северодвинске.

Мостоотряд принимал участие в строительстве внеклассных мостов через реку Усу на железной дороге Сыня—Усинск и автодорожного через Неву на трассе Петербург—Мурманск. Рабочие и специалисты отряда выезжали в Финляндию, где на канале Кейтеле—Пьянне помогали финнам возводить мосты «Перри», «Атела», «Куса», «Капсеоски» и «Куханкоски». Последние работы стали своего рода международным признанием опыта и авторитета наших мостостроителей.

**— Помимо славных традиций, за эти десятилетия сложился, видимо, и свой, «архангельский» почерк?**

— За время своего пребывания в Архангельске с 1953 года Мостоотряд-9 построил 10000 погонных метров различных мостов и 3600 погонных метров глубоководных морских причалов. У всех этих объектов одна основа — добротное качество. В этом, пожалуй, и состоит наш почерк. Отвечая на ваш вопрос, я расскажу о двух мостах через Северную Двину в Архангельске. Они стоят особняком в нашей работе и стали рубежными в практике подобного строительства, а полученный на них опыт широко изучался специалистами всего Союза.

**— Расскажите об этом опыте подробнее.**

— В проекте совмещенного автожелезнодорожного моста, выполненном институтом «Ленгипротрансмост», предусматривались технологии и использование конструкций, которые до этого в отечественном мостостроении не применялись. В качестве фундаментов русловых опор вместо традиционных тогда кессонов предусматривалось использование столбов из же-

лезобетонных секций-оболочек диаметром четыре и шесть метров, погружаемых в грунты основания с помощью вибросистемы из двух спаренных вибропогружателей.

Длина таких столбов достигала 48 метров, а глубина погружения в грунт — 30 метров. При этом мостостроители применили для разработки тяжелых грунтовых пробков из погружаемых оболочек гидронасос, который создавал давление в струе воды на выходе из иглы порядка 43 атмосфер, и одноканатные четырехчелюстные грейферы для вычерпывания массы. Все это заметно ускорило ход работ.

Условия судоходства, проводки плотов леса определили схему пролетных строений русловой части. Для прохода крупных морских судов разводной поднимаемый пролет обеспечивал габарит 40 метров. Исходя из местных условий технология монтажа предполагала сборку в полный навес с рекордной длиной консоли — 176 метров. На строительстве этого крупного моста с 1958 по 1964 год Мостоотряд-9 с успехом освоил новые технологии, приобрел опыт изготовления железобетонных оболочек на собственном полигоне, вырастил кадры монтажников-высотников.

Шли годы. В связи с большим ростом автотранспортного потока единственный архангельский мост, связывавший город с транспортной инфраструктурой России, уже перестал отвечать предъявляемым требованиям пропускной способности. Было принято решение о строительстве второго перехода с четырьмя полосами движения. Он строился с 1982 по 1990 год по проекту того же «Ленгипротрансмоста».

Фундаменты русловых опор сооружались на железобетонных колоннах-оболочках диаметром 1,6 и 3 метра. Но и здесь не обошлось без эксперимента. На некоторых опорах осваивалось погружение сталежелезобетонных и цельнометаллических оболочек. Большой опыт по выполнению подобных работ, использование мощного и разнообразного кранового хозяйства

позволяли в хорошем темпе решать поставленные инженерные задачи.

Правый рукав реки перекрывало семипролетное неразрезное балочное строение с металлической ортотропной плитой. Принятая технология его монтажа предусматривала конвейерно-тыловую сборку козловым краном с последующей продольной надвижкой по постоянным и временным опорам на всю длину 945 метров. Для создания продольной силы использовались четыре гидродомкрата.

Мост через левый рукав Северной Двины также состоял из неразрезного балочного пролетного строения, сооружаемого подобным образом. Кроме того, мост имел два арочных строения длиной по 170 метров и вертикально-подъемный пролет длиной 80 метров. При этом последние строения монтировались на специальных пирсах, позволяющих осуществлять их поперечную передвижку и перегрузку на плавучие опоры. Важный момент: при перегрузке использовались приливо-отливные явления в реке, достигающие разницы уровней до 80 сантиметров за шесть часов. И это еще не все. При наведении пролетного строения левобережной части моста применили специальные конструкции — шпренгель и аванбек, отказавшись от строительства промежуточных опор.

Для уменьшения количества деформационных швов эстакадной части мостового перехода произведено объединение пролетов по проезжей части. А вместо оклеечной гидроизоляции проезжей части была освоена технология укладки выравнивающего слоя из гидрофобного бетона. Это новшество также оправдало себя в эксплуатации. Проезжая часть моста оказалась очень долговечной и не требует больших затрат на содержание и ремонт. Следует еще добавить, что на строительстве этого уникального моста постоянно находились специалисты из родственных организаций всей страны, которые перенимали опыт.

**— Для того чтобы соорудить подобные объекты,**





### **МОСТ ТОЖЕ МОЖНО НАЗВАТЬ ЭТАПНЫМ СООРУЖЕНИЕМ?**

— Этот мостовой переход естественно вписывается в транспортную инфраструктуру Архангельской области и России в целом. Через мост автомобильная дорога из крупного промышленного центра юга области Котласа уверенно вырвется, говоря военным языком, на оперативный простор. Мостовой переход напрямую выведет на Урал и Коми Республику, даст магистральные подходы по суше к портам Белого моря, что в свою очередь определит их развитие на десятилетия.

Длина мостового перехода с подходами — около 7 километров. А собственно мост имеет длину 1300 метров. Русловая и пойменная части моста состоят из четырнадцати опор. В минувшем году Мостоотряд-9 уже возвел десять эстакадных опор, смонтировал семь железобетонных пролетных строений. В настоящее время работы ведутся на четырех русловых и пойменных опорах. До конца года мы планируем завершить работы на еще пяти из десяти оставшихся русловых и пойменных опорах и начать монтаж руслового пролетного строения.

Условия работы под Котласом, как и возведение Кольского мостового перехода, нелегки и специфичны. Но мостостроителям не впервой одолевать сюрпризы природы и геологии. Богатый опыт и традиции мостостроения на Севере помогают специалистам предприятия находить верные и безошибочные решения даже в самых трудных ситуациях.

Мы ведь в конечном счете одолевает не только водные преграды. Мы знаем цену долгожданному рукопожатию берегов, мы дарим будущее людям и регионам...

**Беседу вели Вадим СЕДОЙ,  
Илья ДОЛЖАНСКИЙ**

### **нужна, кроме опыта, еще и соответствующая база.**

— Да, мы самостоятельно изготавливаем сборные бетонные и железобетонные конструкции, вспомогательные металлоконструкции, выпускаем товарный гидротехнический раствор и многое другое. Для этой деятельности предприятие имеет капитальную производственную базу площадью 7,36 гектара с полигоном по выпуску сборных железобетонных изделий мощностью 3000 кубических метров в год. На базе имеются подъездные железнодорожные тупики, причальная стенка, складские площади, оснащенные необходимой техникой для переработки любых строительных материалов и конструкций. Имеющийся производственно-технический потенциал, значительный опыт рабо-

ведется при незамерзающей водной поверхности. То есть некоторые виды работ, которые мы производили со льда, становятся невозможными. В заливе очень большие смены уровней воды. За шесть часов перепады составляют порядка четырех метров. Это означает большую скорость течения, что тоже осложняет работы. Шпунтовые ограждения то под водой, то над нею.

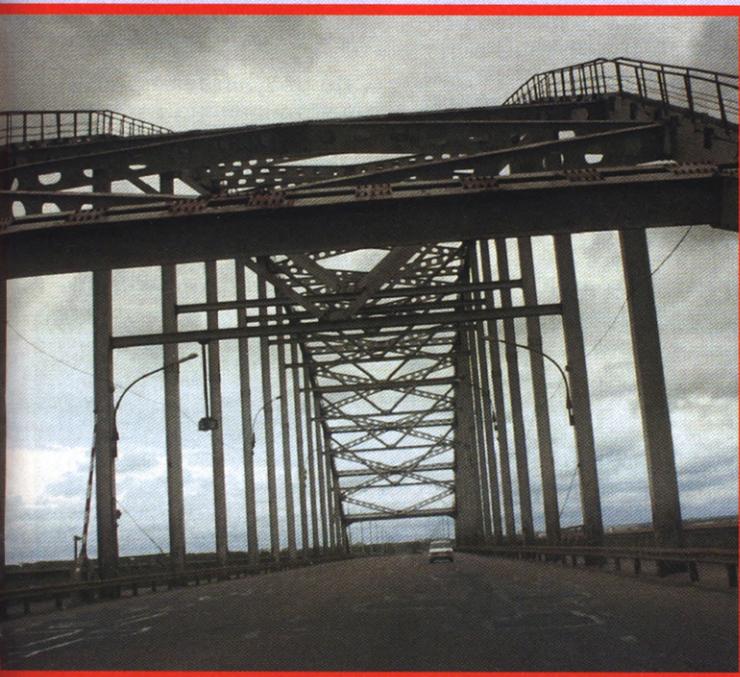
Геология в месте, выбранном для возведения мостового перехода через Кольский залив, довольно сложная. Здесь большие толщи слабых грунтов, илов. Создать фундамент несущей конструкции возможно только при большом заглублении. Иначе шпунт будет «гулять», как в жидкой массе. Зачастую попадают прослойки песка с галечником и камнями. Они оказывают

большое сопротивление при погружении оболочек и свай. А погрузить металлические оболочки фундаментов опор диаметром 3 метра необходимо до глубины 65 метров... Все эти задачи технически весьма трудные, но для Мостоотряда-9 преодолимые.

Всего кольский мост будет иметь 9 русловых опор, на которые обопрут пролетные строения, а также около 15 береговых эстакадных опор. Подобных мостов в условиях Заполярья еще не строили нигде в мире.

Полуторакилометровый мост через залив имеет огромное стратегическое значение как часть автодороги Кола—Пененга. Он должен дать хороший четырехполосный проезд (общая ширина 22 метра) через Кольский залив, связать Мурманск напрямую со Скандинавией, способствовать развитию города на левой стороне залива. А для Мостоотряда-9 это еще одна возможность осуществить прорыв в будущее, к новым технологиям и высотам опыта.

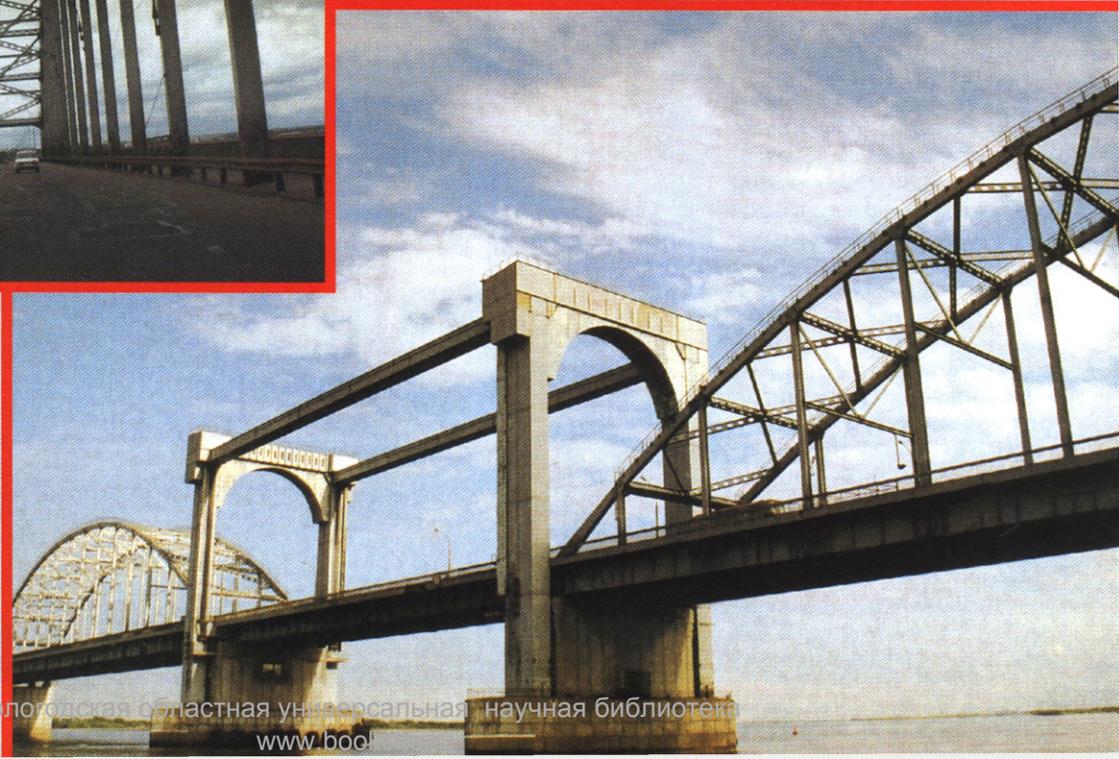
**— То, что Мостоотряд-9 действительно на многое способен, вы доказываете и в другом месте — на юге Архангельской области при возведении мостового перехода через Малую Северную Двину у города Котласа. Этот**



ты, высококвалифицированный персонал позволяют мостоотряду решать строительные задачи любой степени сложности.

**— Потому-то вам и доверили строительство крупнейшего на сегодня перехода через Кольский залив в Мурманске?**

— Данный проект воплотил в себе и смелость инженерной мысли, и передовые достижения современного мостостроения. Впервые в нашей практике возведение перехода



**Александр Кулижников,**  
кандидат технических наук

# ПОЧЕМУ СЛАБ ФУНДАМЕНТ СЕВЕРНЫХ ДОРОГ?



**Состояние автомобильных дорог на севере России оставляет желать лучшего. Выбоины, сетка трещин, неровности, просадки покрытия — все это держит водителя в постоянном напряжении. Грузы после нескольких сотен километров пути лишаются товарного вида, пассажиры, проведя в дороге несколько часов, теряют всякое желание путешествовать по автомагистрали.**

**В то же время за короткий летний строительный сезон дорожникам необходимо отремонтировать сотни километров дорог, что достигается чаще всего укладкой новых верхних слоев покрытия. Причем зачастую через 2—3 года приходится укладывать слои усиления на одних и тех же километрах. Причина в том, что даже утолщенная в 1,2...2,5 раза дорожная одежда из каменных материалов не обеспечивает работоспособности автомобильной дороги при избыточно увлажненных грунтах земляного полотна и его недостаточной высоте.**

**М**ы часто забываем, что дорожная конструкция — это совокупность земляного полотна и дорожной одежды. А на севере России я бы добавил к ней еще и грунт, подстилающий земляное полотно, и положение уровня грунтовых вод. Почему необходима эта добавка? Судите сами — при промерзании дорожных конструкций до 3 м, положении уровня грунтовых вод практически на поверхности земли, преобладании суглинистых пылевых подстилающих грунтов и отсутствии в ряде районов кондиционных песков для возведения земляного полотна насыпи высотой 1,1...1,5 м (это нормативы по действующим СНиП 2.05.02-85 из непучинистых и слабопучинистых грунтов земляного полотна) никак не смогут обеспечить нормальной работоспособности автомобильных дорог. А ведь в момент проектирования и строительства, например, автомобильной дороги Москва—Архангельск данные нормативы были еще меньше на 0,2...0,4 м.

