

АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ

4-97

"Власть меняется, проблемы остаются"

Укращение строптивой

Фараоны среди нас?

**Путеводитель:
территориальные автомобильные
дороги Владимирской области**



Казалось бы, тема совещания "О результатах работы дорожной отрасли в 1996 году и основных задачах на 1997 год" должна была настроить его участников на обсуждение сугубо специфических дорожных проблем и путей их преодоления. О них, естественно, тоже говорилось. Но почему какая-то тревога царила в зале совещания? И ни приветственные слова заместителя председателя правительства Ставропольского края **С. Кучеренко** и мэра Кисловодска **В. Бекетова**, ни даже южное тепло и уют тихого курортного городка не смогли смягчить ее. Речь на совещании пошла о самом главном — о судьбе отрасли в целом. Увы, причин для тревоги накопилось предостаточно.

Они были подробно проанализированы в основном докладе, который сделал первый заместитель министра транспорта Российской Федерации, руководитель автомобильно-дорожной службы **А. Насонов**.

Уже длительное время дорожная отрасль не может выбраться из цепи структурных преобразований. Как известно, только в прошлом году их было два. А на горизонте замаячило новое, связанное с решением о реорганизации правительства России. Как обеспечить стабильность управления отраслью в таких нестабильных условиях? Вопрос, пока остающийся без ответа.

Сколько усилий было затрачено на то, чтобы обеспечить принятие Федерального закона "О внесении изменений и дополнений в Закон Российской Федерации "О дорожных фондах в Российской Федерации". Дорожников здесь поддержали Государственная Дума и Совет Федерации. Однако Президент России наложил вето на уже принятый закон.

Приведенные в докладе факты свидетельствуют о неблагоприятном состоянии федеральных авто-

мобильных дорог: **более половины протяженности всей дорожной сети имеют неудовлетворительную прочность, более трети не обладают необходимым сцеплением, у 22,8 процента отсутствует требуемая прочность, почти 10 процентов исчерпали свою пропускную способность.**

Из общего количества капитальных мостов 5 процентов находятся в аварийном состоянии, 40 процентов требуют реконструкции и основательного ремонта. Положение усугубляется постоянным ростом интенсивности движения и нагрузок на дорожное покрытие, что обусловлено быстрым ростом в стране транспортных средств.

Данная проблема тесно связана с безопасностью дорожного движения. Из общего количества ДТП 12,2 процента произошли в прошлом году по причинам неудовлетворительных дорожных условий: скользкости и неровности покрытия, недостаточной освещенности проезжей части и т. д.

Для того чтобы привести сеть в состояние, отвечающее нормативным требованиям, **необходимо 1322 млн руб. на реконструкцию и 2387 млн руб. на ремонтные работы (в ценах 1991 г.)** без учета дополнительной стоимости специальных мероприятий на пересечениях дорог, а также затрат на ремонт и реконструкцию мостов. (Отметим, что речь идет о федеральных дорогах, которые составляют 8 процентов от сети дорог общего пользования.)

Состояние и уровень развития автодорог страны непосредственно влияют на основные экономические показатели — валовый внутренний продукт, уровень цен, доходы бюджета и степень занятости населения. В этой связи развитие автомобильных дорог в Российской Федерации становится национальной проблемой, требующей неотложного реше-

Виктор КАБАКИН, Виктор ЗАГУМЕННОВ (фото), наши корр.

КАК ДУЖНЕТСЯ, ТАК И ОТКЛИКНЕТСЯ

Народная мудрость, вынесенная в заголовок, пожалуй, достаточно точно отражает положение, сложившееся в последнее время вокруг дорожной отрасли, обсуждать проблемы которой собрались 12—15 марта 1997 г. в Кисловодске участники очередного, IX Всероссийского совещания дорожников. Форум был представительным — 270 человек, среди них руководители дорожных органов и организаций, представители администраций субъектов России, ответственные работники автомобильно-дорожной службы Министерства транспорта Российской Федерации, Федерального дорожно-строительного управления при МО России, Главного управления Государственной автомобильной инспекции МВД России, акционерных обществ и ассоциаций, зарубежные гости.

ния для скорейшего выхода страны из кризиса и обеспечения ее экономического развития.

Что делает рачительный хозяин, когда видит неполадки в своем хозяйстве? Вопрос скорее риторический, да и ответ на него не требует особой премудрости. Надо закупать или производить новую технику и материалы, внедрять более совершенную технологию, использовать положительный опыт. Конечно, для этого требуются финансы.

Об острейшей проблеме (в которой уже раз!) — отсутствии достаточных средств для дорожной отрасли, помимо основного докладчика,

говорили другие выступавшие. Именно по этой причине контрольные цифры, установленные Президентской программой "Дороги России", оказались невыполненными.

Нельзя сказать, что абсолютно ничего не делается по исправлению положения. Как отметил в своем выступлении директор Дирекции "Дороги России" **В. Мосалов**, в 1996 г. введен в действие временный порядок погашения задолженности предприятий нефтепереработки по налогам в Федеральный дорожный фонд в порядке товарного возмещения организациям дорожного хозяйства поставками ГСМ и других не-



фтепродуктов, привлечены кредиты Всемирного банка, в дорожные фонды направлялась выручка за выдачу разрешений на размещение рекламы в полосе отвода автомобильных дорог, разработано положение о порядке компенсации ущерба, наносимого тяжеловесными автотранспортными средствами при проезде по автомобильным дорогам и т. д. Но этого явно недостаточно.

О причинах сложной ситуации с финансированием говорил заместитель начальника дорожного департамента **А. Пясецкий**. К концу 1996 г. Федеральный дорожный

фонд не получил в виде доходов 7,6 трлн руб. На спад налоговых поступлений значительное влияние оказали следующие факторы: "выпадение" доходов фонда в связи с реализацией постановления Правительства Российской Федерации от 10 марта 1995 г. № 240, согласно которому сельскохозяйственным производителям предоставлялся товарный кредит на получение горюче-смазочных материалов; задолженность нефтеперерабатывающих предприятий по налогу на ГСМ; решение Правительства Российской Федерации о предоставлении

налоговых отсрочек; сокрытие доходов субъектами хозяйственной деятельности; отсутствие решения Минфина России по выполнению Указа Президента Российской Федерации о компенсации в связи с исключением из доходов фонда акцизов, полученных при продаже легковых автомобилей в личное пользование граждан. Особенно критическая ситуация сложилась в отчетном году в связи с решениями правительства Москвы и Санкт-Петербурга, основанных на постановлении Конституционного суда Российской Федерации, о приостановке с 1 сентября 1996 г. перечислений в фонд дорожных налогов, собираемых с предприятий и организаций городов.

Анализ причин показывает, что в их основе лежат, главным образом, правительственные решения и решения высших федеральных органов государственной власти.

Положение может усугубиться тем, что нынешняя редакция проекта Налогового кодекса вместо целевого финансирования дорожного хозяйства предусматривает отчисление средств по остаточному принципу. Возврат к остаточному принципу финансирования неминуемо приведет к ухудшению транспортно-эксплуатационного состояния сети автодорог общего пользования (со всеми вытекающими отсюда негативными последствиями для экономики страны в целом) и срыву реализации Президентской программы "Дороги России".

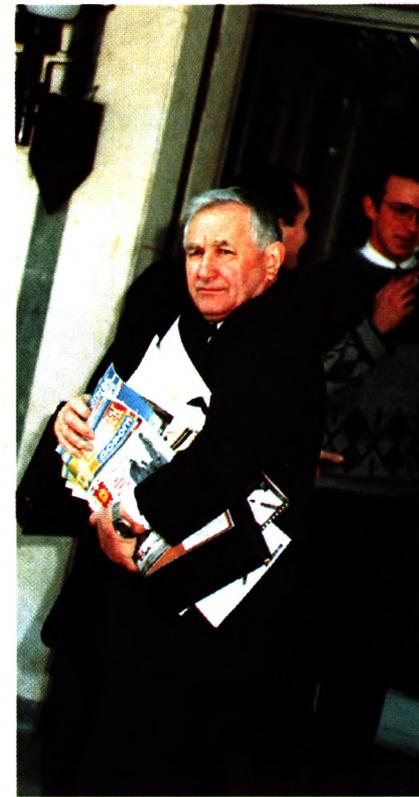
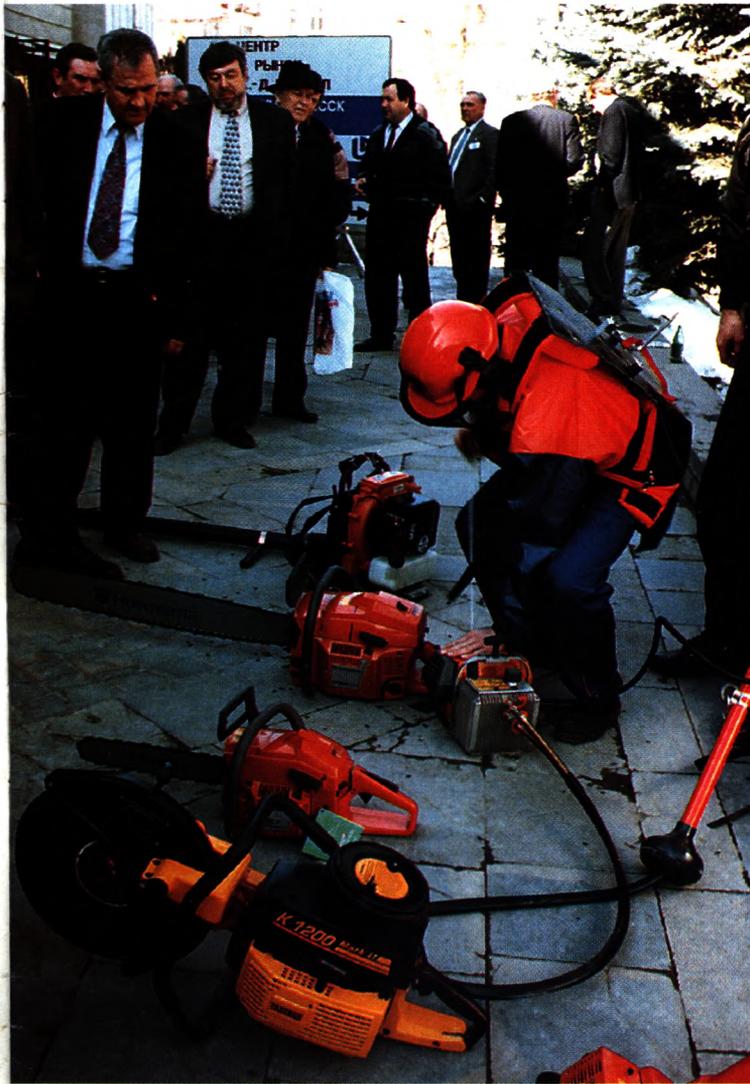
Есть ли выход из создавшегося положения? Да, есть. Об этом в частности говорил начальник Департамента регулирования и развития автомобильно-дорожной службы **О. Сковрцов**.

Не исчерпаны до конца возможности положительно повлиять на ситуацию в связи с наложением Президентом вето на Федеральный закон о внесении изменений и дополнений в Закон о дорожных фондах. Необходимо обеспечить принятие Федерального закона "О порядке образования и использования Федерального дорожного фонда Российской Федерации". Тем самым будут созданы правовые основы, которые впредь не допустят блокирования решения о перечислении средств в дорожные фонды. Важнейшей задачей является внесение соответствующих поправок в проект Налогового кодекса. Это позволит отстоять существующую систему дорожных налогов, целевой характер накопления и использования средств. Наконец, необходимо принять все меры по недопущению отвлечения средств дорожных фондов на другие нужды.

Для реализации указанных задач требуются согласованные и энергичные действия всех руководителей дорожных организаций. Важно организовать формирование объективного общественного мнения на создавшуюся ситуацию с финансированием дорожной отрасли, усилить работу с органами государственной власти в центре и администрациями на местах, депутатами Государственной Думы по принятию поправок в Закон о дорожных фондах и проект Налогового кодекса Российской Федерации.

В прениях также выступили начальник Дорожного департамента **Н. Ван**, первый заместитель начальника ГУ ГАИ МВД России **В. Тимошин**, заместитель начальника Дорожного департамента **В. Ковалев**, начальник отдела внедрения новой техники и технологий Дорожного департамента **А. Черников**, директор Федеральной дирекции лабораторного контроля **Н. Быстров**, председатель Центрального регионального отделения Академии транспорта России **Е. Лобанов**, председатель ЦК отраслевого профсоюза **В. Мохначев** и др.

Совещание приняло соответствующее решение. Его участники обратились с посланиями к Председателю Государственной Думы Г. Селезневу и Председателю Совета Федерации Е. Строеву, в которых просили Федеральное Собрание отнестись с пониманием к нуждам дорожников и поддержать их в решении назревших проблем.