Наши соседи из скандинавских стран давно поняли важность этого

элемента. К примеру, в финском дорожном округе Оулу при среднегодовой температуре воздуха на 2...4 °С выше, чем в Архангельске, земляное полотно устраивается не ниже 1,6 м (у нас всего лишь 1,1...1,4 м), причем в самой нижней его части лежит 60 см морозозащитного слоя (гравийно-песчаная смесь) и чуть выше — 50 см дренажного слоя, а подстилающий пылеватый грунт чаще всего стабилизирован минеральным вяжущим или дренажными конструкциями. Другой пример: Норвегия, дорога между Бьерквиком и аэропортом Эвенес. Здесь высота земляного полотна достигает 2,1 м, причем даже нижняя его часть отсыпана из измелченных горных пород.

Понятно, что в скандинавских странах нет проблем с каменными материалами, повсеместно имеются огромные запасы гравийно-песчаных залежей, да и подстилающие грунты в основном дренажные. Мы не имеем таких природных ресурсов, но это не значит, что наши конструкции должны быть значительно слабее, ведь мы фактически через год-два рублями устилаем дорогу, обеспечивая временный проезд при устройстве слоев износа.



Самое простое инженерное решение при отсутствии кондиционных, дренажных и морозозащитных материалов может быть достигнуто за счет устройства высоких насыпей, позволяющих снизить влажность грунта активной зоны земляного полотна. Вопросы повышения высоты насыпи из природных непучинистых песков на 0,4...0,6 м кафедр автомобильных дорог Архан-

гельского государственного технического университета и управление Архангельскавтодор поднимали еще в середине 70-х годов. Это привело к некоторому увеличению нормативного возвышения в СНиП 2.05.02-85. И все-таки из-за малой гибкости системы нормирования того времени, недостаточной устойчивости и отсутствия нужного лоббирования дорожными организациями требуемое возвышение насыпей в нормативном документе не было достигнуто. И мы проиграли, потому что по-прежнему вместо незначительного увеличения строительной стоимости приходится регулярно заниматься ремонтом покрытия и тратить значительно больше средств.

В силу обсуждения и работы над новыми СНиП представляется необходимым сегодня предложить оптимальные высоты насыпей из различных грунтов (если грунтовые воды находятся практически на поверхности земли), а также возвышение поверхности покрытия над расчетным уровнем грунтовых вод (если грунтовые воды залегают на некоторой глубине от поверхности земли). Данные получены на основе многолетних наблюдений на десятках опытных участков автомобильных дорог Архангельской области, а также на основе уточненных значений глубины промерзания и климатического коэффициента.

**По результатам расчетов установлено:**

**1. При земляном полотне из таких грунтов, как песок мелкий, супеси легкая и легкая крупная, высота насыпи определяется типом подстилающих грунтов и при небла-**



Состояние автодороги Москва—Архангельск весной

гоприятных (пучинистых и чрезмернопучинистых) подстилающих грунтах должна быть увеличена на 37—67 см по сравнению с требованиями СНиП 2.05.02-85;

2. При земляном полотне из песка природного пылеватого и супеси пылеватой высота насыпи зависит от положения уровня поверхностных или грунтовых вод и должна быть повышена на 61...69 см по сравнению с нормативами СНиП 2.05.02-85.

Приведенные нормативы целесообразно дифференцировать. Так, Архангельская область с севера на юг простирается на 650 км, а с запада на восток на 640 км, поэтому выполненное кафедрой автомобильных дорог АГТУ разделение территории области на шесть дорожно-климатических районов позволяет повысить качество проектных работ за счет уточнения норм.

Высокие насыпи — самое простое решение, однако увеличение высоты насыпи с 1,4...1,5 м до 2,2 м ведет к увеличению коэффициента тяжести потерь при съезде автомобиля с насыпи на 44 процента, повышает строительную стоимость за счет увеличения до 60 процентов объемов земляных работ, требует большей площади занимаемых земель под автомобильную дорогу и дополнительных затрат на обустройство.



На участках местности с благоприятными подстилающими грунтами и удалением расчетного уровня грунтовых вод на глубину не менее 0,7 м от поверхности покрытия высота насыпи может остаться прежней. Однако автомобильные дороги не всегда представляется возможным проложить по территориям с такими грунтово-гидрогеологическими условиями. Поэтому приходится бороться с водой, морозом и пылевыми частицами грунтов. Снижения влажности грунтов земляного полотна и подстилающего основания и тем самым повышения работоспособности автомобильных дорог можно добиться тремя способами.

1. Самым простым решением будет обеспечение водоотвода за счет устройства и регулярной поддержки в надлежащем порядке системы водопрпускных труб, боковых и водоотводных канав. Требуемое состояние водоотвода позволило, например, в условиях Дальнего Востока уменьшить влагонакпление грунтов на 30...50 процентов. При этом только после приведения в порядок водоотвода можно приступить к ремонту дорожной одежды, а не наоборот, как это бывает на практике.

2. Говоря о снижении влагонакпления при пылеватых подстилающих грунтах следует также рассмотреть вопросы широкого применения дренажей глубокого заложения под боковыми канавами или дренажирующей системы по принципу работы городской ливневой канализации, предназначенной для сбора как поверхностных, так и грунтовых вод с последующим их отводом в пониженные места рельефа. Такие конструкции на автомобильных дорогах до сих пор не применялись, так как они требуют особой культуры выполнения работ. Важно при этом строго соблюдать расчетные сроки службы земляного полотна и предусматривать возможность замены некоторых элементов коммуникаций в период эксплуатации автомобильных дорог. Однако за примерами таких сооружений далеко ходить не надо. Достаточно вспомнить финские магистрали.

При проектировании тем не менее надо учитывать, что на равнинном рельефе местности воду самооттеком из глубоких дренажей и дренажных систем (по принципу ливневой канализации) попросту некуда будет удалять, потому что поверхность земли будет выше нижних точек осушительных систем. В этом случае для подъема сточных вод на поверхность потребуются насосные станции, размещенные на некотором расстоянии друг от друга вдоль автомобильных дорог. Думаю, что хорошее качество покрытий автомобильных дорог, высокая скорость движения транспорта, отсутствие дорожно-транспортных происшествий из-за плохого состояния дорог, и существенное увеличение сроков их службы с лихвой окупят дополнительные строительные затраты на дренажные системы и насосные станции.

3. Большой эффект может быть достигнут при устройстве гидроизолирующих слоев и обойм в конструкциях земляного полотна. По результатам исследований кафедры автомобильных дорог АГТУ установлено, что гидроизолирующие слои позволяют стабилизировать влажностный режим активной зоны земляного полотна, тем самым повысить работоспособность автомобильной дороги, снизив на 4...10 процентов влажность грунтов и уменьшив на 45 процентов величину морозного пучения на поверхности покрытия. В этом случае типовая конструкция дорожной одежды будет отвечать транспортно-эксплуатационным требованиям в течение всего срока эксплуатации дорожной одежды.

Таким образом, надежность дорожных конструкций на севере России определяется земляным полотном и подстилающими его грунтами, которым следует уделять должное внимание.

Марк УСТЮЖИНСКИЙ,  
директор Государственного  
проектного института  
"Севдорпроект"

# ОСОБЫЙ СТАТУС



Наша проектная организация существует давно. Началась она, как и многие другие, с проектно-сметной группы, потом были проектно-сметное бюро, проектная контора. А с разделением Архангельскавтодора на заказчика и подрядчиков мы стали институтом "Севдорпроект".

Независимо от названия, работой мы были обеспечены всегда. Например, в разгар выполнения программы "Дороги Нечерноземья" у нас было 154 человека изыскателей, проектировщиков и оформителей.

Наступление рыночных отношений и падение объемов финансирования дорожных работ соответственно сказались на заказах проектировщикам: сейчас у нас всего 64 человека. Тем не менее мы сохраняем работоспособность и готовы к любым объемам.

Институт имеет лицензии на право ведения проектно-изыскательских работ на дорогах России, на выполнение проектных работ по дислокации дорожных знаков и схеме организации движения, на право производства топографической съемки, на проектирование горных производств, на производство маркшейдерских работ, бурение поисковых скважин на твердые полезные ископаемые.

Постоянная работа над обновлением основных

фондов за счет средств амортизации и части прибыли института позволила нам значительно автоматизировать труд, внедрить современные программы. Ряд программ составлен собственными силами.

Квалификация работников института и его оснащенность современным оборудованием позволяют выигрывать торги, получать заказы на проектно-изыскательские работы не только в Архангельской области, но и в Республике Коми и Ненецком автономном округе.

В 1996 году общий объем выполненных работ в базовых ценах 1991 года составил 2447,5 тыс. рублей, и выданы проекты на 156 км дорог, 21 мостовой переход, 2 объекта ПГС. Изыскания проведены на 236 км, 14 мостовых переходах, паспортизация дорог — на 543 километрах.

Материалы изысканий и проектная документация принимаются заказчиком без существенных замечаний. Обходится без осложнений и во вневедомственной экспертизе.

Наличие своевременно полученных лицензий, наработанный опыт проведения проектно-изыскательских работ в условиях Севера, высокая автоматизация проектных работ в институте создают нам особый статус.

Конечно, время диктует свои жесткие условия. Особо беспокоит нас несвоевременная оплата выполненных работ, задержка на 3—4 месяца выдачи заработной платы, сложности с отправлением изыскательских партий в командировки.

Но при всех сложностях нынешней жизни наши работники не бросают любимого дела и гордятся своим трудом на благо нашей северной области.

**Виктор Бычков,**  
*председатель обкома профсоюза работников  
автомобильного транспорта  
и дорожного хозяйства Архангельской области*

## С ВЕРОЙ В ЛУЧШЕЕ



**В** дорожных организациях области сложилась напряженная ситуация из-за ухудшения финансового состояния, несвоевременной оплаты заказчиком выполненных дорожных работ, больших задержек заработной платы работникам ДРСУ. Во всех организациях прочно вошли в обиход слова “бартер”, “вексель”, “взаимозачет”, “натуроплата”, записи в магазинах, столовых и т.д. “Живых” денег работники не получают по несколько месяцев.

По-видимому, ситуация еще более обострится, если будут ликвидированы целевые источники образования дорожных фондов, что пре-

дусмотрено проектом нового Налогового кодекса.

Обком профсоюза уже выразил протест по этому поводу и будет добиваться нормального финансирования дорожных работ, даже если для этого придется вывести дорожников на демонстрации, как это было 27 марта, когда они приняли активное участие в общероссийской акции протеста профсоюзов “За труд, зарплату, социальные гарантии”.

Конечно, это крайняя мера, и, пока до нее не дошло, профсоюз должен принять действенные меры по безусловному соблюдению минимальных гарантий работникам, повышению социальной защищенности членов профсоюза.

И главное здесь — коллективный договор. Правильно, продуманно и взвешенно составленный коллективный договор на основе отраслевого тарифного соглашения является правовым документом, принимаемым во внимание судами при разрешении трудовых конфликтов, защитой каждого конк-

ретного работника — члена профсоюза.

Наша задача — сделать все возможное, чтобы такой договор был в каждом дорожном коллективе. И хотя руководители предприятий, как правило, идут нам навстречу, трудностей хватает. Дело в том, что во всех ДРСУ огромная постоянная дебиторская задолженность из-за неплатежей за выполненную работу. Неясным и нестабильным стало их финансовое положение, которое усугубляется сокращением объемов дорожного строительства. Вдобавок к этому существующая налоговая система забирает почти всю прибыль предприятий, не оставляя средств для социальной защиты работников. Из-за этого собрания, конференции по заключению коллективных договоров проходят бурно, нервозно, с большими спорами.

Мы рекомендуем всем профсоюзам заключать коллективный договор на два-три года, а на ежегодных собраниях и конференциях подводить итоги его выполнения за текущий год и принимать необходимые дополнения.

Одна из главных задач профсоюза — улучшение условий труда рабочих, санитарно-бытового обслуживания.

Уже несколько лет подряд дорожники работают без серьезных аварий, травм, несчастных случаев. Хорошие условия работы созданы в Котласском, При-

морском, Няндомском, Онежском ДРСУ. Строятся и будут введены в строй в 1997 г. санитарно-бытовые корпуса в Приморском, Плесецком, Верхне-Тоемском, Красноборском ДРСУ, ремонтно-механические мастерские в МРСУ, Красноборском ДРСУ.

Подсобное хозяйство (свинарник) имеет Вельское ДРСУ. Рыболовецкие бригады созданы в Холмогорском, Лешуконском, Мезенском, Красноборском, Котласском ДРСУ. Продукция подсобных хозяйств поступает в столовые, продается своим работникам по сниженным ценам.

Организован отдых дорожников и членов их семей. У автодора есть собственная база отдыха на Черном море “Лазаревское”. Ежегодно на базе отдыхают 50 семей и 70 детей. Оплата путевок производится за счет соцстраха, фонда предприятия и профсоюзных взносов.

Дети дошкольного возраста отдыхают бесплатно. Кроме этого, 50 детей за счет предприятий ежегодно отдыхают в других оздоровительных лагерях юга России.

Так что жизнь продолжается, несмотря на трудности. Главное, чтобы дорожная отрасль в области, как таковая, сохранилась. Тогда сохранятся в основном, без больших сокращений, трудовые коллективы.

Люди хотят хорошо трудиться и хорошо жить. Они, как всегда, верят в лучшие времена.

*Николай ПРОКАЗОВ, наш корр.*

## БЫВАЮТ И НЕЗАМЕНИМЫЕ...



*В. Заостровцев.*

**О**т Бреста до Архангельска не найти лучшей столовой, чем в хозяйстве Василия Ивановича Заостровцева, старшего прораба Долматовского участка Вельского ДРСУ. Таково единодушное мнение архангельских водителей-«дальнобойщиков».

— Да у него все самое лучшее, — поддерживают это мнение коллеги-дорожники, — умеет человек работать. Незря его имя вписано в Книгу Почета Архангельскавтодора.

С апреля 1972 года В. Заостровцев работал на строительстве северных дорог, а потом принял на содержание 200 км федеральной дороги Москва—Архангельск, возглавил Долматовский прорабский участок. Обосновал по-хозяйски, наладил работу. Все шло так хорошо да гладко, что решил Василий Иванович на пенсии отдохнуть. Но не долго без него на участке обходились — упросили вернуться на свое место. Только ему оказалось

под силу и дорогу содержать, и быт дорожников налаживать, и о проезжем люде позаботиться. Шутка ли — кроме производственного комплекса, еще и подсобное хозяйство — 140 свиней, коровы, бычки, куры. На полях 30 гектаров ячменя вызревают. Но ему и этого мало — открыл на участке для проезжающих сервисный пункт, заправку, столовую. Теперь вот еще на гостиницу замахнулся.

Ну а если, не дай Бог, авария на дороге, то опять Заостровцев вызывают: до ГАИ далеко, а он — нештатный инспектор и сам оформляет документацию по ДТП. О заслуженном отдыхе Василий Иванович теперь и не помышляет — замену ему подобрать непросто. Так, может, все-таки есть они, незаменимые?

г. Архангельск. Мыс Пур-Наволок.  
В 1504 г. на правом берегу  
Северной Двины был заложен город.



### Внимание! Опасные участки на автодороге: «Холмогоры» М 8

720—725 км	улицы г. Вельска
734—738 км	извилистая дорога
741—754 км	извилистая дорога
787—792 км	извилистая дорога
808—811 км	извилистая дорога, узкий мост через р. Пую
900—911 км	ямочность на покрытии
935 км	извилистая дорога
955 км	извилистая дорога
960—965 км	улицы р. п. Березника
974 км	извилистая дорога
1181 км	крутые подъемы, спуски

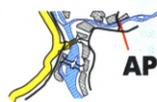
Путеводитель подготовлен  
при содействии отдела эксплуатации  
«Архангельскавтодора».

Составитель Людмила Коваленко.  
Компьютерная графика Саввы Сафонова.

# ПУТЕВОДИТЕЛЬ

## ФЕДЕРАЛЬНЫЕ И ТЕРРИТОРИАЛЬНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ

### АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ



**АРХАНГЕЛЬСК**

○ **НОВОДВИНСК**

○ **Шенкурск**

○ *Долматово*  
*Холмогоры*



M 8



101

{ ЖБ48-10(80)



б., дт



административные центры и  
крупные города

города и поселки  
городского типа  
населенные пункты  
сельского типа  
центры районов

железные дороги

магистральная федеральная  
автомобильная дорога  
территориальные автомобильные дороги:

-основные  
-прочие

зимние дороги  
граница Кенозерского  
национального парка

границы областей, республик

индекс и номер дороги

указатели и расстояния  
между ними в километрах

мосты (материал постройки, длина,  
ширина, грузоподъемность)

автозаправочные станции (АЗС)

бензин, дизельное топливо

станции технического  
обслуживания автомобилей (СТОА)

СТО Волжского автомобильного завода

шиномонтаж

гостиницы

площадки отдыха



бюро путешествий и экскурсий



посты ГАИ



платные охраняемые паркинги



пункты питания



пункты медицинской помощи



курорты



музеи



памятники архитектуры



памятники военно-исторических  
событий



памятники и памятные места,  
связанные с именами  
замечательных людей



церкви



реки, пристани, порты



родники



аэропорт



интересные объекты природы,  
живописные места



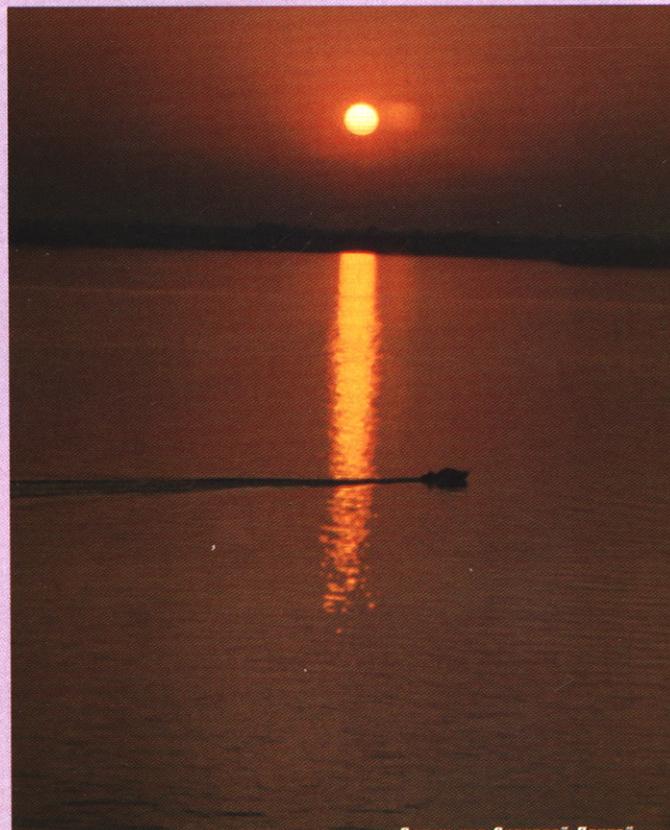
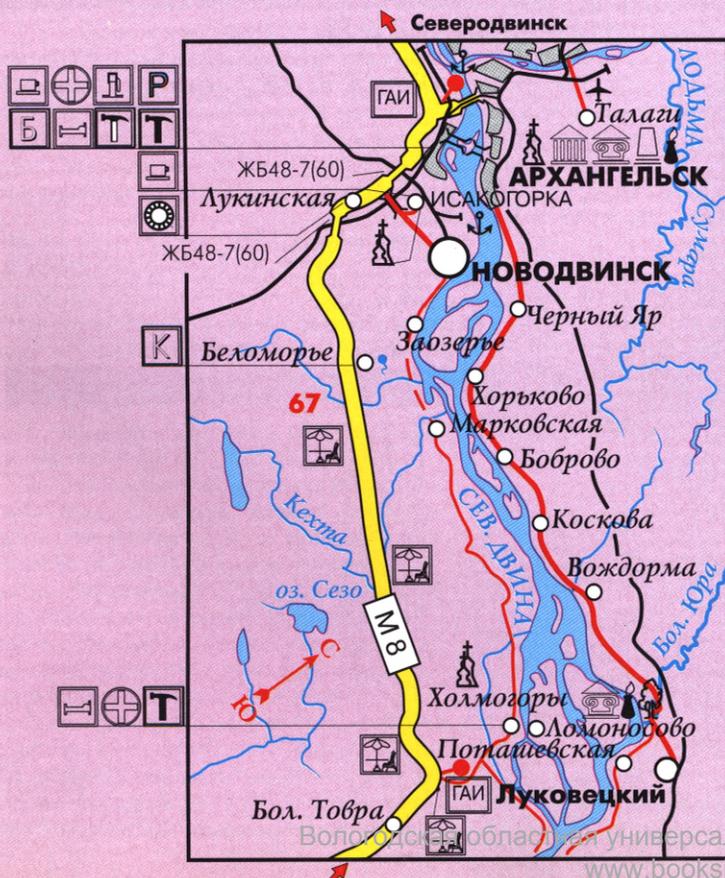
площади сосредоточения минерально-  
сырьевых ресурсов области

4

алмазы:

1. Товская площадь
2. Важская площадь
3. Пачугский участок  
золото:
4. Яренгская площадь
5. Бассейн рек Малая и Большая Крутая  
пальгорскитовые глины:
6. Кармозерское месторождение  
йодные воды:
7. Северодвинское месторождение  
минеральные воды:
8. Месторождение "Лесное"





Закат над Северной Двиной.

## ОБЪЕКТЫ СЕРВИСНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

### «ХОЛМОГОРЫ» (МОСКВА—ЯРОСЛАВЛЬ—ВОЛОГДА—АРХАНГЕЛЬСК) М8 в пределах Архангельской области

#### Гостиницы

720 км	г. Вельск	гостиницы:	«Вельская», ул. Набережная, 29, т. 2-32-53 «Спортивная», ул. 1 Мая, 51, т. 2-32-23
858 км (4 км вправо) 966 км	г. Шенкурск р. п. Березник	гостиница гостиницы:	«Вага» «Центральная», ул. Хаджи Мурата, 16-б, т. 2-25-41 при ДРСУ пер. Дорожный, 1-б, т. 2-16-58 ул. Виноградова, 81-а, т. 2-25-41
1067 км 1159 км (14 км вправо) 1226 км	с. Емецк г. Холмогоры г. Архангельск	гостиница гостиница гостиницы:	ул. Рехачева, 25 «Волна», ул. Ломоносова, 60 «Двина», пр. Троицкий, 52, т. 43-23-55; 49-55-02 «Беломорская», ул. Тимме, 3, т. 46-25-04; 46-26-67 «Меридиан», АО «СМП», ул. Советская, 5, т. 29-74-74; 22-33-17 «Морьяк», ул. Садовая, 36, корп. 1, т. 43-24-94; 43-24-74 «Пур-Наволоктель», наб. Сев. Двины, 88, т. 43-65-09; 43-23-89 «Бизнес-центр отель», ул. Полярная, 6, т. 22-07-19; 22-39-58 «Поморская», ул. Поморская, 7, т. 43-65-82; 49-53-30 «Оптодежда», Объездная дорога, 9, т. 47-01-25

#### Пункты медицинской помощи

720 км	г. Вельск	больница	ул. Конева, 28-а
729 км	с. Горка Муравьевская	медпункт	
754 км	с. Судрома	медпункт	
791 км (2,5 км вправо)	с. Долматово	медпункт	
807 км	с. Ровдино	медпункт	
833 км	д. Усть-Паденьга	медпункт	
841 км	п. Шелаша	медпункт	
849 км	д. Петровская	медпункт	
858 км (5 км вправо)	г. Шенкурск	больница	
859 км	д. Шипуновская	медпункт	
893 км (1,5 км вправо)	с. Шеговары	медпункт	
933 км	н. п. Важский	медпункт	т. 74-1-32
946 км	с. Усть-Вага	медпункт	т. 71-3-21
966 км	р. п. Березник	больница	ул. Виноградова, 109-б
979 км	д. Пянда	медпункт	т. 36-2-37
988 км	д. Уйта	медпункт	т. 36-4-68
996 км	п. Рязаново	больница	т. 36-3-18
1008 км	д. Усть-Морж	медпункт	т. 36-1-32
1067 км	с. Емецк	больница	
1112 км	д. Великий Двор	медпункт	
1113 км	д. Зеленый Городок	медпункт	
1128 км	д. Копачёво	медпункт	
1159 км (14 км вправо)	с. Холмогоры	больница	
1226 км	г. Архангельск	больницы:	областная клиническая, ул. Ломоносова, 292, т. 47-53-49; 47-57-52 городская № 4, ул. Дачная, 30, т. 41-15-62; 41-15-57 станция «скорой помощи» ул. Шубина, 11, т. 43-00-74; 43-00-01

#### Станции технического обслуживания автомобилей (СТОА)

720 км	г. Вельск	СТОА	ул. К.Маркса, 1-а, т. 2-39-02
858 км (5 км вправо)	г. Шенкурск	СТОА	
859 км	д. Шипуновская	СТОА	
975 км	у дороги	СТОА частная	т. 2-25-54
1067 км	с. Емецк	СТОА частная	
1159 км (14 км вправо)	с. Холмогоры	СТОА частная	
1221 км	д. Лукинская	шиномонтаж	
1226 км	г. Архангельск	СТОА:	
		АООТ «Автобаза треста «Севтрансстрой», Объездная дорога, т. 46-03-66; 47-05-23	
		АООТ «Архангельск ГАЗавтотехобслуживание»,	
		пр. Новгородский, 181, т. 43-40-46; 43-14-29	
		ТОО «Станция автотехобслуживания», ул. Нагорная, 30, т. 46-12-49; 46-12-59	
		Авторемонтная мастерская А ПАП-1, ул. Смольный Буян, 24, т. 44-30-92	
		АО «Авторем», Талажское шоссе, т. 47-69-53; 47-79-68	
		ТОО «Архавтосервис», Талажское шоссе, 30, т. 49-81-44; 49-81-25	
		ТОО «Бигс», ул. Садовая, 4, кв. 40. Корнеев С.П. т. 44-96-49; 47-58-52	

#### Автозаправочные станции (АЗС)

716 км (1 км вправо)	д. Шиловская	АЗС	б.; д. т.
719 км	г. Вельск	АЗС	б.; д. т.
791 км поворот на Няндому		АЗС	б.; д. т.
808 км	с. Ровдино	АЗС	б.; д. т.
859 км	д. Шипуновская	АЗС	б.; д. т.
974 км		нефтебаза ДРСУ	б.; д. т.
975 км		нефтебаза	б.; д. т.
1067 км	с. Емецк	АЗС	б.; д. т.
1131 км	у дороги	нефтебаза	б.; д. т.
1159 км (5 км вправо)	у дороги	АЗС	б.; д. т.
1214 км	п. Дорожников	АЗС	б.; д. т.
1217 км	н. п. Зеленый Бор	АЗС	б.; д. т.
1219 км	д. Любовское	АЗС	б.; д. т.
1226 км	г. Архангельск	АЗС № 2	пр. Московский
		АЗС № 3	ст. Исакогорка
		АЗС № 4	ул. Дачная
		АЗС № 5	ул. Полярная
		АЗС № 6	Талажское шоссе
		АЗС № 73	аэропорт Талаги

## Посты ГАИ

720 км г. Вельск  
859 км д. Шигуновская  
966 км р. п. Березник  
976 км д. Пянда

1067 км с. Емецк  
1159 км развилка на Холмогоры  
1214 км п. Дорожников  
1226 км развилка на Северодвинск

## Платные охраняемые паркинги

966 км р.п. Березник  
г. Архангельск  
на территории ДРСУ  
МП «Северные зори»  
ТОО «Станция техобслуживания»  
ТОО «Оптодежда»

пр. Ломоносова, 94, т. 43-06-19  
пр. Обводный канал, 3, т. 44-17-47  
Объездная дорога, 9, т. 47-73-92

# ДОСТОПРИМЕЧАТЕЛЬНОСТИ



г. Архангельск.  
Государственный  
технический  
университет.

**АРХАНГЕЛЬСК** далек от перепутий, мимоходом сюда не попадешь, и если вы приехали в город как турист, по делам или в гости, то просто необходимо познакомиться с ним поближе: он стоит того.

Город был заложен по указу царя Ивана Грозного в 1584 году на правом берегу Северной Двины как деревянная крепость, форпост наших северных границ. Успешно справляясь с этой своей основной ролью, Архангельск очень быстро становится и центром торговли России с Англией и другими западноевропейскими странами. Говорят, в архитектурном плане он был таким красивцем, что иностранцы, знакомясь с ним, теряли от восхищения головы и потому заключали сделки, выгодные нам. Почему — говорят? Простояв чуть меньше века, город сгорел и только к концу XVII века был, можно сказать, заново отстроен. Тогда-то здесь появились уже и каменные сооружения, такие, к примеру, как Гостиный двор, южную часть корпусов которого вы можете увидеть и сегодня со стороны набережной.

Архангельск сыграл важнейшую роль в истории развития русского военно-морского и торгового флота. Сюда трижды приезжал и здесь подолгу жил Петр I. На острове Соломбала он заложил верфь и основал Адмиралтейство, участвовал в пуске на воду первенца отечественного торгового флота корабля «Святой Павел». Отсюда ушел в первое боевое плавание и «Азов» — первый гвардейский корабль Военно-Морского Флота России.

Слава Архангельска и его значение не меркли со временем, что часто бывает с иными городами. Так, на заре XIX века он стал еще более значим для страны, так как в связи с наполеоновскими войнами и экономической блокадой со стороны Великоб-

ритании оказался единственным портом, куда продолжали поступать континентальные товары. Отсюда шло освоение Арктики и Северного морского пути, отсюда уходили полярные экспедиции Чичагова, Сибирякова, Седова, Русанова...