В 1977 году
награжден
орденом
"Знак Почета"



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

Учредители:
Федеральный дорожный департамент
Минтранса Российской Федерации,
ЗАО «Издательство «Дороги».
Издатель:
ЗАО «Издательство «Дороги»
Генеральный директор Поляков В.Ф.

Главный редактор
ПОЛЯКОВ В.Ф.

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ :

заместитель главного редактора
(редактор номера)

СТАРОСТИН В.И.,

главный художник

АКУЛИНИНА О.И.,

заместитель главного редактора

АСТАШИН В.В.,

первый заместитель генерального
директора издательства

ИЛЬИНА Р.П.,

заместитель генерального директора

КАЯЕВ А.Н.,

заместитель генерального директора
издательства

РУБАН В.С.,

заместитель генерального директора
издательства

СОРОКИН Ю.К.

РЕДАКЦИЯ:

ответственный секретарь

ЛИПСКАЯ В.Ф.,

ИВАНОВСКАЯ Л.М.,

КОВАЛЕНКО Л.И.,

КОЗЛОВ И.Т.,

ПРОКАЗОВ Н.В.

ОТДЕЛЫ ИЗДАТЕЛЬСТВА:

общественных связей

АФНАСЬЕВ О.Ф.,

подготовки рукописей

ПОЗДНЯКОВА Л.В.,

рекламы

КУШНИРЕНКО Н.В.,

распространения

КРАШОНКИН А.А.

компьютерная верстка

ПРОКУДИНА Л.А., САФОНОВ С.В.

Фото ЗАГУМЕННОВА В., АСТАШИНА Ю.,

ВЛАСОВОЙ Н., УТКИНА И., ЧАЛОВА Г., ЯКОВЛЕВА 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.Е. Пушкина

Отпечатано UPC Consulting Ltd., Vaasa, Finland.

Апрель 1997 г.



С МЕСТА СОБЫТИЯ

Кабакин В. — Как аукнется, так и откликнется 1

ИЗ ПЕРВЫХ РУК

Заместитель главы администрации Владимирской области Сергей Филиппов: "Власть меняется, проблемы остаются" 6

АКТУАЛЬНО

Горлов П. — От МКАД и дальше 8

Рубан В. — Спасите Минское шоссе! 9

ДОРОЖНЫЕ ФОНДЫ

Асташин В. — Хочется им проехать "зайцем" 10

ЛИДЕРЫ

Ольгин В. — Такая у нас работа 14

РЕМОНТ И СОДЕРЖАНИЕ

Иванов В. — Укрощение строптивой 16

ЖЕНСКИЙ ВОПРОС

Ивановская Л. — Дороги Надежды 18

ТРИБУНА РУКОВОДИТЕЛЯ

Ванюков В. — На муромской развилке 20

ВETERАНЫ

Николаев В. — Добрая слава дорожника 21

ПРОБЛЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ

Курого П. — Чем проще — тем... эффективнее 22

СТРОИТЕЛЬСТВО

Проказов Н. — Владимирские новостройки 24

ПОДГОТОВКА КАДРОВ

Северов В. — Школа мастерства 26

ПУТЕВОДИТЕЛЬ

Территориальные автомобильные дороги
Владимирской области 29

ДЕЛОВАЯ ХРОНИКА

..... 37

ПРОЕКТЫ

Беляков С. — Платные дороги: реальность и перспективы 38

ДЕЛА И ЛЮДИ

Седой В. — Годы, спрессованные в жизнь 40

ДОРОЖНОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ

Проказов Н. — И снова пришел рассвет 43

НАША БИОГРАФИЯ

(К 70-ЛЕТИЮ ЖУРНАЛА)

Сорокин Ю. — "Черная дыра" бездорожья 44

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ

Литвиненко В., Завьялова В. — Латвийский серпантин 46

О ВРЕМЕНИ И О СЕБЕ

Шостенко Н. — "Был верный друг — тревожный чемодан" 48

АРХИВАРИУС

Бирюкова Т. — Екатерина II, дорожница 49

РУССКИЕ СВЯТЫНИ

Ивановская Л. — "Ищу я в этом мире сочетанья
прекрасного и вечного" 50

КУМИРЫ РОССИИ

Седых Г. — Виктор Тихонов — великий тренер и патриот 52

ПАМЯТЬ

Буданов Ю. — А вначале был титульный мост 54

БУДЬТЕ ЗДОРОВЫ!

Черняков Ю. — Добрые "жгучки" 56

ОТВЕЧАЕТ ЮРИСТ

Буданов Ю. — Обязанности и права машинистов 57

ПРОГРАММА "ДОРОГИ РОССИИ"

Региональные дирекции: задачи и функции 58

СПУЧАЙ В ПУТИ

Черкашин Н. — Фараоны среди нас? 60

Кроссворд 64

WITH PLACE OF EVENTS

Kabakin V. — The echo responds to the call 1

AT FIRST HAND

Filippov S. — Dispite the power changes the problems remain all the same 6

PROBLEM OF TO-DAY

Gorlov P. — Farther from the MKAD 8

Ruban V. — Save the Minsk Highway! 9

ROAD FUNDS

Astashin V. — They want to drive as "a bilker" 10

LIADERS

Ol'gin V. — We have such a work 14

REPAIR AND MAINTENANCE

Ivanov V. — Taming of an obstinate one 16

FEMALE PROBLEM

Ivanovskaja L. — The way of hope 18

TRIBUNE OF CHIEF

Vanjukov V. — On the Murom branch 20

VETERANS

Nikolaev V. — The good fame of a highway engineer 21

MANAGEMENT PROBLEMS

Kurago P. — The plainer... the more effective 22

CONSTRUCTION

Prokazov N. — The Vladimir projects 24

TRAINING OF SPECIALISTS

Severov V. — School of skill 26

GUIDE

The territorial roads of the Vladimir region 29

OFFICIAL CHRONICLE 37

DESIGNS

Beljakov S. — The paid roads: reality and perspectives 38

DEED AND MEN

Sedov V. — Years which are pressed in life 40

ROAD MACHINE-BUILDING

Prokazov N. — Dawn came again 43

OUR BIOGRAFI

Sorokin Ju. — "The black hole" of lack of proper roads 44

FOREIGN EXPERIENCE

Litvinenko V., Zovjalova V. — The Latvian hairpin bend 46

ON TIME AND ON ONESELF

Shostenko N. — The "worried" suitcase as a true friend 48

ARCHIVIST

Birjukova T. — Catherine II as a highway engineer 49

RUSSIAN SACREDS

Ivanovskaja L. — I seek concord of the beautiful and eternity in this world 50

IDOLS OF RUSSIA

Sedykh G. — Viktor Tikhonov is the great coach and patriot 52

MEMORY

Budanov Ju. — There was a title bridge from the first 54

KEEP WELL!

Chernjakov Ju. — Kind "burnings" 56

LAWYER REPLY

Budanov Ju. — Duties and rights of machinists 57

"HIGHWAYS OF RUSSIA" PROGRAMME

Region managements: problems and functions 58

INCIDENT IN THE WAY

Cherkashin N. — Are there "Pharaoh" among us? 60

Cross-words 64

Главному редактору журнала "Автомобильные дороги" Полякову В.Ф.

Уважаемый редактор!

Я отработал в дорожных организациях 51 год. Был десятником, мастером, инженером, 32 года, до ухода на пенсию, возглавлял ДРСУ-10. Трое моих сыновей тоже дорожники. За свою работу награжден семью орденами и медалями, удостоен званий "Заслуженный строитель России" и "Почетный дорожник".

Приятно, конечно, быть "заслуженным" и "почетным", только одними званиями сыт не будешь. После ухода на заслуженный отдых мне назначили пенсию в размере 350 тыс. рублей в месяц. Как прожить на нее пожилому человеку, если треть уходит на лекарства? И другое обидно: ветераны-дорожники получают постыдную пенсию, бедствуют, а руководители дорожных организаций разъезжают по заграницам, покупают дорогую мебель и легковые машины, тратят бешеные деньги на ремонт своих офисов. От себя и ветеранов-дорожников, которые, я уверен, поддержат меня, обращаюсь к руководителям всех рангов: помогите ветеранам, повремените с заграничными поездками и другими дорогостоящими расходами. Помогите выжить своим бывшим работникам.

Уважаемый редактор, не отправляйте это письмо по инстанции, в лучшем случае на него придет дежурная отписка. Мы же ждем содействия и помощи.

ИГНАТОВСКИЙ

Василий Никитович,
Краснодарский край,
станция Куцевская, дом 3, кв. 1.

Подписаться на журналы издательства "Дороги" "Автомобильные дороги" и "АвтоГид" на II полугодие 1997 года вы можете в любом отделении связи на любой срок по каталогу агентства "Роспечать" (внимание: журнал переведен в каталог агентства "Роспечать" из каталога АРЗИ).

Мы гарантируем доставку журналов по любому адресу в мире.

Подписной индекс журнала "Автомобильные дороги":

для индивидуальных подписчиков

— 70004,

для предприятий и организаций

— 88759.

Подписной индекс журнала "АвтоГид":

— 72059.

Точка зрения редакции может не совпадать с мнением автора.

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

За содержание рекламных материалов редакция ответственности не несет.

ФИРМА



ЕВРОБЛОК-СТАНДАРТ

Фирма "Евроблок-Стандарт" ПРЕДЛАГАЕТ новые строительные материалы в г. Омске

"Евроблок-Стандарт" — единственное в своем роде предприятие в огромном регионе Западной Сибири. Современная технология на итальянском оборудовании позволяет выпускать оригинальную и высококачественную продукцию.

СТЕНОВЫЕ И ОБЛИЦОВОЧНЫЕ БЛОКИ

**9 видов
3 цвета**

**множество
оттенков**

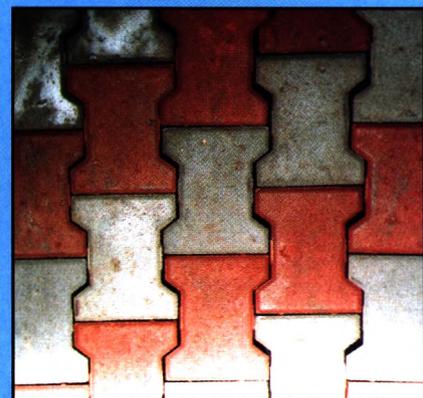
размеры 39 x 19 x 19 см

прочность

до 300 кг/см²

морозостойкость

до 75 циклов



ТРОТУАРНАЯ ПЛИТКА

**4 вида
3 цвета
множество
оттенков**

размеры 24 x 22 x 8 см
прочность до 500 кг/см²
морозостойкость до 200 циклов
истираемость 0,4 г/см²



По вопросам заказов обращаться по адресу:
644085, г. Омск, ГСП, АО "Железобетон № 5".
Тел. (3812) 66-96-52; тел./факс 31-45-56.

Директор — Белов Максим Евгеньевич
ООО "Евроблок-Стандарт".

Трудна и опасна работа дорожника. Зимой необходимо бороться со снежными заносами и гололедом. А как только снег сходит, весна обнажает старые и новые дорожные "раны". Начинается период ямочного ремонта. Движение на дорогах усилилось и даже зимой не ослабевает. Как оградить работников от опасности, как избежать дорожно-транспортных происшествий?

На помощь дорожникам приходит ЗАО "РемДорРос-Сервис". По оценкам специалистов, среди предприятий и фирм, занимающихся сервисным обслуживанием ремонтно-строительных и дорожных работ, эта фирма прочно лидирует по темпам роста, европейскому качеству продукции, комплексному и оперативному решению проблем.

Кроме известных всем дорожных знаков, указателей и информационных щитов, здесь выпускают спецдежду и средства ограждения, распространенные во всем мире: яркие конусы (КС-2), которые не деформируются даже после наезда на них КамАЗов, в 40-градусный холод; пластиковые

Европейский сервис для российских дорожников



водоналивные барьеры для перераспределения потоков движения автомобилей; полосатые ленты, которыми опоясывают места работ и аварий; сборно-разборные пластиковые заборы, вежи, столбики и другие изделия.

Все выполнено из ярких материалов и оснащено световозвращающими элементами, что повышает безопасность на дорогах.

Европейское качество продукции и невысокая стоимость по сравнению с европейскими аналогами (в два раза ниже) стали возможны за счет нестандартных технических решений, ресурсосберегающих технологий,

внедрения новых пластиковых материалов и изготовления продукции на российских производственных базах.

Тесное сотрудничество с НИИ Спецтехники МВД России, специалисты которого помогают решать самые сложные технические задачи, позволяет постоянно усложнять гамму изделий. Так, год назад фирма наладила выпуск малогабаритного осветительного комплекса (МОК), работающего в автономном режиме. Пневматическая телескопическая мачта, выдвигающаяся на высоту 4,3 м, с помощью прожектора освещает площадь до 300 кв. м. Весь комплекс сво-



бодно размещается в багажнике "Жигулей", а развернуть его может один человек за 15 мин. МОК сразу же стал пользоваться огромной популярностью среди дорожников и нефтяников России.