Что бы мы советовали вам посмотреть в Архангельске? Побывайте в музее изобразительных искусств, где выставлены коллекции северных русских икон, древнерусской деревянной полихромной скульптуры, народного искусства. Богат экспонатами и краеведческий музей, основанный еще в середине прошлого столетия. Мы уже упоминали об острове Соломбала: теперь он находится в городской черте, является одним из промышленных

районов, но здесь сохраняются старые деревянные застройки, осталось и здание Адмиралтейства (правда, сильно уже перестроенное). Посетите также кладбище, где лежат останки исследователя Арктики и первых кораблестроителей, взгляните там и на одноглавую церковь Мартина Исповедника — ей скоро будет 200 лет...

Вообще памятников архитектуры в городе и его окрестностях много. Это и Конецдворье со старым поморским поселением, и Заостровье с пятиглавой церковью Михаила Архангела и уникальной кубической девятиглавой Сретенской церковью...

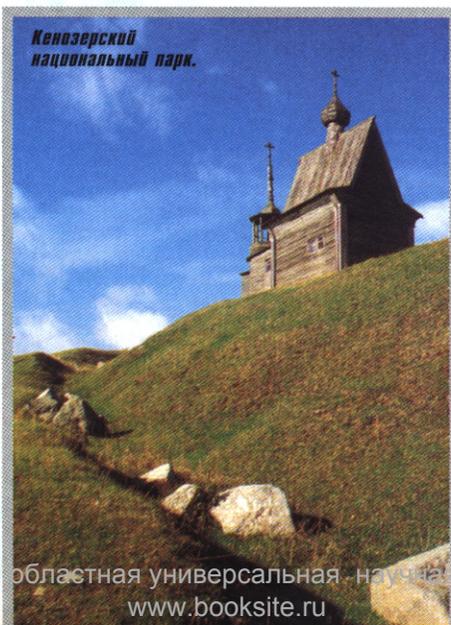
Но есть под Архангельском не просто отдельные памятники, а целый музей деревянного зодчества. Находится он у деревни **МАЛЫЕ КАРЕЛЫ**, ехать туда — всего ничего, 25 км, а удовольствие от его посещения вы получите непередаваемое.

Это самый крупный (территория его 140 га) и наиболее известный музей под открытым небом в России. Из различных регионов Архангельской области перевозили сюда церкви, дома, сараюшки, которые не просто культовые центры или жилье, а свидетельство высочайшего профессионализма русского плотника, который одним топором мог и деревянную ложку состругать, и просторный храм построить.

Памятники архитектуры здесь уникальны, среди них — Макарьевская часовня, Мельница, дом Третьякова, Обетный крест из Лешукино, Сенокосное поселение, Амбарный городок...

Словом, стоит сюда приехать.

Федеральная дорога приведет вас в поселок **ДВИНСКИЙ БЕРЕЗНИК**, центр Виноградовского района. Древние торговые пути из Москвы на Холмогоры и в Сибирь через Сольвыче-



Кенозерский  
национальный парк.

годск пересекались тут. В березовой роще на песчаном бугре поставили здесь когда-то для приезжих постоялый двор, приезжие эти разнесли весть о том, что не встречали нигде более таких красивых лугов, таких богатых лесов, как в Березнике, и потянулся сюда люд на постоянное жилье. Знаете, чем были в основном заняты первые крестьяне этого селенья? Дорожными работами. Строили мосты, возводили насыпи, числились возчиками на почтовой станции!..

В райцентре, между прочим, есть исторический музей, и если вы даже устали от походов в музеи столичные, то сюда все же загляните. Право, есть прелесть в посещении маленьких провинциальных музеев, для работников которых вы действительно ГОСТЬ, а не просто посетитель...

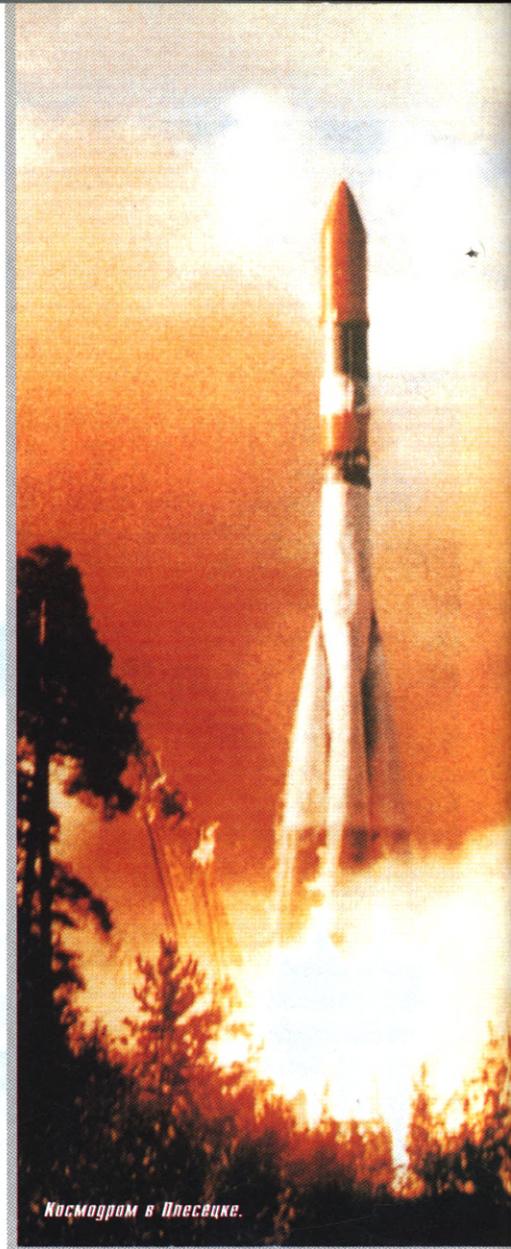
**ВЕЛЬСК** — тоже районный центр, один из древнейших городов русского Севера, — первое упоминание о нем относится к 1137 году. Издавна был он славен как центр льняного и смолокурного производства, местные богатые ярмарки издавала привлекали купцов.

Здесь жил когда-то «собирателъ древностей» В.Ф. Кулаков: коллекционировал иконы, мелкую медную пластику, керамику, работы местных живописцев... Подобным собирательством он увлекся в конце прошлого века, и частная его коллекция послужила основой для создания краеведческого музея. Хорошей основой хорошего музея...

**ШЕНКУРСК** стоит на высоком берегу реки Вага. Ему тоже уже немало лет — 770 скоро стукнет. Строений от того времени здесь, конечно, не осталось, но объектив вашего фотоаппарата может запечатлеть немало памятников старины.

На древнем гербе города, утвержденном в конце XVIII века, изображен барсук на зеленом поле. Это дань богатой природе края. Если вы посетите Шенкурск в выходные дни, то непременно заскочите на рынок, чтобы убедиться, что флора и фауна здесь по-прежнему в почете...

Знаете ли вы, где был построен первый российский космодром? Правильно, тоже здесь, в северном крае, сорок лет назад из **ПЛЕСЕЦКА** ушла в небо первая баллистическая ракета «Р-7»

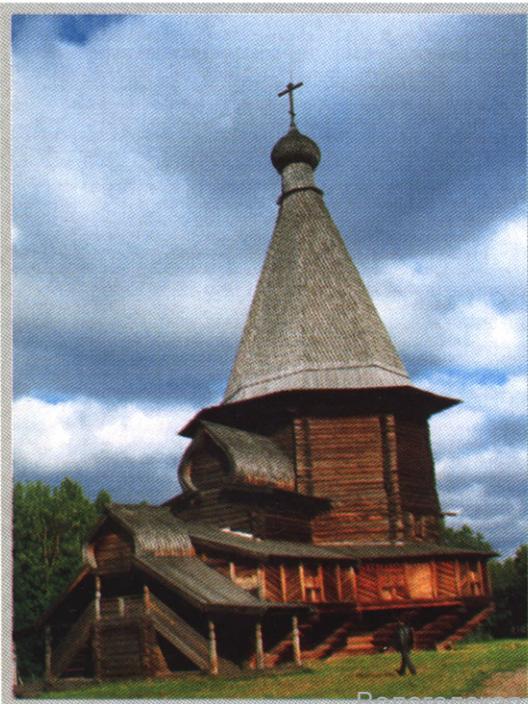


Космодром в Плесецке.



Уголок старого Архангельска.

Малые Карелы. Архангельский музей деревянного зодчества. Георгиевская церковь из с. Вершина Верхнетоемского района. 1672 год.



Вологодская областная универсальная научная библиотека

Ангара. А ныне не за горами то время, когда вы, обычный автотурист, сможете с гостевых трибун наблюдать за стартом космического корабля, — уже идут технические проработки такого вопроса. Город этот сейчас открыт, так что заезжайте сюда, заранее выбирайте более удобное место.

А почему, впрочем, вы должны посещать только города? Не хотите ли взглянуть на чудом сохранившийся и не тронутый еще технократической революцией мир Древней Руси? Тогда вам надо держать путь на юго-запад области, к **КЕНОЗЕРУ**, где образован «Кенозерский национальный парк», интереснейшая и перспективнейшая в плане развития туризма, экологических программ и исторических исследований заповедная территория России. Рельеф ее сформирован в ледниковый период, здесь обнаружены десятки стоянок древнего человека эпохи неолита. На берегах самого озера с чистой водой — дома с резными балконами, многочисленные часовни — истинные шедевры русской народной деревянной архитектуры. Дух язычества вместе с вьющимися на ветру лентами, украшающими «священную» сосну, витает здесь...

И, конечно же, никак нельзя обойти молчанием знаменитый на весь мир **СОЛОВЕЦКИЙ АРХИПЕЛАГ**. В XV веке здесь был основан мужской монастырь, и вскоре стал он не просто богоугодным заведением, а своеобразным Ва-

тиканом Руси, государством в государстве, где устанавливались собственные законы, рождались свои обычаи, числились свое войско и суд (из-под юрисдикции Соловков изымались только уголовные дела). Правда, в 1667 году за непослушание старцев и нежелание признать политическую и церковную централизацию указом царя были конфискованы и переданы государству «Соловецкого монастыря вотчинные села и деревни, соляные и всякие промыслы», но и без этого в качестве феодальной собственности здесь осталось много чего...

Много врагов стремилось прибрать к своим рукам Поморье: и скандинавы на Двину ходили, и викинги. Соловецкий монастырь взял на себя ответственность за оборону края, и решили построить здесь крепость. Всю инженерную работу взвалил на себя местный постриженник Трифон. По чертежам и планам монаха-зодчего сложили стены из диких камней — неправильным пятиугольником, растянутым с севера на юг. Высота — 9 метров, ширина — до 6. Циклопическая ограда, 8 башен, 8 ворот...

В июле 1854 года силу стен крепости и духа островитян испытали шестидесятипушечные английские парусные фрегаты «Бриск» и «Миранда». Только за один день более 1800 ядер и бомб упало на крепость, но она выстояла, и ответным огнем наши фейерверкеры обратили неприятеля в позорное бегство...

Побывайте на Соловках, честное слово, здесь есть что посмотреть! Как, впрочем, и во всем удивительном нашем северном крае!

# КОГДА ДОРОГА СТАЛА АВТОМОБИЛЬНОЙ

**В одном из номеров наш журнал уже публиковал исторический очерк о дорогах, появившихся на Севере. Потому сейчас мы предлагаем вниманию читателей статью, подробно рассказывающую о состоянии трасс Архангельской губернии в двадцатых годах нашего столетия. Такой временной отсчет сделан не случайно: ведь именно в ту пору дороги России становятся действительно автомобильными.**

**В** начале 20-х годов по Архангельской губернии полотно дорог представляло обычно корыто, в котором стояла вода. Дороги были изрезаны глубокими колеями, преобладали ямы, выбоины, поломанные настилы, отсутствовали боковые и водоотводные канавы, господствовали продольные уклоны величиной 0,4 сажени на сажень. Движение автомобиля по ним было практически невозможно.

В этот период самый крупный Архангельск-Холмогорский почтовый тракт имел, например, такое «лицо»: тип дороги — грунтовая, ширина полотна — 3—4 сажени, протяженность в верстах — 48, грунт — глинистый, песчано-глинистый, песчаный и болотистый; искусственные сооружения — мостов по настилу более 20 сажений — 5 шт.; менее 20 сажений — 23 шт.; мостов менее 3 сажений — 9 шт. и труб — 133 шт.

В одном из первых циркуляров Губернского дорожного отдела от 21 апреля 1920 г., адресованном уездным руководителям дорожных работ, было обращено внимание, что сегодня кажется удивительным, не вопросам быстрого восстановления или нового строительства дорог, а... качеству работ! В нем были даны следующие рекомендации:

- 1. чтобы жердевые настилы укладывались по продольным лежням, углубленным в грунт, а не на весу;**
- 2. чтобы при ремонте полотна ухабы и ниши заделывались землей, взятой со стороны и полученной от углубления канав, а отнюдь не с самого полотна;**

**3. чтобы канавы вдоль полотна дороги имели сток при всяком горизонте воды в них;**

**4. все излишние деревянные трубы должны быть уничтожены и места их тщательно заделаны...**

10 декабря 1921 г. было организовано Управление Северного Округа Местного Транспорта (сначала называлось ОМТ, чуть позже ОМеС), которое руководило дорожным хозяйством уже в 5 губерниях: Архангельской, Северо-Двинской, Нижегородской, Вологодской и Области Коми. К июлю 1922 года ОМТу удалось подобрать технический персонал в составе 4 человек и организовать Дорожный отдел.

По Управлению Северного Округа Местного Транспорта для обслуживания государственной сети были созданы 4 дорожных участка: Архангельский (470 верст), Северо-Двинский (410 верст), Вологодский (302 версты) и Устьысольский (627 верст).

В 1920—1921 гг. на Восточном тракте грузонапряженность (в пудах) на участках составила: Архангельск—Холмогоры — 610250; Холмогоры—Пинега — 198156; Пинега—Труфаногоры — 144566; Труфаногоры—Большенисогоры — 92651.

Дорожные работы в это время велись по жесткому плану, составленному на один бюджетный год, согласно которому спускались ассигнования с перечнем работ. Дороги государственного значения строились и содержались за счет госбюджета, а местного значения — за счет средств местного бюджета. Постановлением ВЦИК СНК РСФСР от 17 августа 1925 г. «О мероприятиях по местному дорожному строительству» была установлена трудовая дорожная повинность, ставшая одним из важнейших источников финансирования.

В 1924 г. впервые на Восточном тракте вблизи города Архангельска были организованы машинные работы по профилированию полотна, но они не дали ожидаемых результатов, так как лето выдалось исключительно сухим, и при отсутствии тяжелых плугов не представлялось возможным рыхлить засохшее глинистое полотно.

В конце 1924 г. было принято постановление, в котором предусматривалась для дорог государственного и губернского значения полоса

отчуждения в 20 сажений, причем 10-саженная полоса, считая по 5 сажений в ту и другую сторону от оси дороги, должна быть в течение двух лет освобождена пользователями прилегающих земель.

Вплоть до 1925 г. на дорогах Севера не было постоянно действующего ни грузового, ни пассажирского движения. Почтовая гоньба совершалась зимой на всех трактах, а летом — по Восточному тракту. Автомобильное движение, как было указано, ограничивалось лишь случайными служебными поездками да перевозкой в небольших размерах хлеба. Транспортировка груза по дорогам Севера выполнялась исключительно на крестьянских подводах.