За последние два года ЗАО "РемДорРос-Сервис" увеличило число партнеров и заказчиков с нескольких десятков до многих сотен. Да и неудивительно! Ведь создание европейского сервиса для российских дорожников — дело новое и перспективное.

Полную информацию о продукции ЗАО "РемДорРос-Сервис" вы можете получить по телефонам:

(095) 572-77-32, 572-39-07,
факс (095) 573-1022.

Адрес: Россия, 141400,
г. Химки, ул. Гоголя, д. 9а.
ЗАО "РемДорРос-Сервис".

САТОРИ® КОРПОРАЦИЯ

ГДЕ ВЗЯТЬ ДЕШЕВЫЙ ЩЕБЕНЬ?

В рамках экологической программы Москвы фирма "САТОРИ" с 1996 г. успешно перерабатывает отходы железобетонных конструкций, используя английское оборудование "PARKER PLANT". В основе переработки лежит принцип механического дробления железобетона щековым способом с отделением арматуры. Стоимость приемки отходов в Москве позволяет нашим заказчикам экономить значительную часть средств по сравнению с утилизацией на свалках. В марте средняя стоимость утилизации мостовых железобетонных конструкций составляла 130—150 тыс. руб. за 1 м³, в "САТОРИ" стоимость приемки на переработку — 60—70 тыс. руб. за 1 м³, а обычные отходы (плиты, блоки, опоры и т. п.) принимаются по цене 45 тыс. руб. за 1 м³.

Продуктом переработки является щебень из дробленого бетона фракции 5—100 мм. Физико-механические характеристики щебня позволяют широко использовать его в дорожном строительстве.

Цена щебня в настоящее время составляет 80 тыс. руб. за 1 м³. Возможна доставка по Москве и области.

С марта 1997 г. "САТОРИ" производит и продает гранитный фракционированный щебень в г. Долгопрудном Московской области.



— *Сергей Николаевич, известно, что в новой должности вы недавно, но всю жизнь прожили на Владимирщине и в целом знакомы с положением дел и с проблемами области. Как бы вы оценили состояние дорожной сети с точки зрения рядового пользователя?*

— Да, я родился, учился, женился, трудился — все здесь, на Владимирщине, а точнее — в городе Коврове. У меня большая семья, мама, сестра. Одним словом, корни. Во Владимире только-только начинаю обживать и буквально неделю назад приступил к обязанностям заместителя главы областной администрации. О состоянии дорожной сети области могу судить больше как бывший строитель и автолюбитель. По моему, в целом она справляется с возросшей в последние годы транспортной нагрузкой и соответствует нынешнему уровню экономического и социального развития области. Практически во все населенные пункты теперь можно проехать по асфальтированной дороге, ведется строительство обходов и мостов, а зимой областные и местные дороги, в чем вы можете лично убедиться, содержатся в хорошем состоянии. В то же время известно, что ряд строительных объектов законсервирован, тот же Судогодский обход, требуют реконструкции обветшалые мосты, необходимо провести уширение некоторых магистралей и т. д.

Если сравнивать нашу дорожную сеть с другими регионами по основным показателям, то, на мой взгляд, она ни в чем им не уступает. Говорю это с уверенностью, поскольку как строителю мне довелось достаточно поездить, а у строителя, известно, глаз наметан.

— *Кстати, как строителю сразу такой вопрос: вы с чего обычно начинали новый объект: с дорог?*

— Вообще-то с проекта. Дороги, признаться, относят обычно на последнюю очередь. Дело в том, что при строительстве часто меняются многие условия, в том числе схемы подключения объекта к коммуникациям, и если сначала уложить асфальт, то его потом придется несколько раз перепахать. Поэтому дороги стараются делать потом, в последнюю очередь, как благоустройство, перед сдачей. Такова практика, хотя, я знаю, многим хотелось бы, чтобы было наоборот: сначала дороги.

— *Для отдельных строительных объектов эта практика (дороги — потом), наверно, справедлива и рациональна, но не для всей отрасли, а тем более государства. Во Владимирской области, например, практически остановлено дорожное строительство, люди не получают зарплату, а ставка дорожного налога одна из самых низких в стране. Как вы к этому относитесь?*

— К тому, что люди не получают зарплату и не ведется дорожное строительство, отношусь, как к большой беде. И в этом плане, уверяю вас, администрация старается делать все, чтобы поправить положение. У нас получила развитие практика взаимозачетов, используем другие рычаги. Что касается ставки налога — все не так просто. Налог, на первый взгляд, можно бы и увеличить, но какой в этом толк, если его все равно не платят? Большинство заводов, фабрик, предприятий не располагает необходимыми оборотными средствами, простаивает. Если бы они аккуратно пе-

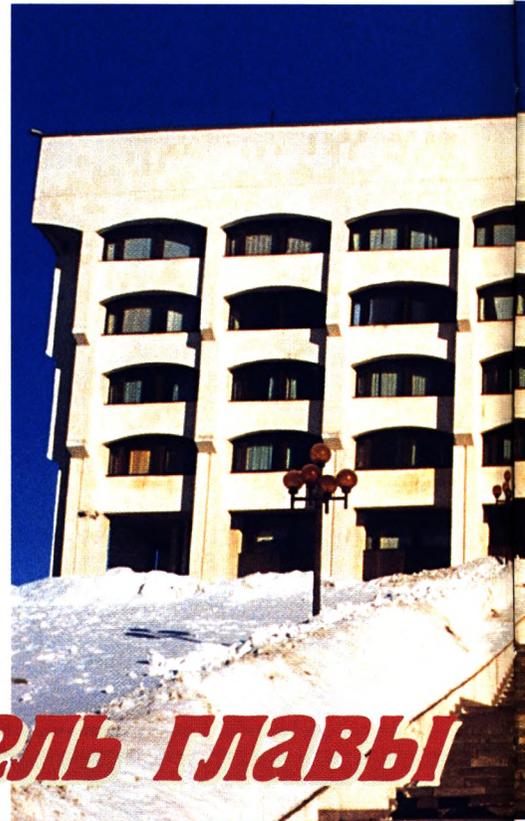
Об авторе.
Сергею Николаевичу Филиппову — 42 года. После окончания Владимирского политехнического института работал на кафедре этого учебного заведения, а затем, более 20 лет, на Ковровском домостроительном комбинате. Последние 13 лет — директором. Под его руководством комбинат стал одним из лучших предприятий области.

Заслуженный строитель России. Женат, имеет троих детей.



АНОНС!

Сеть территориальных дорог общего пользования Владимирской области — а это более 5 тыс. км — считается одной из лучших в России, а опыт ее обслуживания, с использованием нор-



Заместитель главы администрации Владимирской области Сергей Филиппов: "Власть меняется, проблемы остаются".

речисляли положенные 2 процента — не было бы и проблем. Но они их не перечисляют — нет денег. Значит, основная нагрузка ложится на немногие работающие коллективы и они как бы должны за всех отдуваться. Ну давайте "уложим" и их. Кому это нужно? Надо ли увеличивать в этом случае ставку налога? Думаю, не надо.

Насколько мне известно, сейчас решается вопрос о новом дорожном налоге, в котором заложена иная концепция отчислений в Федеральный и территориальный фонды. Будем надеяться, она окажется эффективной и приемлемой для всех.

— *То есть дело не только и не столько в процентах ставок налога, сколько в*



мативного метода, — заслуживающим самого широкого распространения и поддержки. Подборку материалов "Владимирский дорожник" читайте в этом номере журнала.

идет транспорт с большими нагрузками на ось. Мы с пониманием относимся к нынешней ситуации в Вооруженных Силах, не требуем помощи военных в строительстве тех же дорог, но мы хотим, чтобы и этот фактор учитывался федеральной властью, когда решаются вопросы, касающиеся выделения средств на реконструкцию стратегически важных дорог и утверждения их перечня.

— Сергей Николаевич, говоря о дорожных проблемах, мы вольно или невольно все время обращаемся к центру,



реальных деньгах, в уровне собираемости налогов, и эта проблема, наверное, больно бьет не только дорожников?

— Вы правы, дело не только в процентах, тем более фиксированных. Мы проанализировали, например, тарифы и сборы за электроэнергию в области и пришли к выводу, что они завышены, значит, можно было бы этот налоговый пресс на промышленность немного ослабить. Потом, реальные деньги по сравнению с векселями и взаимозачетами, мягко говоря, дело, не выгодное, в общей сложности они теряют, в результате всех превращений, до 30 процентов!

Что касается конкретной ставки налога в дорожные фонды, полагаю, областная Дума не согласится повысить ее. В нашей области не многие предприятия аккуратно платят налоги, и развивать дорожную отрасль за их счет, увеличив ставку налога, было бы несправедливо.

— Тогда за чей счет: федерального бюджета?

— Наша область транзитная. По ее дорогам идут транспортные потоки на Нижний Новгород, на Москву, Ярославль, Рязань. И не только по федеральным магистралям. Значительная часть транспорта пользуется бывшими республиканскими, а ныне областными дорогами, на обслуживание которых идут деньги исключительно из местного бюджета. Почему бы не включить их в перечень федеральных и, естественно, финансировать за счет федерального бюджета? Дорога на Нижний — одна из самых напряженных в стране, загружены магистрали на Муром, Касимов, Рязань...

Наши дороги важны и в стратегическом отношении, по ним везут различную военную технику,

федеральным властям и государственному бюджету. У вас нет такого впечатления, что дорожная отрасль одной ногой еще осталась там, в 80-х, в плане хозяйстве?

— В мою бытность директором комбината нам выставляли за тепло счета, которые, буквально, всех шокировали: по 600 миллионов! Пробовали разобраться, говорят: а у нас такая себестоимость. Тогда мы пошли по другому пути: построили собственную котельную для комбината и тем самым сократили затраты на тепло в 5 раз!

На мой взгляд, многие предприятия, и не только дорожной отрасли, в переходный период от командной экономики к рыночной не сумели использовать благоприятные условия, накопить первоначальный капитал, как-то обезопасить себя и подстраховаться на случай, если придут трудные времена. Такие времена пришли, и многие дорожные организации с ходу забуксовали. Не буду углубляться в вопросы, что, как и когда надо было сделать, тем более я не специалист в этой отрасли. Но, думаю, дорожники больше уповали на внимание и заботу о них "сверху", чем на конкретные реформы, на проценты дорожного налога, чем на структурную перестройку. Не берусь судить, на каком этапе сейчас дорожная отрасль, но если область в январе 1997 года собрала всего 57 процентов налогов, причём половину по взаимозачетам, можете представить себе положение в бюджетных организациях, у дорожников.

— Эта ситуация, очевидно, повлияла и на выбор избирателей: во Владимире новый губернатор и новая команда администрации.

— Выбор избирателей комментировать не буду, они его сделали, и точка. Сегодня нам меньше всего хотелось бы разделять общество на бывших и нынешних, коммунистов и демократов, правых и левых. И те, и другие хотят, чтобы была стабильная экономика, работа, личная безопасность. Они хотят ездить по хорошим дорогам на хороших автомобилях, и наша задача им в этом помочь. И никаких революций в отдельно взятом регионе. Наш курс на эффективную, разумную, социально ориентированную экономику. Думаю, его разделяют и правые, и левые. Экономику, которая впереди политики. Вот, скажем, решили сделать благое дело — бесплатный проезд в общественном транспорте для многих категорий людей. Это политическое решение обернулось экономическим крахом: теперь за проезд почти никто не платит, а у администрации нет денег на дотацию транспортникам. То есть сначала льготы раздавали, а потом за голову взялись: где же на них денег взять?

— Но случается, без денег остаются важные экономические проекты, например, Судогодский обход. Не собираетесь же вы войти в историю Владимирской области как человек, погубивший этот проект?

— Собираюсь туда поехать, оценить ситуацию на месте. Знаю, что его надо достраивать, и как можно быстрее. Дело за малым — финансированием. В историю административной власти входить, собственно, и не собираюсь, поскольку всегда считал себя строителем и только строителем. Но когда новый глава администрации пригласил на должность заместителя, не мог отказать и постараюсь в меру своих сил помочь ему и области с меньшими потерями пережить это трудное для всех время, реализовать перспективные идеи. Например, по незавершенному строительству. По области оно "тянет" примерно на 700 миллиардов рублей, достройка же обойдется в 1,3 триллиона, а длительная остановка приведет к полному разрушению объектов. На всю достройку денег у бюджета нет. Так не лучше ли на льготных условиях передать эти объекты тем, кто их достроит? Государству, всем нам от этого только польза.

— Сергей Николаевич, прежде чем поблагодарить вас за интервью и пожелать успеха на новом поприще, позвольте выразить надежду, что дорожники Владимирской области и дирекций федеральных дорог, проходящих по ее территории, всегда встретят в этом кабинете понимание и помощь в решении проблем, которые зависят от администрации области.

— Безусловно. Область у нас небольшая, с Владимиром Ивановичем Аникиным, начальником Управления автомобильных дорог, и некоторыми другими руководителями-дорожниками я знаком не первый год и не думаю, что в будущем возникнут проблемы, которые нельзя будет решить. Еще раз повторяю, что дорожные кадры в области сильные, а опорная дорожная сеть, несмотря на все трудности, продолжает развиваться, давая хороший пример экономике области.

Беседовал
Владимир СТАРОСТИН

Павел ГОРЛОВ,
заместитель директора Дирекции
по реализации программы "Дороги России"

ОТ МКАД И ДАЛЬШЕ

Принятый Государственной Думой и одобренный Советом Федерации Федеральный закон "О внесении изменений и дополнений в Закон Российской Федерации "О дорожных фондах в Российской Федерации" натолкнулся на мощное противодействие со стороны ряда СМИ, которые вдолбливают мысль о том, что "лоббистские группы" в обеих палатах Федерального Собрания Российской Федерации якобы:

ограбили предприятия — ставка налога на пользователей автомобильных дорог увеличена в 6 раз;

нарушили Конституцию России — ущемили права двух субъектов России — городов федерального значения Москвы и Санкт-Петербурга;

ограбили регионы — деньги территорий изъяли в федеральный бюджет неизвестно на какие нужды, т.е. направили их в ближайшую "черную дыру";

ограбили Москву — остановили реконструкцию МКАД.

Давайте же разберемся в тексте Федерального закона и его последствиях для предприятий, регионов, Москвы и Российской Федерации.

1.

Ставка налога на пользователей автомобильных дорог

Федеральный налог на пользователей автомобильных дорог был введен Законом от 18.10.91 "О дорожных фондах в Российской Федерации". Согласно ему первоначальная ставка налога на пользователей составляла 0,4 процента от суммы реализации продукции (работ, услуг), но этой же статьей закона законодательным органам республик, краев, областей и автономных образований было предоставлено право увеличивать ставку налога.

В результате размер ставки налога на пользователей автомобильных дорог, установленный в различных регионах России, колеблется в пределах от 1,0 процента до 4,0 процента. Усредненная ставка налога для предприятий в целом по России составила около 2,5 процента. Причем Государственная Дума ограничила верхний предел увеличения ставки налога и предусмотрела возможность ее снижения. В любом регионе она может составлять от 1,25 процента до 3,75 процента.

Указанный диапазон обеспечивает сохранение уже принятых законодательными (представительными) органами субъектов Российской Федерации размеров ставок налога. Необходимость снижения ставки возникает только в двух субъектах России (Воронежская и Тамбовская области), а повышения — в трех субъектах России (Республика Алтай, Ямало-Ненецкий АО и Таймырский АО).

Следовательно, авторы многочисленных публикаций, мягко говоря, лукавят, заявляя об увеличении налогового бремени на предприятия.

Роста платежей законом не предусматривается.

2.

Соблюдение конституционных прав субъектов Российской Федерации

В июле прошлого года Конституционный суд Российской Федерации признал не соответствующими Конституции Российской Федерации отдельные положения закона о дорожных фондах в части, касающейся Москвы и Санкт-Петербурга. Поэтому налоги стали зачисляться в их территориальные дорожные фонды.

По Конституции, вопрос о доходной части бюджета не мог быть решен за счет изъятия средств у одного или нескольких субъектов Российской Федерации. Поэтому Государственная Дума ввела единый для всех субъектов России подход, реализовала единственно возможный способ, нашла принципиальное решение, позволяющее продолжить выделение регионам России субвенций и дотаций на выравнивание уровня развития сети автомобильных дорог общего пользования.

В итоге территориям выделены дополнительные финансовые ресурсы в размере 4 трлн рублей. Распределение этих средств между субъектами Российской Федерации утверждено в Федеральном законе о федеральном бюджете на 1997 год.

3.

Зачисление средств налога на пользователей в дорожные фонды

Федеральным законом "О внесении изменений и дополнений в Закон Российской Федерации "О дорожных фондах в Российской Федерации" определено, что средства федерального налога на пользователей автомобильных дорог зачисляются как в территориальные дорожные фонды по ставке 1,25 процента, так и в Федеральный дорожный фонд Российской Федерации по той же ставке 1,25 процента. Этим же законом обеспечен **100-процентный возврат средств налога на пользователей автомобильных дорог в части, зачисляемой в Федеральный дорожный фонд, тем субъектам Российской Федерации, на территориях которых имеются населенные пункты (с постоянно проживающим населением), не связанные автомобильными дорогами общего пользования с твердым покрытием с ближайшей станцией, портом, аэропортом.** Выработан механизм, исключающий перечисление средств налога в Центральный банк России с последующим возвратом в те же регионы, откуда они были изъяты, а также сохранено право субъектов Российской Федерации расходовать средства налога в полном объеме и в порядке, установленном их законодательными (представительными) органами.

4.

Изъятие средств из территориального фонда г. Москвы и Санкт-Петербурга

Закон о дорожных фондах вообще не предусматривал создания территориальных дорожных фондов в городах Москве и Санкт-Петербурге, как не имеющих внегородских дорог общего пользования. Поэтому налоги поступали в Федеральный дорожный фонд и направлялись в виде субвенций и дотаций Москве и Санкт-Петербургу для долевого участия в финансировании ремонта и содержания магистральных улиц. На 1997 год было запланировано выделение на эти цели: г. Москве — 4750 млрд рублей, в том числе 4300 млрд рублей на реконструкцию МКАД; г. Санкт-Петербургу — 505 млрд рублей.

Однако Правительство Москвы и Администрация Санкт-Петербурга с этим не согласились. А в результате в конце 1996 г. создалась критическая ситуация с финансированием дорожного хозяйства во всей стране. Государственные заказчики не смогли оплатить работы по строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог общего пользования, выполненные согласно ранее заключенным договорам. Их задолженность превысила 3 трлн рублей. На грани банкротства оказались тысячи предприятий, резко обострилась социальная обстановка в трудовых коллективах, задолженность предприятий по выплате заработной платы работникам за сентябрь — декабрь возросла почти в 2 раза и на конец года составила 217,6 млрд рублей.

Так кто же кого ограбил?

В завершение следует отметить, что после выхода Федерального закона "О внесении изменений и дополнений в Закон Российской Федерации "О дорожных фондах в Российской Федерации" города федерального значения Москва и Санкт-Петербург будут продолжать формирование территориальных дорожных фондов. Источниками поступления средств являются: 100-процентное зачисление средств налога на приобретение транспортных средств; 100-процентное зачисление средств налога с владельцев транспортных средств; 50-процентное зачисление средств налога на пользователей автомобильных дорог.

Валентин РУБАН,
наш спец. корр.

Спасите Минское шоссе!

Трудно поверить, но дорога, подобно человеку, может скоростно умереть. Это не выдумка. Бывали такие случаи. Дорога долго может терпеть, как говорится, молча переносить перегрузки, но вдруг наступает момент — и она перестает существовать. Происходит это, как уже замечено, весной. Земля оттаяла под лучами весеннего солнца, и дорога, как бы это точнее сказать, поплыла.

Все это давно известно, но далеко не всегда соблюдаются ограничения для тяжеловесов. В последние годы порой и вовсе не обращают внимания на такие «мелочи». А между тем по этой причине многие дороги приходят в плачевное состояние. Однако будем конкретнее...

С началом экономических реформ в нашей стране первой приняла нагрузку международная автомагистраль Москва—Минск—Варшава—Берлин. Огромные автофургоны с грузами из Европы пошли почти непрерывным караваном. Большинство товаров, которые мы видим в ярких упаковках и обертках на прилавках ларьков и магазинов, доставлено с Запада по Минскому шоссе. Такого «бурного» потока автотранспорта не было за всю историю существования советского «автобана». Эта магистраль всегда считалась визитной карточкой Советского Союза. Теперь же вряд ли так о ней можно сказать. И тому есть веские причины...

Потерпим — вот и весь сказ. Но потерпит ли дорога такое к себе отношение? Нельзя же до бесконечности перегружать ее. Достаточно вспомнить, что Минское шоссе строилось в тридцатые годы. Тщательно и даже по нынешним меркам с высоким качеством. В основании магистрали — своего рода булыжная мостовая. Так тогда строили и верили, что на века. Возможно, это и было бы так. Но, как уже было сказано, перестройка, а потом и реформы обрушились на магистраль, словно тайфун.

И получилась весьма странная картина: купцы из дальнего и ближнего зарубежья, ни копейки не вложив в содержание дороги, буквально разбивают ее. Нагрузки на полотно увеличились в три раза против расчетных. Интенсивность движения возросла многократно.

Много преуспели в обличении России, в имперских замашках республики Прибалтики. Од-

нако когда дело касается бизнеса, то тут забывают о своих принципах и молча пользуются российскими богатствами, вывозя цветные и редкоземельные металлы на Запад. И, что характерно, похищенные грузы везут бесплатно. Подобный алтруизм не может не вызывать удивления. Финансирование минимальное, дорога требует ремонта, и в тоже время ею пользуются безвозмездно и дальние, и ближние гости.

Начальник автомобильной дороги Москва—Минск Виктор Николаевич Куртин пытался найти логику в действиях правительственных чиновников, но увы. Нигде он так и не получил объяснения простому факту, почему нельзя ввести хотя бы самую минимальную плату за пользование дорогой.

Федеральная дорога, как известно, собственностью государства, и она финансируется из Федерального дорожного фонда. Это обстоятельство не позволяет никакой самостоятельности в вопросах добывания средств к существованию. Парадокс, но это так. Дорожники обречены, как детдомовцы, жить на то, что им дадут из бюджета. А ведь сколько миллионов рублей валяются, что называется, на обочине. Бензозаправки, объекты сервиса, торговые ряды платят мзду территориальным — городским и районным — властям. Дорожники же остаются с носом.

Введение платного проезда с чисто символической суммой помогло бы в кратчайшие сроки сделать дорогу не хуже европейских автобанов. Дорожников называют хозяевами автомагистралей. Однако в действительности это не так. Они вовсе не являются таковыми. Скорее их можно назвать преданными служителями дорог, честно исполняющими свой профессиональный долг.

Мне довелось беседовать с начальниками ДРСУ Николаем Алексеевичем Скорняковым и Василием Васильевичем Луковенковым. Оба они озабочены судьбой дороги и пытаются найти выход из сложной ситуации, которой нет конца. Оба они сходятся в том, что вечно так продолжаться не может и что наступят лучшие времена. А пока они из последних сил пытаются удерживать опытных специалистов, создать им нормальные условия для жизни и работы. Стараясь вовремя выплачивать зарплату, решать социальные вопросы. Не забывают руководители и о ветеранах, своевременно обеспечивая на зиму

топливом, организуя дешевые распродажи товаров и продуктов.

— Дорожники — люди выносливые, — говорит Николай Алексеевич Скорняков.

И он, безусловно, прав. Может быть, по инерции, а скорее по севости дорожники, невзирая на трудности, стараются выполнять предписанные им работы. Порой зная, что за это им не заплатят, ибо в дорожной казне попросту нет денег. С таким народом, конечно, не пропадешь. Но можно ли выжить в условиях неразберихи и отсутствия финансирования.

Первым признаком неблагополучного состояния Минки стала повышенная колеиность. Дорога проседает под непосильной тяжестью автофургонов. Дорожники срезают фрезой выпуклости на проезжей части. Но это, понятно, не решает проблемы. Нужна реконструкция дороги, укрепление ее основания. Нельзя забывать, что оно превратилось в последние годы в песок. Это показали многочисленные исследования основания и полотна дороги. Настала пора бить тревогу. Но вряд ли этот сигнал будет услышан наверху. Никакого дополнительного финансирования, конечно же, не будет.

К сожалению, до сих пор дорожная отрасль похожа на падчерицу. Как раньше, так и сейчас ее финансируют по остаточному принципу. Но разве можно так относиться к Минке? От нее ведь в немалой степени зависит судьба реформ. И тут бы поставить вопрос на государственном уровне. Но, как говорится, руки не доходят, мол, у государства и так много трудностей. Однако такой подход может обернуться настоящей бедой. Об этом уже говорится на самых высоких уровнях, но дело не сдвинулось с мертвой точки.

Дорожники с волнением ждут наступления весны. В этом году она обещает быть особенно трудной для Минского шоссе. Ни о каком ограничении движения тяжеловесных автомобилей не может быть и речи. Ведь тогда нарушится снабжение продуктами россия, уже привыкших к западному провианту. Вот и выходит, что Минка стала своего рода дорогой жизни.

Однако, с другой стороны, учитывая ее состояние, она стала заложницей отечественного дикого рынка. Она буквально стонет и, говоря медицинским языком, находится в предынфарктном состоянии. Выживет ли она, зависит от нашей гражданской позиции: молчать нельзя!