Первая попытка в 1924 г. улучшить условия движения для автомобильного транспорта и организовать опытные работы по устройству одной версты гравийного шоссе на Каргопольском тракте не удалась за полным отсутствием средств. В соседней Вологодской губернии покрытие дорог гравием начало применяться еще в 1922—1923 гг.

В 1924—1925 гг. начались работы по изысканию гравийных карьеров в Архангельской губернии. На совещании начальников участков при Округе было утверждено «возможным применять тип гравийной дороги с рисунком негрохоченного гравия непосредственно на земляное полотно, предварительно подготовленное профилировкой и с последующей укаткой гравия до степени наибольшего уплотнения гравийного слоя в грунт основания». В целях улучшения проезда в пределах населенных пунктов Округ начал в текущем году при-

местные дороги из НКПС были переданы в отделы городского коммунального хозяйства при Губернских исполнительных комитетах, а губернские и уездные отделы, заведующие дорогами местного значения, были упразднены. Начиная с 1 октября 1926 г. для устранения ведомственности был сделан, как показало время, правильный шаг и организован Объединенный дорожный отдел для заведования всеми дорогами губернии — как государственного, так и местного значения.

Со дня своего образования (1921 г.) Управление Северного ОМеСа размещалось в г. Архангельске, а в марте 1927 г. оно было переведено в Вологду.

А вот как в это время решались кадровые вопросы. «Тенденция Округа и участков была до сих пор направлена в сторону привлечения к себе на службу на должность дорожных мастеров квалифицированных специалистов-техников и даже инженеров. Как показал опыт работы с этими «высококвалифицированными спецами», Округ ничего не достиг, кроме лишних расходов, связанных с их назначением и оплатой их труда. По-прежнему работа хромала, эти спецы, считая себя барями, отказывались ходить пешком по своему околотку и причиняли и до сих пор причиняют государству убытки, проистекающие от их поездок, сплошь и рядом бездельных: что сможет сделать человек на линии, прокатывая по ней с бубенцами. Вот этим дорожные мастера только развращают линейных рабочих ремонтников... Надо перенести свое внимание на работу линий, назначая



менять каменную булыжную мостовую пока лишь на Каргопольском и Сольвычегодском трактах.

В мае 1926 г. на Каргопольском тракте на протяжении 88 км от ст. Няндомы до г. Каргополя было открыто первое в губернии междугородное пассажирское автобусное движение. Установлен тариф на 1 пассажиро-километр — 10 копеек. Это был единственный путь, дающий выход со сравнительно густо заселенного Каргопольского уезда к железной дороге. Оптимизировались и организационные структуры. В августе 1922 г.

дормастерами лиц, не боящихся труда, не боящихся ходьбы, связанной со своей работой. Надо обратить внимание на выдвиненцев из среды развитых грамотных ремонтников, больше их инструктория и уча, от теперешних же работников надо постепенно отказываться».

И выдвиненцы стали заменять квалифицированных специалистов.

В 1926—1927 гг. был сделан следующий шаг вперед: жердевая выстилка, не всегда улучшающая условия автомобильного движения, перестала существовать при новых работах

как самостоятельный тип покрытия. Все работы по ремонту и переустройству полотна дорог в тот период делились уже на 3 группы работ:

- имеющие целью лишь поддержать проезжее полотно;
- планомерно улучшающие условия конного движения;
- дающие возможность автомобильному сообщению по трактам.

В 1927 г. был организован особый машинно-дорожный отряд, в котором были сосредоточены все имеющиеся машины и механизмы.

С мая 1927 г. опять-таки в целях повышения качества работ начала свою деятельность лаборатория, где впервые стали проводиться почвенно-грунтовые исследования дорог. 27 мая 1927 г. по Северному ОМесу закрепили и размеры обслуживаемых

участков дорог: «Длину околотка дормастеров оставить по нормам Трансплана 60 км для грунтовых и 30 км для дорог с каменной одеждой; длину обхода ремонтных для грунтовых дорог — 12 км, для дорог с каменной одеждой — 4 км».

Решались вопросы и подготовки кадров. Так, в Архангельске была создана школа с дорожно-мелиоративным уклоном. Преподавание велось 2 года с обязательной летней практикой. Изучались такие предметы, как геодезия, черчение, болотоведение, грунтовые дороги, покрытия их одеждой, мосты. Преподавали специалисты-дорожники. Экзамены принимались при обязательном участии комиссии Округа. Выпуск составлял 15—20 человек в год. Со временем росло число автотран-

спортных средств. На 1 апреля 1927 г. всего их было 134 единицы, в том числе: легковых — 23, грузовых — 40, специальных — 22, мотоциклов — 49, кроме того еще числилось 25 кладбищенских машин. Автомобильный транспорт медленно, но верно завоевывал первенство в сухопутных перевозках. Главнейшими причинами, тормозящими его быстрое развитие на Севере, являлись бездорожье, суровый климат Севера, отсутствие на рынках в продаже новых машин, чрезвычайно высокая стоимость автомобилей и жесткие условия расчета, отсутствие в Северном Округе ремонтных баз и ремонтных материалов, дороговизна эксплуатационных материалов и, как это ни покажется странным, конкуренция со стороны... лошади.

Стоимость гужперевозок с пуда была низкой: в летнее время — 35 коп., а в зимнее время — 25 коп., что составляло стоимость пудовой версты около 0,3—0,4 коп. Стоимость автоперевозок была примерно такой же, но выигрывала в самом главном — быстроте передвижения.

Результаты перехода от гужевых дорог к автомобильным в северном крае на 1930 год можно выразить для всей основной сети дорог (9883 км) в таких цифрах: протяжение проезжаемых для автомобиля участков дорог — 6,5 процента, трудно проезжаемых — 28,5 процента, непроезжаемых — 65 процента.

И все же это уже были первые успехи строителей автомобильных дорог.

Изготовление качественной асфальтовой смеси является необходимым условием для эффективной и успешной работы в строительстве дорог. Уже сегодня можно насчитать десятки типов разнообразных асфальтосмесительных установок, различающихся по мощности, качеству и уровню оснащения.

Сегодня пришло время открыть для себя технику нового качества производства, нового, более высокого уровня сервисного обслуживания и новых возможностей.

Асфальтосмесители фирмы «АММАНН», еще недавно бывшие далекой мечтой, перешагнули границы России. Целый ряд установок уже успешно работает в различных регионах.

Большой конструкторский отдел фирмы быстро обрабатывает любые запросы заказчика и делает это качественно. Мало кто из производителей подобной техники способен за два месяца после подписания контракта доставить машину на строительную площадку и в короткие сроки ввести сложную технику в эксплуатацию. Для фирмы «АММАНН» это реальная практика работы.

Из общего широкого спектра асфальтосмесителей, предлагаемых фирмой «АММАНН», мы хотим обратить ваше внимание на одну, на наш взгляд, самую необходимую для строителей дорог — мобильную установку по производству асфальта производительностью 120 тонн в час.

Эта установка была разработана в 1997 году и может удовлетворить запросы самых взыскательных покупателей.

Конструкторским бюро фирмы «АММАНН» разработан новый тип установки с учетом предложенных нами рекомендаций, специально для российских условий, терпимо относящийся к высокой влажности минерального материала.

Передвижную установку «АММАНН-ЕВРО» в контейнерном исполнении в считанные дни можно

перевезти и установить на площадке вблизи от участка строительства дороги, смонтировать и демонтировать за счет гидропривода без применения подъемного оборудования и своевременно ввести в эксплуатацию. Автономный дизель-генератор позволит сэкономить средства на

ввод трансформаторной подстанции, при этом не нарушая экологической обстановки вокруг площадки.

Установка «АММАНН-ЕВРО» полностью отвечает экологическим нормам, а качество производимого материала — всем современным требованиям дорожного покрытия.

## НОВЫЕ АСФАЛЬТОСМЕСИТЕЛЬНЫЕ УСТАНОВКИ ШВЕЙЦАРСКОГО КАЧЕСТВА



Система управления установкой «АММАНН-ЕВРО» позволяет не только производить точную диагностику оборудования, но и в считанные секунды выявлять все возможные неисправности. Удобный интерфейс, без привычного нам пульта управления, позволяет наглядно и удобно управлять установкой с 17 дюймового монитора. Обучения оператора, знакомого с технологией приготовления асфальта, практически не требуется.

Хочется также отметить, что при всей своей мощности и современной оснащении установка «АММАНН-ЕВРО» вполне доступна по цене по сравнению с аналогичными моделями и весьма выгодна в процессе эксплуатации благодаря своей надежности.

Можно добавить, что гарантией ко всему вышесказанному является сервисная служба со штатом персонала в количестве 30 человек, уже организованная в Москве и Омске на базе предприятий «Тельтосервис» и «Стройсервис» — фирм, давно известных своим ответственным и добросовестным подходом к выполнению работ и услуг.

Так как наша фирма имеет большой опыт работы с асфальтосмесителями фирмы «Тельтомат», мы также рекомендуем вам реконструкцию этих установок, разработанную фирмой «АММАНН».

**За более подробной информацией вы можете обращаться по телефонам представительства фирмы «АММАНН» в Москве.**  
**Тел./факс: 473-9327, 473-7530.**  
**Наш адрес: Москва, ул. Полярная, 31В.**



# БЫЛО ТАКОЕ, БЫЛО...



**Наш корреспондент Иван Козлов встретился со старейшим работником отрасли Виктором Степановичем ГОРЕЛИКОВЫМ, в числе первых начавшим строительство автомобильных дорог в Архангельской области и возглавлявшим это строительство. Вот что вспомнил ветеран труда.**

Сначала я предысторию своего назначения в Архангельск расскажу, из нее вам лучше прояснится та ситуация, которая складывалась тогда с дорогами на Севере.

Итак, я отвоёвал, поступил в знаменитый МАДИ и после его окончания поехал в Великие Луки восстанавливать разрушенные войной дороги. А какие там были разрушения, судите хотя бы по тому, что городок Белый, находящийся километрах в пятидесяти от Нелидово (а я попал именно туда), в ходе сражений несколько раз переходил из рук в руки. Так что от трассы живого места не осталось. Еще болотистую местность сюда добавьте, да даже с учетом того времени плохую нашу техническую вооруженность: на машинно-дорожную станцию был один бульдозер да старенькие автомобили ЗИС-150. Покрытие сначала делали булыжное, потом перешли на «черные» технологии: работали на гудроном, дегтем.

Но в середине пятидесятых область расформировали, и мне предложили с повешением ехать в Архангельск. Особого желания перебираться на Север я не испытывал, и поехал туда лишь ради

любопытства: посмотреть, что собой представляет окраина страны. Желание это совсем исчезло, когда посмотрел.

Даже железная дорога в город не вела, обрывалась на левом берегу Северной Двины. Дальше меня ждала переправа на катерке и непролазная грязь там, где не были настланы деревянные мостовые. Город выглядел бедно, каменных зданий — наперечет, а когда поинтересовался состоянием местной дорожной службы и условиями работы, то решил немедленно возвращаться поближе к цивилизации. После войны под Великими Луками хоть насыпи кое-где остались, хоть кое-какие болота были освоены, а тут — нулевой цикл, как говорится. К тому же грунты — пылеватые суглинки. Я уже знал, что это такое: ложка воды — бочка грязи. К тому же специалистов не было вообще...

Когда я уже понял, что «местный климат мне противопоказан», вышло встретиться с первым секретарем обкома партии Савелием Прохоровичем Логиновым.

— Убегаете, значит? — поинтересовался он.

Я честно признался, что именно это и намереваюсь сделать.

— Так и думал. Что за хилое поколение пошло — бежит от трудностей. А ведь в таких условиях только и можно проявить себя.

Меня никто еще до этого не обвинял в трусости, да и честолюбие сыграло...

Остался я в Архангельске.

Тогда при исполкомах были дорожные отделы. Вот в таком отделе я и начал трудиться.

Хорошо помню первое свое задание: наладить подвоз кирпича с керамического завода. Завод стоял в поселке Уйма, это всего километрах в пятнадцати от города. А возили его так: на санях доставляли к реке, там перегружали на баржу, баржа шла в Архангельский порт. Я как узнал это, так не мог скрыть удивления: неужто, мол, пятнадцать километров до-

роги проложить не можем? А мне в ответ: «Вот тебе и карты в руки. Считай это первым заданием».

Взял я машину, поехал на завод, на реконсцировку, так сказать. Только поездка моя закончилась на южной окраине города, там, где закончилась деревянная мостовая. Машина так основательно села в грязь, что я дверцу с трудом открыл. Вернулся в исполком, докладываю председателю, что без строительства добротной дороги регулярных поставок стройматериала не будет. Председатель руками машет: «Это же расходы большие! Примем решение лежневку соорудить».

А я эти лежневки в Великих Луках ликвидировал как пережиток прошлой эпохи. И тут пытался было доказать свое, но разве с большим начальством поспоришь?

...Лежневка выдержала с десятком груженых машин и рассыпалась, ушла под воду. Произошло это быстро, но к тому времени я уже успел цифрами обосновать вывод о том, что капитальная дорога к заводу обойдется городу все же дешевле, чем бесконечное строительство лежневок.

Эти километры были моими первыми, проложенными на северной земле. Они стали частью федеральной дороги на Москву еще тогда, когда дорога эта началась по правую сторону реки.

От Северодвинска до Архангельска — 35 километров. Речной трамвай шел туда два с половиной часа, поезд — три часа. Можно было еще из города в город добраться вертолетом. А вот дороги не существовало, поскольку из этих тридцати пяти тридцать проходили по болотам, глубина которых варьировала от 2 до 12 метров.

Не существовало дороги, но строить ее надо было.

Мы знали, что Северодвинск тоже зарождался на «гнилых» местах, при помощи гидронамыва. И хотя в отечественной практике такого еще не было, решили этим же путем создать насыпь будущей дороги. Обратились к специалистам Ленинградского ГипродорНИИ, те разыскали старые проекты...

Плавучие земснаряды в теплый период года исправно гнали пульпу по трубам. За первый же сезон было поднято около 250 тысяч кубов грунта. Направленной струей производилась и выторфовка.

Насыпь дополнительного уплотнения не требовала — вода

ведь уплотняет не хуже специальных дорожных механизмов. Процесс осадки после этого длился лет десять, то есть даже меньше, чем мы думали, потом затух. И вот уже более четверти века служит людям эта трасса.

Постороннему трудно поверить, что создавалась она в адских условиях. Да и мы сами порой сомневаемся: неужто было такое? Но потом смотрим старые снимки, находим взглядом почерневшие опоры линий электропередачи, которые мы тянули к земснарядам... Было такое, было!

Откройте карту, найдите на ней Долматово, по М8 это где-то между Вельском и Шенкурском. Левее, там, где тянется черная нитка железной дороги, расположена крупная станция Няндомы. Возле нее были ближайшие карьеры гравия для строительства автодороги. Ближайшие — это 150 километров, можете себе представить?

Но от Няндомы в Долматово не было никаких сухопутных сообщений, и гравий из карьеров заготавливал железнодорожные платформы, 400 километров ехал на север, в Архангельск, там перегружался на баржи и примерно те же 400 км шел водным путем к Шенкурску, а оттуда уже по «свежей» дороге доставлялся на, так сказать, передовую, туда, где мы тянули последние десятки километров до границы с Вологодской областью.