Не совсем занимательная география



Основу территориального дорожного фонда (ТДФ), как известно, составляет налог на пользователей автодорог. Главный аргумент его противников — он велик. Да, не мал — 3,4 процента от объема реализованной продукции. Но такую ставку утвердили областные законодатели совсем недавно, в 1995 году, когда ими была принята программа развития дорожного хозяйства этого северного края до 2000 года.

Из чего исходили депутаты? Что ими двигало? Думаю, острейшая необходимость ускоренного развития дорожной сети, без которой невозможно становление рыночной экономики ни сейчас, ни тем более в будущем.

По этому показателю Архангельская область находится в тяжелейшем положении. На 1000 кв. км территории здесь имеется автодорог с твердым покрытием 12,7 км при среднероссийских 26. Ближайшие соседи живут значительно лучше. В Кировской, Вологодской и Ярославской областях эти цифры совсем другие — 63,71 и 163 км соответственно. По оценке независимых экспертов, убытки народного хозяйства области от неудовлетворительного состояния дорожной сети составляют 2—2,6 трлн руб. ежегодно.

Ну а налог? Может быть, он действительно непомерно тяжел? И Архангельскавтодор в этом смысле впереди “планеты всей”? Ничего подобного. Те же самые соседи, скажем, Карелия и Коми Республика имеют его ставку 3,5. Если мы бросим взор по карте на юг и поинтересуемся, какова там финансово-дорожная обстановка, то узнаем, что она более благоприятная, чем в Архангельске. В Адыгее и Калмыкии, например, процент этого налога равен 3,6, а в Воронежской и Тамбовской областях — даже 4.

А ведь в тех регионах километр сооружаемой трассы обходится в 2—3 раза дешевле, чем здесь, в зоне так называемого рискованного дорожного строительства. Заболоченные территории области составляют до 30 процентов. Проложить же дорогу по топкому месту совсем не то, что по сухому. Автомобильные артерии здесь традиционно жмутся к рекам, значит, их возведение сопряжено с преодолением многочисленных водотоков и притоков. Чтобы уберечь трассы от весенних паводков, кое-где приходится применять сложные гидротехнические сооружения и другие непростые инженерные решения, которые обходятся в копейку. О климате же и говорить не приходится. “Двенадцать месяцев зима, остальное — лето” — такая шутка с горьким смыслом известна всем.

Есть проблемы и сугубо специфичные. Архангельск находится не в центре, как в большинстве областей, а “с краю”. Отсюда и сеть дорог, связывающая город с райцентрами, носит не радиальный, а лучевой характер. То есть на единицу площади автотрасс требуется больше, чем в областях, “правильно” построенных.

Именно из-за великой дороговизны дорог четыре райцентра еще не имеют постоянной транспортной связи с Архангельском, если не считать таковой зимники и труднопроходимые колеи в лесу. А уж дороги административных цент-

ров районов со своими населенными пунктами порой просто удручающе. 2080 сел и деревень отрезаны от внешнего мира и живут обособленной жизнью эпохи натурального хозяйства.

Орлов подсчитал, что при налоге в 3,4 процента и набранных темпах строительства дорог около 300 км в год Архангельская область выйдет из тени бездорожья только через 15 лет. У нее по сравнению с другими регионами слишком разный исторический разбег. Она лишь 10 лет назад получила автовыход на Москву.

Заглянем в карман — чужой и свой



Вобще-то я не интересуюсь чужими карманами, — горячится Орлов, — хотя иной раз и не мешает посмотреть, что и как там лежит, на какие кучки разложены деньги. Мы недавно познакомились с анализом финансово-хозяйственной деятельности одного типичного для области лесопильно-деревообрабатывающего комбината. Вот полюбопытствуйте...

Документ в самом деле интересный. Во всей сумме убытков этого ЛДК (если их принять за 100 процентов) 37 составляет плата за “короткие кредиты”, 33 — управленческие ошибки, 18,5 — “издержки” от валютного коридора, 7 — от налога на пользователей дорог и 4,5 процента — от платы за землю.

Что ж, полезная информация к размышлению. И дорожникам, и плательщикам их налога. Прежде чем звонить во все колокола, лесопромышленникам не мешало бы лучше разобрататься в собственном доме.

Чтобы дальше порассуждать вокруг цифры семь, надо прежде посмотреть, какие предложения по дорожному налогу сосредоточены в бумагах на столе Орлова. Я бы их разделил на две группы: предложения умеренных и “ястребов”. Первые советуют сократить дорожный сбор на один процент, вторые — на три, то есть он должен быть или в пределах 2,4 процента или не более 0,4. Не будем, однако, обращать внимания на “ястребов”, их доводы просто несерьезны, и руководствуются они лишь принципом “своя рубашка ближе к телу”. А вот над предложениями умеренных подумаем.

Итак, они хотят снизить налог примерно на треть. Значит, сумма убытков того ЛДК, о котором речь, сократится ориентировочно на два процента, а пять все-таки останутся. И эти два процента, конечно, ни при какой погоде серьезной экономией считать нельзя. Зато сокращенный налог способен оказаться бумерангом, к чему мы еще вернемся. А пока о том, куда же пойдут деньги, если их удастся вырвать из рук дорожников...

На реконструкцию предприятий и развитие производства, как утверждается? На восстановление порушенных темпов? Не-е-т! Это невозможно из-за малого размера этих средств. А вот на погашение задолженности по зарплате — может быть. Но дело это вроде бы благое — выплатить заработанное?

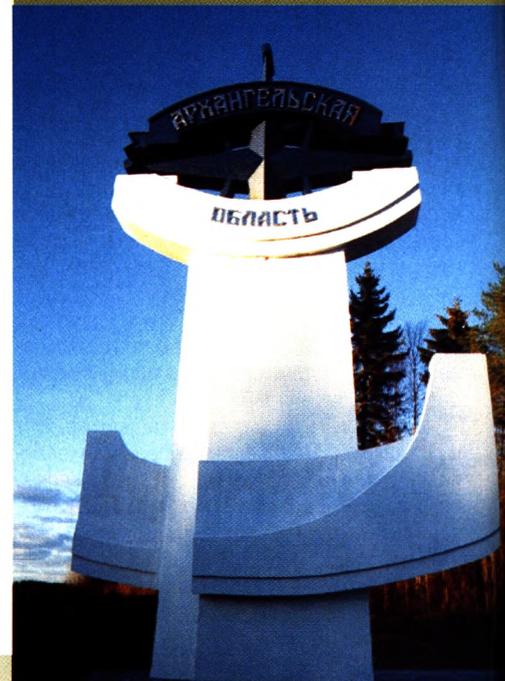
— Конечно, — парирует Петр Петрович, — только почему за наш счет? У нас, между прочим, тоже задерживается зарплата на 3 — 4 месяца.

— Ну коли вы коснулись своего кармана, то давайте заглянем и в него. Я думаю, многие ди-

Вадим АСТАШИН,
наш спец. корр.,
Павел КОНОНОВ (фото)

На столе начальника Управления автомобильных дорог Архангельской области П.П.Орлова две стопки бумаг. В одной письма-требования руководителей предприятий о снижении дорожного налога; в другой — зачастую от тех же лиц — просьбы о строительстве дорог, без которых их отрасль задыхается. Весомый довод ко второй бумажной кипе — письма от рядовых граждан: надо-де соединить их деревню с оживленной магистралью, протянуть “хоть какую-то ниточку” к дачному кооперативу...

Можно ли объединить эти взаимоисключающие идеи? Вот о чем размышляет Петр Петрович, готовясь к выступлению на сессии областного Собрания депутатов и — одновременно — беседуя со мной. И этот вопрос в его устах поднимается до высокого философского обобщения, приобретает поистине гамлетовское звучание — быть или не быть? Не о себе забота, о деле, которому отдано 30 лет жизни, о родных северных дорогах.





Петр Орлов.

ХОЧЕТСЯ ИМ ПРОЕХАТЬ "ЗАЙЦЕМ"

ректора предприятий представляют вас в виде известного сказочного персонажа, который лежит на мешке с золотом. Отсюда, возможно, завестись и потуги лишить вас налоговых денег.

На меня обрушились сотни цифр. И чем глубже я в них вникал, тем больше понимал, что нет не только злата-серебра, но и мешка, поскольку в нем нечего хранить.

Архангельскавтодор — структурное подразделение администрации области, и живет оно по смете, утвержденной финуправлением. Доля бывших подразделений управления автодорог при разметке подряда — не более трети. Остальные подрядчики, а их почти 80, со стороны. И все они теперь сидят, что называется, на голодном пайке. Причина — снижение поступления средств в ТДФ, изъятие из него областными законодателями 10 млрд руб., огромные долги.

Проектная часть не совпала с реальной. Отсюда дефицит в 150 млрд рублей. Собранный в "пожарном" порядке координационный совет скорректировал бюджет дорожников на третий

квартал, в результате он "похудел" на 56 млрд. С такими издержками автодор закончил 1996 год.

Почему же наступил кризис? Главное здесь — неплатежи, плохая собираемость налога. Тогда, может быть, все-таки целесообразно снизить его ставку, что автоматически увеличит процент сбора налога? Автодор, судя по всему, останется при нынешних интересах, зато лесопромышленники получат лакомый кусочек, за который так рьяно борются.

Петр Петрович с такими доводами решительно не согласен. И ссылается на обстановку в стране: собираемость налогов в целом не превышает 50—60 процентов от прогнозируемой суммы. Но правительство по этой причине не думает их уменьшать. Ибо если и возможен "автоматизм", то совершенно иного рода — на процент снижения налогов уменьшатся поступления средств в казну. Зато настойчивость, неотступность дают результат. Введение налоговой ВЧК увеличило собираемость налогов, по данным прессы, на 10—30 процентов.

Твердая в основном позиция Орлова вовсе не означает, что он не считается с обстоятельствами, не проявляет гибкости. В затруднительных ситуациях идет на компромисс, маневрирует: за прошлый год около трети ТДФ пополнялось векселями, такова же часть взаимозачета, иногда предприятия рассчитываются продукцией.

В отдельных случаях он соглашается с отсрочкой. Когда, например, морскому порту срочно потребовались 2 млрд рублей на дноуглубительные работы, он предложил отложить выплату дорожного налога на два года, что равноценно беспроцентному кредиту. Депутаты утвердили "мировую", ибо посчитали, что удачно соблюдены интересы сторон.

Один пишем, два в уме



каковы будут потери, если, не дай Бог, лоббисты лесопромышленников в областном Собрании рано или поздно возьмут верх?

Обобщенно говоря, некогда реально взвешенная и утвержденная местной властью программа развития дорог области до 2000 года будет парализована. Она станет в чем-то схожа с горбачевскими обещаниями отдельной квартиры каждой семье к тому же времени.

Придется отказаться от строительства дорог и мостов. Значит, замрут работы на очень важном для области мосту через Северную Двину близ Котласа. Если прекратится его финансирование из ТДФ, то объект не получит 100 млрд руб., обещанные Москвой, из фонда федерального.

Серьезно пострадает глубинка. Ведь даже при нынешнем кризисе за 2—3 года вполне можно пробиться на Пинежье, Мезень и Лешуконье — эти особенно неблагополучные в смысле дорог северные районы. Там всего-то не хватает каких-то 300 км. Но, увы.

Сократятся объемы ремонта. Но тут надо посмотреть и на обратную сторону медали: при недоремонте в два года затраты на восстановление дорог возрастут в три раза. Невозможна будет начавшаяся приемка внутрихозяйственных дорог, поскольку трудно найти какие-либо средства на их содержание.

Заморозятся примерно 120 млрд руб., которые вложены в дороги и мосты, но движение по которым так и не начато. 25—30 млрд уйдут на неизбежную в таких случаях консервацию объектов. Будет предъявлено 40 млрд руб. штрафов за несвоевременную оплату работ. Почти на четверть "похудеют" районные бюджеты от простоя автодорожников подрядчиков.

Сильно пострадает социальная сфера. Около 10 тыс. человек пополнят списки безработных. Если иметь в виду и членов их семей, тогда 40 тыс. человек останутся без средств к существованию. 18 млрд руб. потеряет пенсионный фонд. Усилится социальная напряженность.

Дорожная отрасль области зайдет в тупик.

Ради чего все эти манипуляции с ТДФ? Ведь никакого выигрыша предприятия не получат. Если рассчитывают на передышку, то она будет слишком кратковременной. Уже через шесть месяцев возрастут транспортные расходы всех пользователей дорог, а к концу года эти затраты, по мнению специалистов, превысят их выплаты в ТДФ. Возрастет стоимость продукции, и не на один процент, и даже не на три...

Дорожный налог относится к категории возвратных, это что-то вроде беспроигрышной лотереи. Выплачивая его, то или иное предприятие дает возможность людям со стороны работать в его интересах.

Как же тогда понимать позицию некоторых директоров, неужто они не понимают, что стремление придержать дорожные деньги напоминает бег за миражами?