Но трудности были не только в том, чтоб покорять бездорожье. Не хватало грамотных специалистов, дело даже до того доходило, что наш основной подрядчик Минстрой отказывался от некоторых заказов — не мог найти их технических решений. И вообще нас не устраивала громоздкая структура организации дорожной стройки: неоправданно долго шли согласования нужных документов, случались препирательства между ведомствами...

Тогда решили создать специализированный трест, и руководить им поручили мне. Шесть лет он просуществовал, и полностью оправдал себя. Без него мы бы в восемьдесят шестом не перерезали ленточку на границе с вологодцами и не открыли бы еще сквозное движение автотранспорта от Архангельска до Москвы.

Тогда же я ушел на пенсию. Строил первый километр трассы, последний... Знаете, честно скажу: хорошо чувствовать, что не зря жизнь прожил.

Иван КОЗЛОВ, Виктор ЗАГУМЕННОВ (фото)

# «ВЕЗДЕ ИССЛЕДУЙТЕ ВСЕЧАСНО...»

**С**евер, как известно, не терпит суеты: в отличие от южных маршрутов сюда приезжают не в поисках острых ощущений и развлечений, а для того, чтобы успокоить душу и подумать о бренности бытия. Здесь, как писал Николай Рубцов, утверждаются трезвые порядки.

*А день вставал!  
И музыка зарядки  
Уже неслась  
из каждого окна!  
И, утверждая  
трезвые порядки,  
Упрямо волны  
двигала Двина...*

Совсем не случайно называют философичной прозу Федора Абрамова, Владимира Личутина. Совсем не случайно выходцы именно из этого края открывали новые земли, говорили новое слово в науках. Совсем не случайно человек с мировым именем — Милайло Васильевич Ломоносов — гордо называл своей малой родиной поморскую деревню, расположенную на Курострове. Юношей он вышел отсюда и вслед за рыбным обозом неспешно зашагал в сторону Москвы...

А давайте тоже успокоим душу, трезво рассудим, что негоже, побывав на Севере, не навестить Холмогоры, и проедем туда? А в проводники возьмем помощника начальника Управления автомобильными дорогами области Владимира Ивановича Бондаревского. Ему будет что нам рассказать во время пути.

Трогаем?

Минувем мост через Северную Двину и попадаем в царство леса. Справа, слева — сосны, ели...

— А вы знаете, — говорит Владимир Иванович, — из какого дерева забивали сваи под дома в Венеции? Из нашего, архангельского! Не скупились, везли его аж отсюда, и чем севернее было срублено оно, тем ценнее было. По плотности го-



довых колец качество древесины определяли.

Вот так! Хотя делай остановку и гладь эти шершавые смолистые стволы!

Впрочем, остановку сделать можно чуть дальше, когда слева от трассы меж стволами белых берез и сине-зеленых осин вы увидите цепь голубых озер. Их здесь три подряд: Заднее, Среднее, Смердьё. Если вы рыбак, советуем побросать спиннинг или попытать счастье на поплавочную: тут и плотва, и окунь, и щука... Если грибник или любитель лесной ягоды — тоже не разочаруетесь. Правда, все это отнимает немалое время, а нам лучше не отвлекаться, так как едем мы с определенной целью. Поэтому взглянули на озера — и дальше.

— Обратили внимание, как называется населенный пункт, который мы недавно миновали? — спрашивает Владимир Иванович. — Поселок дорожников. Мы его строили, причем на пустом месте. С него, можно сказать, эта трасса и началась...

Да, именно не от города в лес, а из леса в город начали прокладывать эту дорогу. Рядом — железнодорожная станция Исакогорка, склады с цементом, щебнем, другими строительными материалами. Потому и решили оборудовать здесь опорную точку дорожники и уж отсюда

идти к «нулевому километру»: делать подъезд к Архангельску. Поставили асфальтобетонный завод, общежитие, магазин, восьми- и двенадцатиквартирные дома...

— Слева — дом отдыха «Беломорье». Там есть минеральные источники, так что любители могут испробовать нашу воду. Неплохая. А для дорожников дом отдыха выделяется тем, что мы

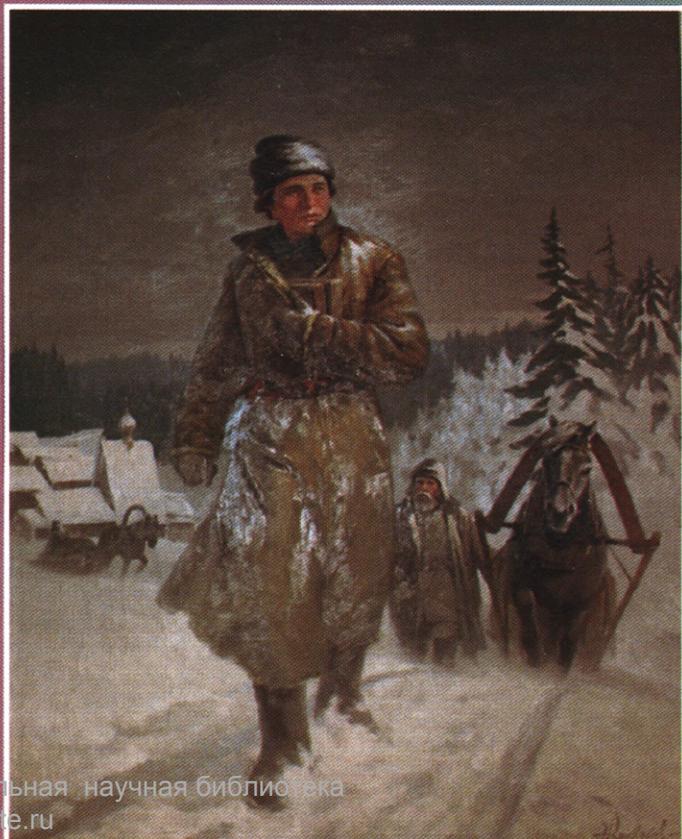
сюда даем путевки нашим работникам, пенсионерам...

Проехали речку Брусеницу. Если у вас с собой фотоаппарат и вы хотите оставить память о прелестях северной природы, то лучшего места не найти. Темная, но прозрачная вода, зелень куполом смыкается над ней, стожит на кусте добычу пичуга кирпичного цвета с длинным носом...



В этом здании размещен сейчас музей М.В. Ломоносова.

Так начал свой путь Михайло Ломоносов из Холмогор в Москву.



Холмогоры угадываются издали церковным куполом. Селенье это старинное, достаточно хотя бы сказать, что когда был заложен Архангельск, то первое имя его звучало так: Ново-Холмогоры. Далее дорога проходит мимо животноводческой фермы. Может, сей факт упоминать не стоило бы, да и человек, далекий от сельского хозяйства, слышал наверняка уди-



*Вид Холмогор с трассы.*

новских юбилеев ждали на острове важных гостей, и руководство области обратилось в соответствующее министерство в Москву: помогите в срочном порядке проложить шоссе. Из столицы звонок последовал уже в управление дорог: «Помогите!» Вот тогда-то впервые в практике региона дорожники применили здесь холодную асфальтобетонную смесь, доставленную баржами Бог знает откуда!

Скажем сразу: дом, в котором родился Ломоносов, не сохранился. Его уже не было и в конце XVIII века. Но зато остался небольшой пруд, выкопанный отцом Михайлы Василием Дорофеевичем: в нем некоторое время можно было держать живьем пойманную рыбу.

Здание, в котором размещается музей, было привезено сюда из Емецка в 1871 году. Размещались в нем то женское училище, то библиотека, то госпиталь, то столовая, то сельский клуб. Только в августе 1941 года сюда как в музей пришли первые посетители. В восьмидесятые годы ежегодно Куростров посе-

щали десятки тысяч человек. Они могли видеть более 650 экспонатов...

Человек, избалованный богатыми витринами столичных музеев, наверное, все-таки мало удивится, переходя здесь из зала в зал, рассматривая графическое изображение зеркального телескопа, рисунок домашней обсерватории Ломоносова, макет его физического кабинета, работы мастеров-косторезов, выполненные к славным датам юбилеев этого великого ученого, поэта. Но (может быть, после поездки, после ожидания паром у переправы, после получасовой прогулки от берега к зданию музея) все же царствует здесь некий дух, передающий атмосферу давно минувших

дней. Ловишь себя на этой мысли, рассматривая экспонаты, повествующие о быте старинной северной деревни, о повседневной жизни помора.

Мы выходим из музея и уже несколько иным взглядом смотрим на необыкновенной расцветки — то ли оно сизое, то ли серебряное — небо, на песчаную отмель реки, на резные наличники окон деревянных домов... Черт возьми, как необыкновенно здорово все-таки здесь! Как хорошо, что мы не обошли своим маршрутом этот остров, этот музей!

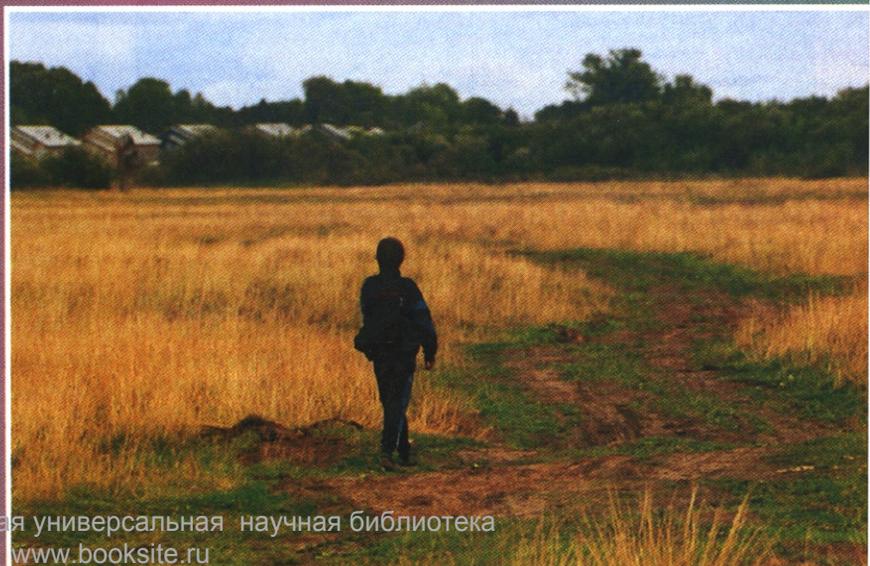
Впереди нас шагает юноша. Ему лет восемнадцать, он ровесник Михайле, рискнувшему отправиться отсюда в Москву. За плечами рюкзачок, похожий на котомку...

вительные истории о северной, холмогорской породе коров. Вот они, черно-белые, с умными глазами...

Грунтовая дорога обрывается у берега реки. Вам ждать здесь паром. Если есть время, можете подняться по склонам вправо-влево, полакомиться малиной, смородиной, черемухой. Этих кустарников и деревьев тут не то чтобы заросли, но сбить оскоминку хватит. Опять же, если вы рыбак, разматывайте лесу. Чем черт не шутит, может, попадется стерлядка или нельма. Впрочем, для местных жителей эта деликатесная рыба вовсе не редкая роскошь. С нами паром ждет мальчишка лет пятнадцати. «На миногу белорыбицу всегда вытащить можно, если место знаешь...»

Подходит паром — и через минут пятнадцать мы уже на Курострове. Идем к виднеющимся домам асфальтовой дорогой.

У этой дороги тоже есть история. К одному из лomo-



# НОЖИ ГРЕЙДЕРНЫЕ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ ДЛЯ ВСЕСЕЗОННОГО СОДЕРЖАНИЯ И РЕМОНТА ДОРОГ И ТЕРРИТОРИЙ

Разработка, изготовление и поставка ножей грейдерных нового поколения осуществляются московской производственной фирмой «Пигма-Кеннаметал».

## Ножи грейдерные двух типов

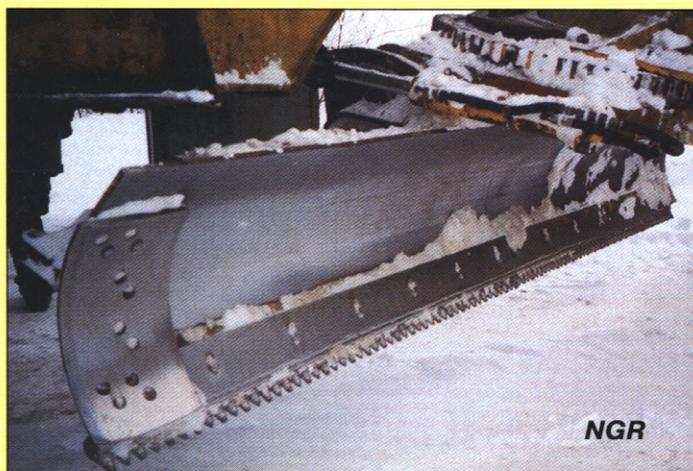


— NGR — нож многократного использования с быстросъемными резцами, оснащенными твердосплавными наконечниками

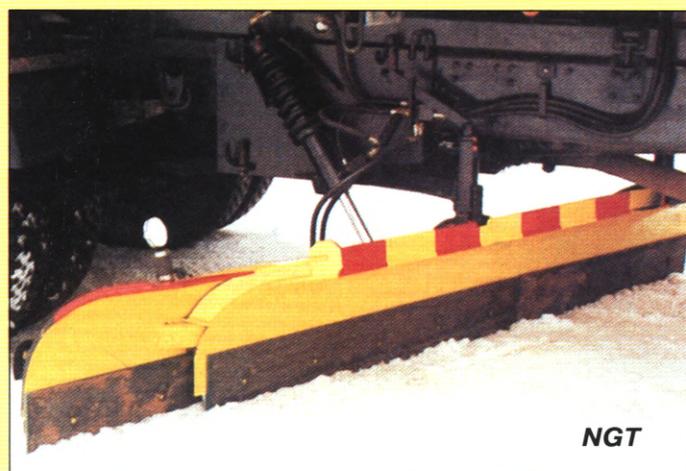


— NGT — нож с твердосплавным износостойким лезвием

## Назначение



NGR



NGT

Для удаления льда и плотного снежного наката с дорожных покрытий автомагистралей, а также для планировки и профилирования дорог и территорий рудников, угольных разрезов, строительных площадок с твердыми абразивными грунтовыми, щебеночными и гравийными покрытиями.

## Применение

Для оснащения отвалов всех типов российских и зарубежных автогрейдеров и дорожных машин с навесным оборудованием (КамАЗ, «Урал», МАЗ и др.).



**Эффективность** применения ножей NGR и NGT нового поколения доказана ведущими фирмами по содержанию дорог в России — Мосавтодор (г.Москва), «УАД и С» (г.Норильск), Норильскбыт (г.Норильск), Архангельский автодор (Архангельск), Красноярский автодор (Красноярск).

За рубежом — «ARCTIC MACHINE OY» (Финляндия), Дорожные департаменты Финляндии и Швеции, «Grader Service» (Эстония).