Вместо ответа Орлов приводит такой пример. Встретился как-то он с президентом АО "Котласский ЦБК". Тот мечтает о развитии дорог в своей округе. Так вот, сели они, два руководителя, рядом, вместе подсчитали нужды в автотранспортных артериях, набросали программу, и получилось, что для ее реализации ставку налога надо поднять до... 10 процентов. Безусловно, это нереально. Но и снижать налог тоже не следует. Оставить все, как есть.

Президент Котласского целлюлозно-бумажного комбината исправно вносит деньги в ТДФ. Директор Луковецкого леспромхоза тоже утверждает, что дорожный сбор почти не влияет отрицательно на результаты хозяйственной деятельности лесозаготовителей. Доход, полученный этим леспромхозом (при существующей ставке налога), составил 4 млрд рублей. В целом же по лесозаготовительному комплексу прибыль только за полгода (в обоих случаях приводятся цифры за 1995 год. — **Прим. ред.**) составила 1,5 трлн руб., то есть превысила весь ТДФ в семь раз. Так что активно муссируемые слухи о том, что дорожный налог — удавка на шее директоров, сильно преувеличены.

Петр Петрович откинулся в кресле. Задумался. Но через минуту заговорил с еще большим запалом:

— Мне ясно видна полная несостоятельность "мышинной возни" вокруг ставки дорожного налога. Ведь по сути он — плата за пользование государственным имуществом. Значит, по большому счету, требование снизить налог равнозначно попытке прокатиться (или ездить постоянно) "зайцем", скажем, в автобусе. Мы — государевы люди

и должны стоять на страже вверенного нам имущества, заботиться о том, чтобы дороги были исправными и постоянно развивались. Других средств для этого, кроме поступлений в ТДФ, нет.

Пока не перейден Рубикон



И все же отметить с порога все аргументы противников дорожного налога не следовало бы. Есть у них и разумные мысли. Главная — деньги на дороги худо-бедно собираются, а вкладываются они "не туда". Прежде всего имеется в виду развитие дорожной сети без учета будущих товарных рынков. И тогда, дескать, многие трассы или во всяком случае довольно крупные их участки ожидает судьба БАМа. Построили, а перевозить нечего.

Ну а вывод такой: строительство дорог надо тесно увязать с географией размещения производительных сил региона в новом столетии. Вполне может оказаться, что приоритеты будут отданы наиболее эффективным — южным районам: Вельскому, Каргопольскому, Устьянскому, Котласскому, Вилегодскому... Туда, видимо, будут направляться в ближайшее время миграционные потоки, поскольку в этих территориях можно лучше вести сельское хозяйство, легче строить предприятия с высокими технологиями...

Мысль, повторяю, заслуживает внимания. Но относиться к ней надо, как к пожеланию, которое должно учитываться, но не абсолютно, без игнорирования северных районов. А сейчас они как раз относятся "ко второму сорту", по оценке Орлова. Три из четырех бездорожных районов среди них, 2080 населенных пунктов, оторванных от внешнего мира, в основном там же. И все потому, что считаются они неперспективными.

Не повторить бы нам ошибок печально известного академика Заславской, по рекоменда-

циям которой "неперспективными" объявлялись многие населенные пункты. А раз у них нет будущего, значит, там надо закрывать школы, больницы, магазины, туда "не выгодно" вести дороги. И началось великое бегство в города, целые районы обезлюдели.

Но стоило лишь отказаться от "прогрессивных" новаций Заславской, эти деревни и села, некогда забытые начальством в центре и на местах, стали возрождаться. И хотя процесс их выздоровления идет медленнее, чем хотелось бы, сегодня он необратим. Сужу по Владимирской области, с жизнью которой хорошо знаком. И пусть ее печальный опыт послужит уроком депутатам Архангельского областного Собрания.

И потом, есть ведь дороги и дороги. Пусть на юге области они будут улучшенными, скажем 2-й и 3-й категорий, а на севере пока 4-й и 5-й, но должны быть, непременно должны. Впрочем, я уже стучусь в открытую дверь, настолько все это очевидно.

Замечания по поводу того, что дорожные деньги идут "не туда", имеют цель подтолкнуть Орлова к жесткой экономии. Но об этом, насколько я могу судить, Петр Петрович постоянно думает — жизнь, так сказать, заставляет. Какие только меры не принимаются, чтобы поэффektивнее использовать имеющиеся ресурсы: снижается категоричность объектов, рыночный коэффициент на заказы, удешевляются строительство, внедряются новые технологии и материалы.

Все вновь начинаемые объекты строительства, а с 1997 года — и ремонта, выставляются на торги, где основным критерием является стоимость, предложенная претендентом на контракт. Идет Орлов даже на непопулярные шаги. Начато сокращение численности работающих, только за один месяц с госпредприятий уволены 150 человек, уменьшилась на 10 процентов численность аппарата управления. Эти и другие меры дали возможность сэкономить более 100 млрд ТДФ.

Но говоря об экономии, нельзя забывать о грани, за которой начинается разор. И надо сделать все возможное, чтобы Рубикон не был перейден.

Так ликвидируется бездорожье.



ВЛАДИМИРСКИЙ

ДОРОЖНИК

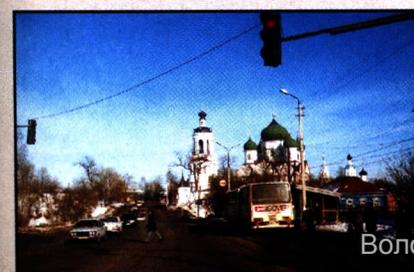
4-97
ЖУРНАЛ
В
ЖУРНАЛЕ



Такая
у нас
работа

**Школа
мастерства**

**Владимирские
новостройки**



*Владимир
Алексин*

ТАКАЯ У НАС РАБОТА

О Владимире Ивановиче Аникине услышал я года полтора назад. Дело было зимой, накануне очередного заседания Межгосударственного Совета дорожников в Суздале. Автобус, на котором ехали из Москвы представители делегаций стран — участниц МСД, министерства, дорожного департамента, журналисты, на полпути, как всегда, сделал традиционную остановку “мальчики — налево, девочки — направо”, а когда минут через 15 весело покотил дальше, увя, никто не заметил “потери бойца” — представителя делегации одной из закавказских стран. Хватились его только через полтора часа, в Суздале, с удивлением обнаружив в автобусе “лишние” пальто, шапку и дипломат.

Но еще больше удивился наряд ГАИ, когда к ним на пост из темноты заявился человек в одном костюме — а мороз-то под минус 25! — без денег и документов да еще кавказской наружности.

— Вам кого? — оторопели гаишники.

А он выговорить ничего не может: зуб на зуб не попадает.

— Аникина, — говорит, — Владимира Ивановича, дорожного начальника.

Тут его больше ни о чем спрашивать не стали — Аникина во Владимирской области знают все. Напоили чаем, укрыли шубой, усадили в служебную машину — и в Суздаль.

На следующий день довелось познакомиться с Владимиром Ивановичем поближе. При открытии заседания Межгосударственного Совета слово оставили начальнику областного управления автомобильных дорог. Говорил он коротко и просто. А закончил словами: “Какие у нас дороги — смотрите сами”. А дороги, надо сказать, участникам МСД очень понравились. Зима, снег, мороз, а на них ни льдинки, ни наката... Кто-то даже пошутил: “Они у вас зимой всегда такие или только к приезду высокого начальства?”

Этот банальный вопрос задают Аникину вот уже пятую зиму с той поры, как дорожники области перешли на нормативный метод. Владимир Иванович уже устал отвечать на него. Высокое начальство тут ни при чем, а то, что зимой и летом дороги содержатся в хорошем состоянии, заслуга этого самого нормативного противозатратного метода. Согласно ему деньги дорожникам платят теперь не за тонны заготовленного впрок песка, щебня и соли, не за справки о ремонтных работах, не за кубометры убранного снега и даже не за количество соли и песка, высыпанных на дорогу, а за то, в каком она состоянии, каковы ее реальные транспортно-эксплуатационные показатели. Один из них, кстати, назовем сразу. По оценкам специалистов, средняя скорость движения на областных дорогах после внедрения нормативного метода обслуживания увеличилась с 66 до 70 км в час.

Из нашего досье

В 30-е годы Владимирская губерния имела около 3 тыс. верст дорог, кроме проселочных, из которых 328 находились в ведении Народного комиссариата путей сообщения и имели государственное значение. Дорог губернского значения было 11. На начало 1997 года сеть территориальных дорог общего пользования Владимирской области составляла более 5 тыс. км, из которых более 90 процентов — дороги с усовершенствованным покрытием.

Прибавку скорости 4 км в час мы с вами и не почувствуем за рулем автомобиля. А ведь еще полвека назад — обычная скорость на российских проселках. Это сейчас 220 км от затерянного в сибирской глуши села Бокчар, где в 1942 году родился Владимир Аникин, до Томска — не расстояние. А тогда — дальняя дорога, да еще какая! Собирались загодя, основательно, не на один день. Дорогу, уж так повелось, побаивались и любили.

Может быть, поэтому и выбрал сибирский паренек ее своей судьбой? На факультет “Автомобильные дороги” Томского инженерно-строительного института Владимир Аникин поступил легко, с первого захода. В знаниях был уверен, побаивался одного — анкеты. Чтобы учиться в престижном вузе, а ТИСИ был именно таким, требовалась “чистая” биография. А она у него, как тогда говорили, с пятнышком: в далекие тридцатые годы, в самую коллективизацию, их семью репрессировали. Обошлось, правда, без расстрелов и дальних этапов. Многодетную семью с малолетними детьми на руках отправили на север, за сотни километров от Томска, на поселение.

Как удалось обобранным до нитки ссыльным практически на голом месте за несколько лет построить новый поселок, организовать колхоз и вывести его в миллионеры — загадка природы и характера русского мужика.

Но уже в трудные военные годы новый колхоз исправно кормил голодающую страну хлебом и поставлял в штрафные батальоны Рокоссовского крепких, привычных к любому делу солдат. Сколько же пришлось им пережить, сколько унижительных проверок пройти, прежде чем канут в Лету печальной памяти “вожди всех времен и народов”, кровавый молах ГУЛАГа и неистребимая, как само зло, графа “происхождение”.

...Отшумели самые счастливые в жизни студенческие годы, Томск навсегда останется в его душе городом юности, любви, надежд. Там встретил он свою единственную Валентину, там родилась у них первая дочь — Анжелика, там на кафедре “Мосты и искусственные сооружения на автодорогах” инженерно-строительного института началась преподавательская деятельность выпускника ТИСИ. Впереди маячила аспирантура и карьера ученого. И кто знает, как сложилась бы его дальнейшая судьба, не вмешайся в нее его величество случай. Из Белоруссии со строительства новой магистрали Рогачев—Калиновичи—Пинск позвонил двоюродный брат. Приезжай, дескать, не пожалеешь. Тут тебя, брат, такая практика ждет. Ударная стройка разворачивается, а специалистов не хватает.

И он поехал. С маленькими детьми на руках, почти через всю страну отправились Аникины в Белоруссию. Лучшей строительной практики действительно и придумать было нельзя. Полный набор штатных, а еще больше нештатных ситуаций. Только знаменитые пинские болота чего стоят! А там еще неразминированные со времен Великой Отечес-



твенной минные поля, склады боеприпасов, ходы сообщения, доты... В Белоруссии, может быть, впервые в жизни, он взглянул на дорожное дело и свою профессию по-новому: через судьбы людей, историю Родины, почувствовал всю значимость простой человеческой фразы — “Такая у нас работа”.

Из нашего досье

К концу прошлого столетия Россия располагала всего несколькими шоссе, близкими к европейскому уровню: Варшавское, Петербургское, Харьковское, Ярославское, Двинское, Киево-Брестское, Нижегородское и некоторые другие. Из-за начавшегося железнодорожного бума новое дорожное строительство практически повсеместно было свернуто. Через Владимирскую губернию проходила шоссеинная дорога Москва—Нижний Новгород, капитальная реконструкция которой была закончена к середине 50-х годов прошлого столетия. Специально для нее была спрямлена центральная улица (она называлась тогда Большой) губернского центра.

Семидесятые годы не зря называют “золотым веком дорожного строительства в России”. Страна не жалела сил и средств, чтобы вырваться из

векового бездорожья. Строились новые магистрали, мосты, путепроводы, повсеместно создавались новые ДСУ. Главным инженером одного из них, в городе Гусь-Хрустальном, в 1970 году был назначен 28-летний Владимир Аникин — молодой, но уже опытный инженер.

В дорожном хозяйстве Владимирской области в те годы на слуху были две фамилии: Шевчук и Измоденов. Первый был начальником управления шоссейных дорог, второй — управляющим дорожно-строительного треста. Первый был заказчиком, второй — подрядчиком. Между двумя руководителями, кстати, с большим уважением относившимися друг к другу, шло негласное соперничество, благотворно сказывающееся на всем процессе дорожного строительства.

С Николаем Ивановичем Измоденовым Аникин был знаком еще по Томскому инженерно-строительному институту, когда в бытность свою преподавателем принимал экзамены у студента-заочника Измоденова, начальника знаменитого Чуйского тракта. А с Владимиром Ивановичем Шевчуком он близко познакомился уже здесь, во Владимире, когда дорожно-строительный трест, в состав которого входило ДСУ-4 из Гусь-Хрустального, перешел под его начало.

Шевчук же сыграл в судьбе молодого начальника ДСУ-4, можно сказать, спасительную роль. В 1973 году Аникина вызвали в райком партии и

**Владимир
ОЛЬГИН,
журналист,
Виктор
ЗАГУМЕННОВ
(фото)**



в порядке партийного поручения предложили возглавить новую организацию — лугомелиоративную станцию. Страна поднимала Нечерноземье, и отказываться от такого рода «предложений» райкома партии тогда было не принято.

В какие луга увела бы его новая должность, не вмешайся в дело Шевчук, трудно сказать. Ровно за день до назначения из областного управления автомобильных дорог пришел приказ: назначить Аникина В.И. заместителем начальника отдела эксплуатации и безопасности движения... Когда пришел в райком сниматься с учета, там только диву дались: ну и хитер, дорожник!

Через пять лет Аникина назначат главным инженером, а в ноябре 1981 года, после ухода на заслуженный отдых Владимира Ивановича Шевчука, более 35 лет возглавлявшего дорожную отрасль области, — начальником управления автомобильных дорог. По этому поводу долго шутили, дескать, начальники приходят и уходят, а Владимир Иванович остается. А если серьезно, считает Аникин, остаются замечательные кадры, традиции и опыт, которыми всегда славилась владимирская земля.

Из нашего досье

К началу XX века в ведении Министерства путей сообщения числилось немногим более 15 тыс. верст дорог, из них 13,5 тыс. шоссейных. Остальные дороги относились к ведению земских и губернских администраций, а местные проселочные — к ведению полиции. Общая протяженность шоссейных дорог в европейской части России составляла 25 тыс. верст. Сельские жители на поддержание дорог выделяли рабочую силу, материалы и мирские капиталы. Расходы на содержание местных дорог составляли около 9,5 процента от всех земских расходов. Сегодня, как известно, дорожный налог во Владимирской области почти в пять раз меньше: 2 процента!

Владимирские дорожники одними из первых в отрасли разделили функции заказчика и подрядчика, перешли на нормативный метод, освоили новые технологии дорожных одежд с применением высококачественных материалов. А главное, в короткие сроки создали опорную сеть автомобильных дорог, соединивших в единое целое все крупные населенные пункты, центральные усадьбы, села и поселки. Самое активное участие в этой работе принимал Владимир Иванович Аникин.

...А годы, как птицы. Не успел оглянуться — выросли дети, отучились, разъехались, обзавелись собственными семьями. Две дочери Аникина работают в дорожной отрасли, а если собрать всех родственников, так или иначе причастных к дорожному делу, получится небольшое ДСУ — дорожное семейное управление, в котором, как надеется Владимир Иванович, лет эдак через пятнадцать будет трудиться и самый младший — внук Никита, дедов любимец.

Впрочем, не будем загадывать. Пока же Владимир Иванович уверен в одном: работы хватит и на его век.

г. Владимир

УКРОЩЕНИЕ СТРОПТИВОЙ

У каждой дороги, как у человека, свой неповторимый характер. Про дорогу Владимир—Кольчугино—Александров—Верхние Дворики говорили — строптивая. Что стоит за этим? Крутые повороты, многочисленные спуски и подъемы, продуваемые всеми ветрами взгорки да пригорки...

“ВОЛГА”— “ХОЛМОГОРЫ”

Водитель служебного автобуса включил правый поворот, снизил скорость, и мы свернули с федеральной дороги “Волга” на север, на бывшую республиканскую, а ныне областную дорогу Кольчугино—Александров—Верхние Дворики. Позади осталась перегруженная транспортом, залитая соляной грязью федеральная магистраль. Впереди расстилалась ухоженная как с иголочки, сухая, расчищенная от снега и льда дорога областного значения, связывающая три района и две крупные транспортные магистрали — “Волга” и “Холмогоры”.

Вот ведь как бывает: статус дороги снизился, а уровень ее содержания и обустройства, наоборот, вырос. По мнению многих специалистов и неспециалистов, с которыми мы беседовали, одна из главных причин этого замечательного превращения — продуманная политика Владимирского управления автомобильных дорог и добросовестный труд специалистов и рабочих районных ДРСУ — Собиновского, Кольчугинского и Александровского. Об этом наш рассказ.

ЧЕТЫРЕ ПОКАЗАТЕЛЯ

Начальник Александровского ДРСУ Анатолий Попов, по его собственному признанию, дольше всех сопротивлялся введению нормативного метода. Не верилось — впрочем, не только ему! — что всего четыре показателя зимнего содержания дорог способны заменить складывавшуюся десятилетиями систему сложных взаимоотношений заказчика и подрядчика, области и района. Анатолий Александрович в дорожной отрасли, слава Богу, больше четверти века и знает истинную цену многим новациям...

Сегодня он вспоминает о своих сомнениях с улыбкой и считает себя одним из самых убежденных сторонников нормативного метода. В чем его преимущество? Новая система, при ее простоте и комплексности, развязала руки руководителям ДРСУ. Отпала необходимость в приписках, в завышении объемов работ, в спорах по поводу приемки. Хотя, конечно, у нормативного метода, как и у любого новшества, есть, с точки зрения эксплуатационников, и небольшие недостатки.

Подробный рассказ о технологии нормативного метода, плюсах и минусах — тема отдельной статьи, нам же хотелось своими глазами увидеть его результаты. Проехав по зимней дороге “Волга”—“Холмогоры” из конца в конец, свидетельствуем, что на всем протяжении она находится в

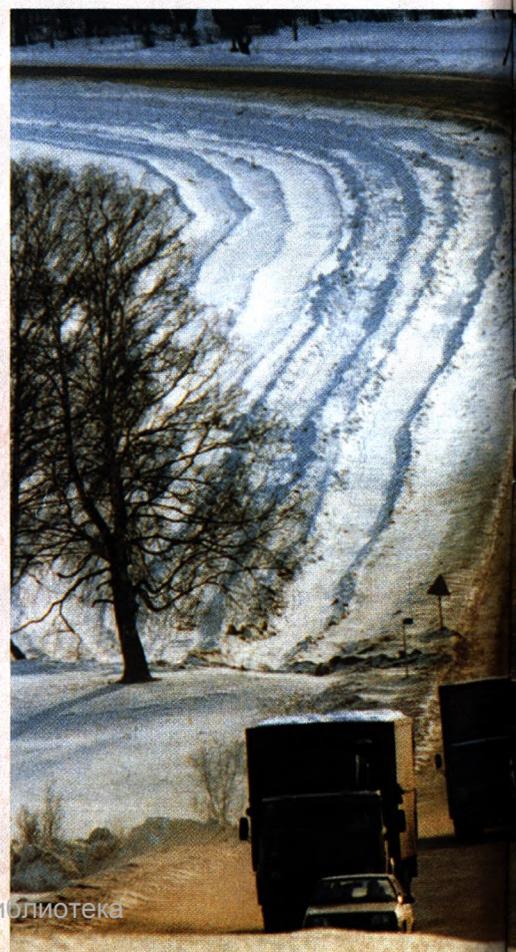
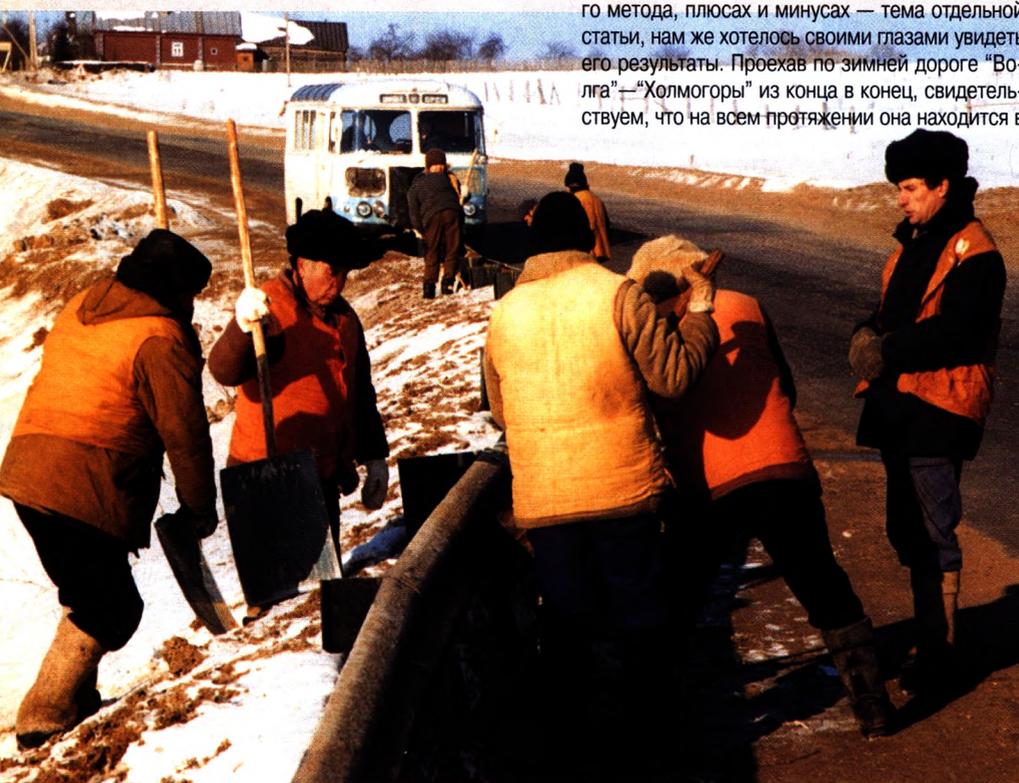
отличном состоянии и позволяет выдерживать высокий скоростной режим. Лучшей оценки нормативному методу и пожелать трудно.

Если раньше, по словам дорожников, что греха таить, работали больше по команде, для учета, то теперь по необходимости. Экономической. Не успели вовремя расчистить свой участок — значит не досчитались в кассе ДРСУ десятков миллионов рублей. Допустили брак в работе — себе в убыток. Экономическая заинтересованность, как оказалось, действует лучше любой команды “сверху”. Нормативный метод обслуживания решительно улучшил практику содержания, поставив во главу угла качество, объективность и, повторим еще раз, экономическую заинтересованность.

КУДЕЛИНСКАЯ ГОРА

Говорят, Владимирская область по числу оврагов и распадков, гор и пригорков на километр дороги занимает одно из первых мест в России. А там, где овраги, обязательны и мосты. Один из них, у подножия Куделинской горы, печально известен. Несколько лет назад здесь произошел несчастный случай: с моста упал автобус, погибли люди. И по сей день немым укором на крутом спуске с Куделинской горы стоит тот злосчастный мост, мимо которого каждый день по новому участку дороги проносятся автобусы, тяжелые грузовики... Куделинская гора уже не считается опасным участком, хотя реконструкция полностью не закончена. В этом году здесь предстоит уложить слой асфальта, продолжить обустройство.

Плановая реконструкция отдельных участков важнейших областных магистралей — еще одно направление дорожной политики. На дороге “Волга”—“Холмогоры” уже многое сделано: сданы полтора десятка спрямлений, обходов населенных пунктов, мостов. Но еще больше предстоит сделать. Представьте себе деревушку, через которую



день и ночь идет напряженный транспортный поток. И сколько бы предупредительных знаков дорожники ни ставили, сколько бы "засад" для водителей ни устраивало ГАИ, итог один: гибнут люди.

В этой ситуации единственный выход — строительство обходов населенных пунктов. Дело это непростое, а главное — дорогостоящее. В деревне Ельцино на 40-м километре, которую дорога прошивает насквозь, проживают, наверное, человек сто, не более, строительство же обхода обойдется областной казне в миллиарды рублей. И таких деревень, где дорога — сельская улица, к сожалению, на Владимирщине целый список. В каждой из них вам наверняка расскажут печальную историю, подобную той, что произошла у Куделинской горы. Впрочем, из упоминавшегося списка дорожники ежегодно вычеркивают несколько населенных пунктов. В прошлом году, например, вычеркнули село Легково с закрытым подъемом и старым мостом через реку Малый Кержач.

НА ЩИТЕ БЕЗ ЩИТА

Нынешняя зима по всем параметрам средняя. Были и морозы, и метели, и снегопады. Но вот серьезных заносов на дороге что-то никто и не припомнит, хотя от традиционных деревянных щитов для снегозадержания здесь давно отказались, применяя более эффективную технологию. Ее суть в устройстве снежных валов по обеим сторонам дороги. Выходит, прощай щит?