Россия, 113403, Москва,  
Ступинский проезд, 8г.  
Тел.: (095) 383 4074; (095) 384 9504,  
факс: (095) 383 5956



# Арзамасский, Киевский, Мценский, Турбовский ЗАВОДЫ

## Реализуют машины:

Цены в млн руб.,  
включая НДС

### Поливомоечные:

КО-713-01/КО-815-01 (ЗИЛ) — объем цистерны под воду 6,5 куб.м	108,1/113,8
КО-806-12 (КамАЗ 3-осн.) — объем цистерны под воду 11 куб.м	177,3
КО-806-07 (КамАЗ 2-осн.) — объем цистерны под воду 8 куб.м	176,5

### Пескоразбрасывающие:

КО-713-02 (ЗИЛ) — объем загружаемого сыпучего материала 3 куб.м	117,4
КО-815-02 (ЗИЛ) — объем загружаемого сыпучего материала 3 куб.м	126,2
КО-806-10 (КамАЗ 3-осн.) — вес загружаемого сыпучего материала 10500 кг	197,0
КО-806-04 (КамАЗ 2-осн.) — вес загружаемого сыпучего материала 7000 кг	201,1

### Комбинированные:

КО-713/КО-815 (ЗИЛ) — оборудование сменное зима, лето	130,9/142,1
КО-806-08 (КамАЗ 3-осн.) — оборудование сменное (зима, лето)	232,9
КО-806-01 (КамАЗ 2-осн.) — оборудование сменное (зима, лето)	221,0

### Автогидроподъемники:

АП-17А (ЗИЛ) — стрела (телескоп.), макс. подъем 17 м, груз. 200 кг, угол 360°	180,0
АГП-18-04 (ЗИЛ) — стрела (телескоп.), макс. подъем 18 м, груз. 200 кг, угол 360°	180,0
АГП-18-04 (ГАЗ) — стрела (телескоп.), макс. подъем 18 м, груз. 200 кг, угол 360°	173,0
АГП-22-04 (ЗИЛ) — стрела (локтевая), макс. подъем 22 м, груз. 300 кг, угол 360°	180,0
АП-17А (ГАЗ-диз.) — стрела (телескоп.), макс. подъем 17 м, груз. 200 кг, угол 360°	179,0

### Подметально-уборочные:

ПУМ-93-1 (ЗИЛ) — ширина убираемой поверхности 2,7 м, масса загружаемых загрязнений 4,1 т, объем бака 900 л, макс. раб. скорость 16,5 км/ч	130,0
ПУМ-93-3 (ГАЗ-диз.) — ширина убираемой поверхности 2,7 м, масса загружаемых загрязнений 3,0 т, объем бака 900 л, макс. раб. скорость 16,0 км/ч	125,0
КО-316 (ЗИЛ-бычок) — ширина убираемой поверхности 2,5 м, масса загружаемых загрязнений 2,0 т, объем бака 400 л, макс. раб. скорость 15,0 км/ч	121,0

### Вакуумные:

КО-503В-2 (ГАЗ) — объем 3,6 куб.м, произв. 240 куб.м/ч, глубина 4,0 м	84,0
КО-520 (ЗИЛ) — объем 5,0 куб.м, произв. 360 куб.м/ч, глубина 4,0 м	95,0
КО-505А (КамАЗ) — объем 10,0 куб.м, произв. 310 куб.м/ч, глубина 4,0 м	187,0
КО-526 (ЗИЛ-бычок) — объем 2,8 куб.м, произв. 240 куб.м/ч, глубина 4,5 м	88,0

### Канализационные:

КО-502Б (ЗИЛ) — объем 5,4 куб.м, очищ. труба 150—1000 мм, макс. давл. 10 МПа	127,0
КО-512 (КамАЗ) — объем 9,0 куб.м, очищ. труба 150—1000 мм, макс. давл. 16 МПа	282,0

### Илососные:

КО-510 (ЗИЛ) — масса загрузки 4,5 т, произв. 396 куб.м/ч, вакуум-насос 0,09 МПа	110,0
КО-507 (КамАЗ) — объем 7,0 куб.м, произв. 720 куб.м/ч, глубина 6,0 м	252,0

### Мусоровозы:

КО-413-3 (ГАЗ) — объем 7,0 куб.м, загрузка боковая манипулятором	95,0
КО-440 (ГАЗ) — объем 7,0 куб.м, загрузка задняя ручная	98,0
КО-431 (ЗИЛ-диз.) — объем 10,0 куб.м, загрузка боковая манипулятором	104,1
КО-431 (ЗИЛ-бенз.) — объем 10,0 куб.м, загрузка боковая манипулятором	103,0
КО-429 (ЗИЛ) — объем 20,0 куб.м, загрузка боковая манипулятором	177,0
КО-436 (ЗИЛ) — объем 10,0 куб.м, загрузка задняя манипулятором	109,0
КО-415 (КамАЗ) — объем 22,5 куб.м, загрузка боковая манипулятором	188,0
КО-426 (КамАЗ) — объем 17,0 куб.м, загрузка боковая манипулятором	180,0
КО-427-02 (КамАЗ) — объем 16,0 куб.м, загрузка задняя манипулятором	229,3
КО-427-03 (КамАЗ) — объем 18,0 куб.м, загрузка задняя манипулятором	242,0
КО-437 (КамАЗ) — объем 17,0 куб.м, загрузка задняя манипулятором	180,0
КО-442 (ЗИЛ-бычок) — объем 6,0 куб.м, загрузка задняя манипулятором	93,5
КО-442-01 (ЗИЛ-бычок) — объем 6,0 куб.м, загрузка задняя ручная	91,9



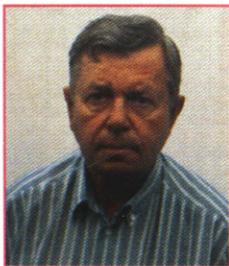
**Представительство  
в г. Москве:  
ЗАО "Коминвест-АКМТ"  
125171, г. Москва,  
4-й Войковский пр-д,  
дом 6.  
Отдел сбыта:  
150-18-44, 150-24-23,  
факс:  
150-00-25, 150-18-44.**

# ДОРОЖНОЕ НАСТУПЛЕНИЕ ИТАЛЬЯНЦЕВ В РОССИИ

Улучшение российских дорог — актуальная задача не одного поколения. Здесь каждая крупинка нового подхода на вес золота. Об одной такой крупинке наш рассказ. Отыскала ее итальянская компания с российским капиталом АО «Станитальяна». Не один десяток лет занималась она экспортно-импортными поставками металлообрабатывающего оборудования в Италию и Россию. Достаточно хорошо изучила возможности и особенности каждой страны. Российские и итальянские специалисты фирмы прекрасно знакомы со спецификой организации производства машин и оборудования как в России, так и в Италии. Это позволило фирме «Станитальяна» быстро и активно включиться в организацию кооперации между итальянскими и российскими предприятиями.

Освоив станкоинструментальный сектор, компания перешла к организации кооперативного производства в других областях машиностроения.

И вот в рамках Президентской программы «Дороги России» при поддержке ФДС и Отраслевого фонда развития машиностроения «Станитальяна» начинает организацию совместных итаलो-российских производств дорожно-строительной техники. Их цель — создание конкурентоспособной продукции на базе отечественных предприятий для кардинального улучшения российских дорог.



**— Улучшать можно по-разному, — говорит генеральный директор АО «Станитальяна» Владимир Иванович Маринин. — Один путь — закупить дорогостоящую, безусловно, неплохую зарубежную технику. Эксплуатировать ее до износа и опять закупить новую. А можно иначе. Изготавливать это оборудование с использованием иностранной технологии, некоторых комплектующих и узлов, но в России, что, безусловно, будет дешевле и создаст рабочие места на простаивающих отечественных заводах и фабриках.**

В какой мере удалось реализовать этот подход, можно было наблюдать на международной выставке дорожно-строительной техники «МОСКОН'97», в конце августа на поле московского Центрального аэродрома.

На стенде Объединенной группы итальянских производителей дорож-

ных машин и оборудования, которые собрала под свои знамена «Станитальяна», каждый день было особенно многолюдно. Например, заслуженный строитель РФ Владимир Петрович Демин приехал на выставку из далеких Чебоксар от ТОО «Трест «Союзэкскавация», и речь на переговорах шла о закупке итальянской техники для работы в северных условиях. То что техника произведена в южной стране, его не смущало. По своему прошлому опыту он с ней плотно общался и убедился на практике в ее надежности.

А вот **вице-президент брянской холдинговой компании «Строительные машины и механизмы» Николай Григорьевич Заворотнов** уже подписал в апреле этого года контракт на поставку узлов и агрегатов для сборки установок для приготовления битумных эмульсий производительностью 10 т/ч с известной итальянской фирмой «MASSENZA».

**— Уверен в надежности этих установок, — сказал Заворотнов, — а применение битумных эмульсий значительно улучшит качество дорожного полотна. Об этом мечтают все дорожники и автомобилисты. И я в их числе. Очень давно хочется ездить по нормальным дорогам. А здесь такой благоприятный случай подвернулся — появились итальянцы в России.**

Правда, благоприятный случай нужно было тщательно подготовить. Провести большую, на первый взгляд, незаметную работу. Зато теперь в объединенную команду вошли четыре мобильных и очень предпримчивые итальянские компании, каждая из которых — лидер в своей области рынка дорожно-строительной техники не только Италии, но и Европы. Свое присутствие в Москве сочли крайне важным и полезным для разворачивающегося дела. Каждую из них мы попросили представить свое направление и кратко обрисовать, что уже сделано.



**Генеральный директор «BERNARDI IMPIANTI International» Стефано Беллоли:**

**— Наше предприятие производит асфальтосмесительные установки, горелки для сушильных барабанов и рукавные фильтры для асфальто-**

**месительных установок. Уже работаем полным ходом с АО «Саста» в Сасове Рязанской области по совместному изготовлению асфальтосмесительных установок для нужд российских дорожников.**



**Начальник коммерческого отдела «BITELLI SPA» Бруно Ровери:**

**— Мы делаем асфальтоукладчики, вибрационные катки, машины для холодного фрезерования асфальта и сотрудничаем с российским АО «Брянский арсенал» из Брянска. Уже изготовили несколько машин для холодного фрезерования асфальта.**



**Генеральный директор «MASSENZA SRL» Альберто Массенца:**

**— Наша фирма производит установки для битумных эмульсий и модифицированных битумов, бетоноукладчики и нагревательные котлы. В кооперации с механическим заводом № 345 (г.Балашиха Московской области) и НПО «Машиностроитель» (г.Брянск) мы изготавливаем установки для приготовления модифицированного битума и битумных эмульсий.**



**Технический директор «COMEC» Флавио Довико:**

**— Наша сфера — производство установок для дробления, сортировки и промывки базальтовых и известня-**

**вых пород. На стадии проработки — проект с НПО «Машиностроитель» по производству оборудования для дробления, сортировки и промывки щебня с улучшенными характеристиками.**

На вопрос, какое значение представителю фирм придадут сотрудничеству с россиянами, все четверо единодушно ответили: «Огромное!» Из трудностей, которые мешают работе, указали на российскую медлительность в принятии решений. Бурный итальянский темперамент еще не уловил национальных особенностей своих партнеров.

И все же реальный результат сотрудничества достаточно весом для начального периода. Общий объем реализации в России машин и оборудования, созданных на базе взаимовыгодных итало-российских соглашений, составил в 1996 году семь миллионов американских долларов.

Причина такого успеха во многом связана с принципами, которые АО «Станитальяна» заложила в процесс двухстороннего сотрудничества. Наиболее важные из них стоит раскрыть подробнее. Так, доля участия российских предприятий в производстве новых готовых машин и оборудования постоянно увеличивается, а цена для потребителя уменьшается. Уже сегодня она меньше на 10—15 процентов по сравнению с ценами на аналогичное оборудование чисто зарубежной сборки.

По достижении определенной квоты выпуска машин и оборудования, изготовленных на кооперативных началах, российские партнеры получают секреты «ноу-хау» и лицензии на их производство.

Особо тщательное внимание уделяется обучению российского персонала технологии производства, монтажу оборудования, правилам эксплуатации. Для этого не жалуют средств на проведение обучения как на производстве, так и с выездом за границу.

Объединенная группа итальянских производителей дорожных машин предлагает российским покупателям современную дорожно-строительную технику, гарантирует качество технического обслуживания, обучения правилам эксплуатации машин, консультации по технологии дорожного строительства.

## Наш адрес:

АО «Станитальяна» —  
STANITALIANA S.P.A.  
Виа Марио Идиомы, дом 6 —  
20090 Ассаго (Милан), Италия  
Via Mario Idiomi, 6 — 20090  
Assago (MI), Italia  
Тел. — (392) 488-51-11  
Факс — (392) 488-24-56  
Телекс — 320025 STANI  
Представительство в Москве:  
тел. — (095) 333-90-10

# ВЫСОКОКАЧЕСТВЕННЫЙ КАМЕННЫЙ МАТЕРИАЛ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬНОЙ И ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛЕЙ



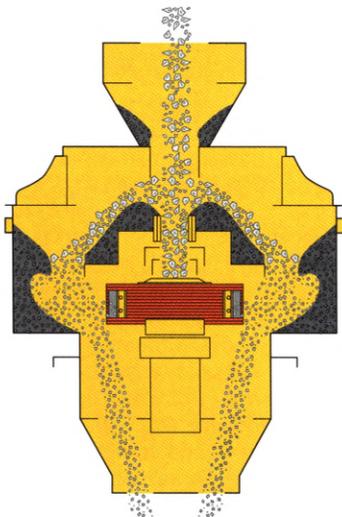
Полный спектр конусных дробилок, включающий дробилки Hydrocone (Хайдрококон) тысячной серии и серии Barmax Duoactor (Бармак Дуоактор), означает, что компания Svedala (Сведала) может обеспечить Пользователя именно той дробилкой, которая нужна для производства высокока-

годаря уникальной гидравлической системе управления — Hydroset (Хайдросет). Характерной особенностью дробилок этой серии является специальная форма камеры дробления, позволяющая поддерживать постоянный размер разгрузочной щели дробилки вне зависимости от степени износа марганцевистой стали футеровки.

Дробилки серии Бармак Дуоактор сочетают в себе, с одной стороны, испытанный временем принцип работы роторной дробилки с вертикальным валом, с другой — новый принцип гидрокаскадной подачи материала — Hydracascade (Хайдрокаскад), и с третьей — принцип дробления "камень дробит камень". Благодаря этому, при невысоких текущих затратах, используя дробилки Бармак Дуоактор, можно получать кубовид-

ный щебень мелких фракций и/или качественный дробленый песок для строительных работ.

Сведала является также мировым лидером в производстве грохотов, поставляющим все возможные типы грохотов для любой цели, любой



качественного кубовидного каменного материала — щебня, дробленого песка любой крупности, до самой мелкой фракции.

Серия дробилок Хайдрококон включает в себя модели различной производительности — от 200 до 2000 т/ч. Все они, будучи сложными современными машинами, просты в управлении. Благодаря обширной сервисной сети, любая



потребности. Последним достижением в этой области является грохот Duo-Flo (Дуо Фло), в котором в полной мере используются преимущества принципа разделения при свободном падении для отсева как крупно-, так и мелкозернистых материалов.

Что бы Вам ни понадобилось — стационарные или мобильные дробильно-сортировочные заводы, просто дробилки или грохоты, иные элементы дробильно-сортировочных систем — без колебаний звоните нам. Сведала поможет Вашему предприятию достичь высококлассных результатов в производстве каменных материалов для строительных работ.

## SVEDALA



SVEDALA РОССИЯ

(Головной офис)  
192289 Санкт-Петербург  
пр. 9-го Января, 15А  
Тел. +812-172 46 33

109052 Москва  
Нижегородская ул., 33  
Тел. +095-742 78 95

# 60 ЛЕТ ОАО «ДОРОЖНЫЕ ЗНАКИ» ЗАБОТИТСЯ О БЕЗОПАСНОСТИ НА АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГАХ РОССИИ

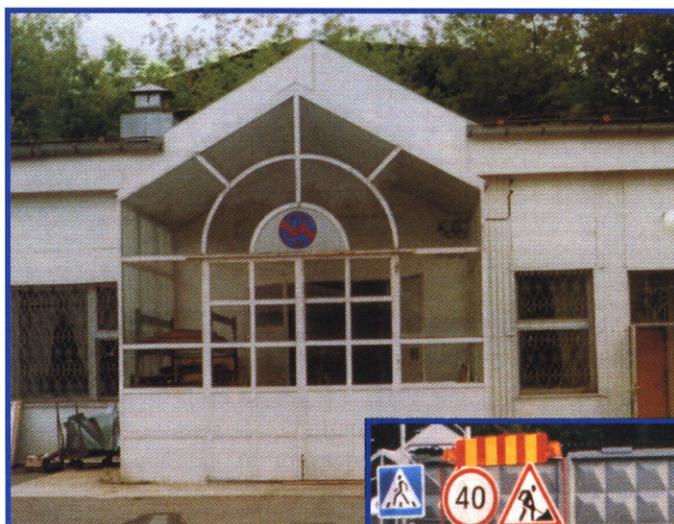


**Нынешний год богат на круглые даты: 850 лет Москве, 40 лет со дня запуска первого искусственного спутника Земли, 80 лет октябрьским событиям... И, конечно, каждый дорожник страны знает о 60-летию самого крупного в России завода, производящего средства информационной обеспечения участников дорожного движения.**

О буднях и перспективах ОАО «Дорожные знаки» наш корреспондент Николай Василенко беседует с генеральным директором ОАО «Дорожные знаки» Олегом МАЛАГОЙ.

**— Как начиналось ОАО «Дорожные знаки»?**

— 60 лет назад это были небольшой цех по производству эмульгаторов для ремонта автомобильных дорог и небольшой



участок по производству дорожных знаков и указателей.

Когда смотришь на продукцию завода шестидесятилетней давности, понимаешь, как далеко вперед мы шагнули. И все же, несмотря на примитивизм этих первых конструкций, нам они дороги — это наше начало.

**— Дорожники России знают продукцию ОАО «Дорожные знаки» не только из публикации в нашем журнале. Многие из них являются вашими постоянными заказчиками. Как вам удается не растерять их и привлечь новых заказчиков.**

— Секретов у нас нет. Работаем, учитываем потребности дорожников, применяем в производстве новые технологии и материалы, обновляем ассортимент. Это, пожалуй, самое главное.

**— Расскажите об этом подробнее.**

— Сейчас мы выпускаем продукцию с использованием световозвращающих пленок известной фирмы ЗМ. Дорожный знак или указатель, изготовленный по этой технологии, отражает свет от фар движущегося автомобиля строго под углом 30° на уровне глаз водителя. И днем и ночью его хорошо видно за 600 м. По данным



ГАИ, на участках дорог, обустроенных нашими знаками, аварийность снижается более чем на 20 процентов. Автомобилистам тоже приятно ехать по нарядной, хорошо обустроенной дороге. Кроме того, своевременная информация об условиях движения позволяет экономить до 12 миллионов литров топлива на каждый миллион автотранспортных средств в месяц.

ОАО «Дорожные знаки» выпускает информационные щиты и указатели, дорожные знаки любых типоразмеров для дорог и улиц как на стальной, так и на пластиковой основе. Спортивно-технические клубы и автошколы заказывают у нас специальные наборы дорожных знаков.

Кроме дорожников, среди наших постоянных заказчиков и АЗС, и торговые центры, и гостиницы, и пункты придорожного сервиса. Все они и многие другие нуждаются в качественных информационных указателях.

**Хотелось бы вернуть к дорожникам. Почему они**

**отдают предпочтение продукции ОАО «Дорожные знаки»?**

Во-первых, продукция ОАО «Дорожные знаки» работает на дороге без потери качества более 10 лет, и это выгодно отличает ее от дешевых, но недолговечных конструкций, которые выходят из строя и подлежат замене уже на 2-й год эксплуатации.

И, во-вторых, яркое, не выгорающее покрытие знаков с глянцевою поверхностью, которая отталкивает грязь, практически не требует ухода как в летнее, так и в осенне-зимнее время.

Приобретая наши знаки, дорожник экономит дважды — на капитальных затратах и на эксплуатационных расходах.

ОАО «Дорожные знаки», на наш взгляд, вносит достойный вклад в реализацию Президентской программы «Дороги России».

**— Разрешите поздравить вас и коллектив ОАО «Дорожные знаки» с 60-летием предприятия. Каждый день из этих 60 лет ОАО «Дорожные знаки» заботились о безопасности на автомобильных дорогах России, и результаты этой работы трудно переоценить.**

— Спасибо и вам. А если у читателей остались вопросы,

**звоните (095) 582-2662, (095) 583-9874.**

**Телетайп 346541 ДОЗНАК и приезжайте: Россия, 141002, г. Мытищи Московской обл., ул. Шарাপовское поле, 1. ОАО «Дорожные знаки».**



# ПОРЯДОЧНОСТЬ И ПРОФЕССИОНИЗМ — ЗАЛОГ УСПЕХА!



ОАО «УРАЛКАЛИЙ»

- ◆ СОЛЬ
- ТЕХНИЧЕСКАЯ
- ◆ ПЕСКО-СОЛЯНАЯ
- СМЕСЬ ДЛЯ ПОСЫПКИ ДОРОГ



Гибкие системы взаиморасчетов

Наши постоянные заказчики  
— Правительство Москвы  
и Санкт-Петербурга

Москва, ул. Октябрьская, дом 7, строен. 3  
Тел.: 288-87-88, 288-79-05, 288-23-54  
Факс 288-81-52



## СПЕЦОДЕЖДА НА ВАШ ВКУС

ОБЪЕДИНЕННЫЙ ОПТОВЫЙ СКЛАД ШВЕЙНЫХ МАТЕРИАЛОВ И ФУРНИТУРЫ

МОСКОВСКАЯ ОБЛ.,  
Г. ЩЕРБИНКА,  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ, 39

Ткани: (095) 712-71-25  
Спецодежда: 712-83-90  
Фурнитура: 712-86-09

### ФИЛИАЛЫ:

Ростов-на-Дону: (8632) 35-33-99  
Воронеж: (0732) 55-53-51  
Иваново: (0932) 38-98-27  
Минск: (017) 278-88-82  
Киев: (044) 444-13-45  
Нижний Тагил: (3435) 23-41-35  
С.-Петербург: (812) 166-56-05  
Донецк: (0622) 92-13-09  
Краснодар: (8612) 57-14-72  
Пенза: (8412) 69-50-90  
Пермь: (3422) 33-37-90  
Саратов: (8452) 25-80-43



ИНТЕРНЕТ: областная универсальная научная библиотека

<http://www.textiles.ru> [www.booksitel.ru](http://www.booksitel.ru)

## ВСЕ ПРИЦЕПЫ РОССИИ КамАЗ, МАЗ, "Волга", "Москвич"

бортовые, тентованные, цельнометаллические, самосвальные, шасси, изотермические, рефрижераторы, контейнеровозы, тяжеловозы, автовозы и др. (более ста моделей).

Прицепы с управляемыми тележками для перевозки ферм длиной до 33 м и массой до 60 т. Автоцистерны самого широкого назначения, включая пищевые, битумовозы большого объема и гидронаторы. Площадки, роспуски, панелевозы, цементовозы.



Принимаем  
вексели.  
Проводим бартер,  
взаимозачет.  
Запчасти (тел.: 484-62-19)

Продажа в кредит.

к грузовым а/м, ВАЗ, ГАЗ, АЗЛК (оптом и в розницу)

Тел.: (095) 187-6400 187-6372

## Подписная карточка журнала "Автомобильные дороги" на 1998 год

Подписчик (фирма или Ф.И.О.) \_\_\_\_\_  
Полный почтовый адрес, телефон, факс \_\_\_\_\_

Месяц	I	II	III	IV	V	VI
Номер журнала	1	2	3	4	5	6
Цена 1 номера (тыс. руб.)	18	18	18	18	18	18
Количество экземпляров						

## Подписная карточка журнала "Наука и техника в дорожной отрасли" на 1998 год

Подписчик (фирма или Ф.И.О.) \_\_\_\_\_  
Полный почтовый адрес, телефон, факс \_\_\_\_\_

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

## Уважаемые коллеги!

Если вы забыли или не успели подписаться на журналы издательства «Дороги» на 1998 г. по каталогу «Газеты, журналы» агентства «Роспечать» или по каталогу «Деловая пресса России», мы готовы высылать вам журналы «Автомобильные дороги», «Наука и техника в дорожной отрасли», «АвтоГид» в необходимом количестве с учетом почтовых расходов.

Если Вы хотите быть в гуще жизни отрасли, идти в ногу со временем, присоединяйтесь к многотысячной семье их подписчиков и читателей. На все вопросы вам ответят по телефонам:  
**(095) 284-31-89; 284-38-38**



# 1 Международная выставка «Промышленный транспорт» ПРОМТРАНС-98



Москва, Культурно-выставочный центр «Сокольники», 3—6 марта 1998 г.

*Уважаемые господа!*

Ассоциация предприятий промышленности и транспорта «АСПРОМТРАНС» и культурно-выставочный центр «Сокольники» имеют честь пригласить вас принять участие в выставке ПРОМТРАНС-98. Выставка проводится при официальной поддержке Министерства транспорта РФ, Министерства путей сообщения РФ, Госстроя РФ и Торгово-промышленной палаты РФ.

### Основные разделы выставки:

- Техника, технология, эксплуатация, проектирование, строительство автомобильных дорог и искусственных сооружений, бетонные и асфальтобетонные заводы
- Автомобили для перевозки грузов, тяжеловесных и других специальных грузов; карьерные автосамосвалы
- Специальные прицепы и полуприцепы

- Строительно-дорожные машины: экскаваторы, бульдозеры, скреперы, краны и др.
- Специальные виды промышленного транспорта
- Универсальные и специализированные контейнеры
- Устройства и средства механизации и автоматизации погрузочно-разгрузочных и складских работ
- Средства и системы управления, автоматизированные информационные системы

Параллельно с выставкой проводится конференция «Промышленный транспорт на пороге XXI века», где будут представлены доклады по основным направлениям развития промышленного транспорта ведущими российскими и зарубежными специалистами.

*За подробной информацией обращайтесь в оргкомитет и дирекцию выставки:*

Тел. (095) 131-44-01, 138-10-71, 268-76-05, 268-07-09.

Информационный спонсор



**А.Д. ГЕРАСИМЕНКО**

Работники дорожной службы Нижегородской области, все нижегородцы понесли тяжелую утрату. На 55-м году жизни скончался генеральный директор открытого акционерного общества «Нижегородавтодор»

### АЛЕКСАНДР ДМИТРИЕВИЧ ГЕРАСИМЕНКО.

Александр Дмитриевич родился 6 декабря 1942 года на хуторе Упрямовском

Паласовского района Волгоградской области. В 1965 году он окончил Волгоградский институт инженеров городского хозяйства.

Тридцать лет А.Д. Герасименко отдал дорожной отрасли, начав свою деятельность в 1967 году с должности главного инженера Сергачского ДСУ № 3.

С 1985 года он был бессменным руководителем областного объединения «Нижегородавтодор». При его непосредственном участии создавалась совре-

менная сеть автомобильных дорог области. Под его руководством были сданы в эксплуатацию такие крупные объекты дорожного строительства, как обход Н.Новгорода, 1-я очередь обхода г.Урения, обход с.Кантаурова.

За огромный вклад в развитие дорожного хозяйства А.Д. Герасименко был награжден орденами «Знак Почета» и Трудового Красного Знамени, за многолетнюю плодотворную работу, большой вклад в развитие и со-

вершенствование сети автодорог ему присвоено звание «Почетный дорожник».

Александра Дмитриевича отличали высокий профессионализм, широкая эрудиция, внимательное и доброжелательное отношение к людям.

Светлая память об Александре Дмитриевиче Герасименко навсегда сохранится в сердцах его коллег и всех, кто его знал и с ним работал.

Коллектив  
ОАО «Нижегородавтодор»



# ЗАО "ЛЕО" — ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР KENWOOD

СРЕДСТВА ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ  
**РАДИОСВЯЗИ**

- Портативные и мобильные радиостанции
- Ретрансляторы со 100% циклом работы
- Транкинговые системы
- Бесплатная гарантия
- Сертификаты Минсвязи
- Лицензии

Минсвязи 7290Р, 1590 ОР

**NEW!**



Россия, 117313, Москва,  
Старокалужское шоссе, 62, эт. 7.  
Тел.: (095) 128-3352, 719-7611,  
719-7622, 719-7633, 719-7644

Представительства в Самаре, Уфе,  
Перми, Чебоксарах, Тобольске,  
Екатеринбурге, Казани

**Благоприятные условия для дилеров**

одн.



Подумай о  
Реклама —

# ДВИГАТЕЛЕ



# ДВИГАТЕЛЬ

торговли.  
'ялэонягленэ  
квнлэвэиэтшо

Закажи  
1998

# ДВИГАТЕЛЬ В



Принимаем поздравления с нашим двухлетием.

## ЯНВАРЬ

Пн	Вт	Ср	Чт	Пт	Сб	Вс
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

## МАЙ

Пн	Вт	Ср	Чт	Пт	Сб	Вс
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

## СЕНТЯБРЬ

Пн	Вт	Ср	Чт	Пт	Сб	Вс
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30			

## ФЕВРАЛЬ

Пн	Вт	Ср	Чт	Пт	Сб	Вс
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	

## ИЮНЬ

Пн	Вт	Ср	Чт	Пт	Сб	Вс
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

## ОКТАБРЬ

Пн	Вт	Ср	Чт	Пт	Сб	Вс
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

## МАРТ

Пн	Вт	Ср	Чт	Пт	Сб	Вс
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

## ИЮЛЬ

Пн	Вт	Ср	Чт	Пт	Сб	Вс
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

## НОЯБРЬ

Пн	Вт	Ср	Чт	Пт	Сб	Вс
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30						

## АПРЕЛЬ

Пн	Вт	Ср	Чт	Пт	Сб	Вс
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30			

## АВГУСТ

Пн	Вт	Ср	Чт	Пт	Сб	Вс
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

## ДЕКАБРЬ

Пн	Вт	Ср	Чт	Пт	Сб	Вс
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		