По этому поводу мы беседовали со многими специалистами-дорожниками, их мнения разделились. Одни считают, что щитовая защита изжила себя, поскольку это непроизводительный ручной труд, другие полагают, что главный враг старого способа — воровство, при котором щитов просто не напасешься, третьи на собственном опыте убедились в эффективности новой технологии. К ним относятся все три ДРСУ, обслуживающие дорогу Владимир—Кольчугино—Александров—Верхние Дворики.

За устройство снежных полос, кстати, дорожникам никто не платит. Это их дело, как уберечь магистраль от заносов. Забыли о тяжелых щитах и дорожные рабочие, которым прежде не один раз за зиму приходилось переставлять их. Об этом нам говорили рабочие Кольчугинского ДРСУ, которые в тот день вели подготовку объектов к весеннему паводку. На мостах и в низинах они устраивали канавки для пропуска воды.

— Вода на дороге самое плохое дело, — объяснила ветеран бригады Мария Хрунова. — Это самый опасный враг. Где вчера была лужица — завтра будет ямка, а послезавтра здесь, может быть, случится дорожное происшествие.



Чтобы этого не произошло, с утра до вечера разъезжает по району ремонтная бригада, которую Мария Алексеевна — единственная в Кольчугинском ДРСУ женщина-ремонтница — в шутку назвала молодежно-предденсионной. Средний стаж — 20 лет. Лично у нее — 28, у Михаила Ивановича Антоненко — 23. Владимир Гаврилович Кузнецов третий год как на пенсии... Молодежь в дорожники не рвется, не престижно в наше время с лопатой. А на дороге без нее, как и прежде, никуда. Хотя, замечает Мария Алексеевна, ручного труда стало поменьше.

НА ВИРАЖЕ

Когда во Владимирском управлении автомобильных дорог проанализировали причину и место транспортных происшествий, выяснилось, что часто они происходят у населенных пунктов на виражах, которыми, увы, изобилуют областные дороги. Здесь водители обычно меняют скоростной режим и, случается, не успевают вписаться в поворот. Значит, решили в областном управлении дорог, необходима реконструкция виражей. Затраты на нее, по словам главного инженера управления Петра Кураго, относительно невелики, а эффект ощутимый: аварий на реконструированных виражах стало значительно меньше.

Это подтверждает и инспектор ГАИ, старший сержант дорожно-патрульной службы Игорь Подолин, тормозивший наш автобус у развилки на Кержач. "Тут такой парадокс, — говорит инспектор, — чем лучше дороги и выше скорость, тем больше аварий. Если раньше они происходили в основном на опасных участках, часто на виражах, то теперь не знаем, где и откуда ждать беды".

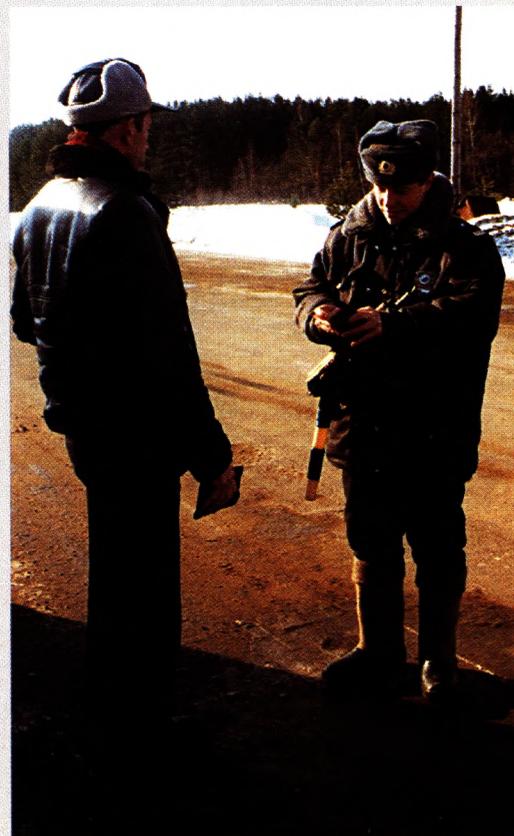
К дорожникам у ГАИ претензий нет, а вот у дорожников есть претензии. Правда, они не знают точно, кому их предъявить: районному

начальству, не обеспечивающему сбора налогов, областному управлению дорог, резко сократившему объемы заказов, Конституционно-му суду России, направившему денежные потоки по новому маршруту...

...У каждой дороги своя судьба и свой характер. Бывшим дорогам республиканского значения явно не повезло. Они строились в то время, когда ордена давали за километры и за количество, а не за качество. Долгое время эти дороги не получали средств на реконструкцию и по этой причине снискали себе репутацию строптивых, способных преподнести водителям любой неприятный сюрприз.

Но вот дороги перешли в областную собственность, и их характер, что называется, на глазах стал меняться к лучшему. Это произошло в том числе и благодаря продуманной политике по совершенствованию и развитию сети территориальных дорог. Да, их техническое состояние оценивается сегодня в целом невысоко, да, приходится констатировать, что треть расстояния на осевую нагрузку ниже 10 тонн, а половина имеет неудовлетворительную ровность. Но проехав по маршруту Владимир—Кольчугино—Александров, по другим бывшим республиканским дорогам, мы с удовольствием вынесли в заголовок главное впечатление — укращение "строптивых" началось, и нет сомнения в его успешном завершении.

Владимирская обл.



ДОРОГИ НАДЕЖДЫ

*И каждый раз,
себя преодолевая,
мы говорим:
"все будет хорошо".*

Наденька с детства хотела быть учительницей. Конечно, строгой, справедливой и обязательно любимой своими учениками, но закончила Владимирский политехнический и стала инженером.

Думала, что будет наставницей детям, а получилось все наоборот — она руководит взрослыми дядями.

Полагала, что будет сидеть за тетрадками в тиши кабинета, а вышло совсем обратное — гоняет на машине с утра до вечера по дорогам, проверяя их состояние, и решает множество проблем.

Ну что поделаешь, ведь Надежда Назарова работает мастером во Владимирском ДРСУ, а это значит, что изо дня в день ей вместе со своими ребятами приходится здорово пахать.

Надежду тихоней не назовешь. И комплексов у нее нет. Но все-таки она немного засмушалась, когда я поставила диктофон и сказала: "Что ж, начнем разговор".

— А о чем?

— Ну как о чем? О работе, о себе, о семье, обо всем, что составляет вашу жизнь.

Сначала мы немного сдерживались, потом, за чаем, разговорились. Не хочется говорить банальные вещи, но казалось, что мы знаем друг друга давно. Незаметно с официального обращения по имени-отчеству мы перешли на "ты".

— Надя, скажи, существует ли у дорожников гордость за свою профессию, как, например, у летчиков, моряков, полярников?

— Думаю, что да. Иначе в нашей области не было бы профессиональных династий, а они есть; не было бы героев труда, а они есть. А главное, есть чувство, что ты принадлежишь к большой семье, и оно, это чувство, помогает делать свою тяжелую работу, при вечном ворчании на наши дороги, какие они, мол, ужасные, необустроенные, все в рытвинах.

Ведь дорожник в любое время года, при любой погоде, в дождь и холод, когда многие еще нежатся в теплых постелях, встает с рассветом и вперед — расчищать, ровнять, укладывать, укатывать дорогу. И так до вечера.

— Ты случайно пришла в эту профессию?

— И да, и нет. После школы работала год на Владимирском химическом заводе. Потом стала подумывать об учебе. Но уезжать из родного дома далеко не хотелось. Я ребенок домашний, всегда с мамой и папой, балованный, любимый. И в то же время понимала, что надо выбрать такую профессию, которая в все времена будет нужна. Я остановила свой выбор на недавно созданном факультете "Автомобильные дороги". И ни разу не пожалела о своем решении, даже в самые трудные дни, когда старалась, делала, а тебя...

— Что тебя выручает в таких ситуациях, когда хочется все бросить и жить спокойно за широкой спиной мужа?

— Наверное, женский характер. Интуиция и наше умение и слабость сделать своим козырем. Решение, которое ты приняла, так подать, что исполнитель будет уверен, что это он сам принял такое решение и оно единственное и правильное.

— Да ты хитрая.

— А без хитрости не проработать, да еще мастером. Да это даже и не хитрость, а скорее особый подход...

*Я назову тебя
солнышком,
Только ты все успевай.*

Объясню, почему я вынесла эпитафию слова из песни, которую раньше часто пели. Надежда призналась, что в интересах дела она прибегает к такой неформальной лексике.

Подойдет к рабочему, по плечу погладит и ласково так скажет: сделай, солнышко. Ну как тут отказать?.. Все-таки женщина — это страшная сила.

Поехали мы с нашим фотокором и Надеждой снимать работающую на ее дорогах технику. День был хорошим, солнечным, с легким морозцем. На этой дороге нет, на той — тоже. Ага, вот и след от машин. И точно, они шли нам навстречу. Мы вышли, и тотчас я почувствовала на щеках порыв холодного ветра. Прикрывая варежкой лицо, я смотрела, как работают машины. Снег, который они выбрасывали, напоминал мне снежный водопад, сквозь который проехал оказавшийся на дороге "жигуленок". Я и сама хотела встать под снежную лавину, но не рискнула. Люди делали свою работу, а тут я со своими шалостями.

Мастер Назарова тем временем разговаривала с рабочими. Спросила, как идут дела, и ласково так говорит:

— Может, задержитесь немного, Иван Иванович, а? Уж доделать все, и к стороне. Чтобы снова к этому не возвращаться.

— Сделаем.

— Вот и хорошо, спасибо.

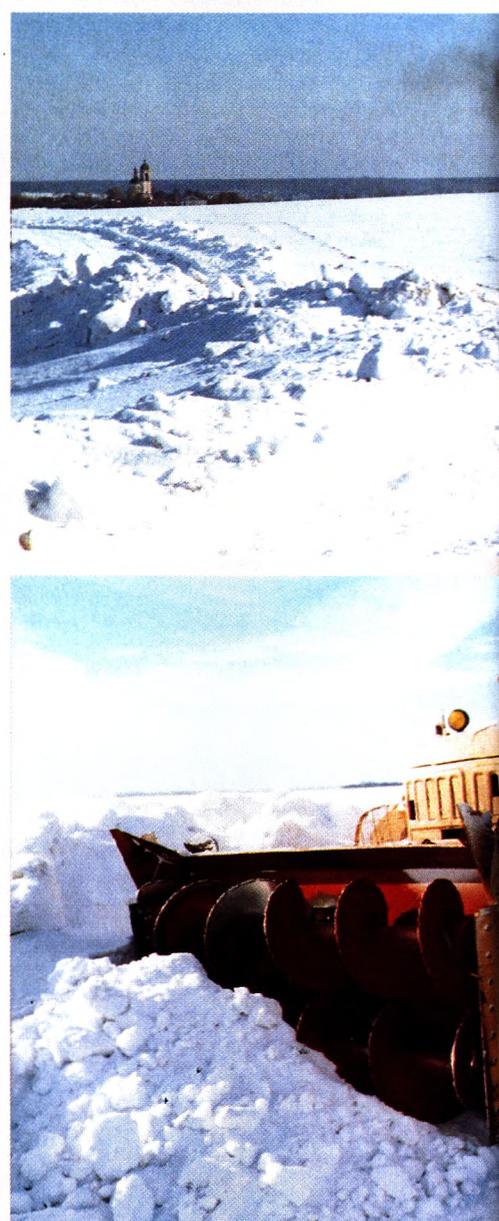
На обратном пути, в машине, Надежда с теплотой говорила об этих ребятах:

— Вот Паша, молодой парень, двадцать всего. Безотказный. Я иногда шучу, вот, мол, Павел, какой у вас мастер бесчувственный, мешаешь устроить личную жизнь. Загружает так, что на девушек времени совсем нет. Так без невесты и останешься. А он только улыбается. Хороший парень. Да они у меня все золотые.

— Надя, а с начальством-то часто споришь?

— Если этого требует дело, то спорю. За десять лет работы мастером я приобрела кой-какой опыт, и могу сама принимать решения, тем более если это надо сделать быстро и на месте.

Помню, года два назад не сошлись с начальством во мнении. Я повела себя как-то по-детски: не нравится — не надо, я и без вас обойдусь. Но рабочие меня стали перед начальством защищать, сказали, что это просто мой эмоциональный порыв. Я осталась. Но слабость старую никогда не показываю. На людях надо быть бодрой, деловой, активной. Тем более времена



сейчас сложные, заказчик строгий, даже жесткий, и расслабляться нельзя.

— Тебя послушать, ну ангелы твои ребята, такие тихони, смиренные, им только смокинга не хватает и бабочки.

— У нас производство стабильное, и за работу каждый держится. Поэтому, все стараются быть дисциплинированными. Не думайте, что нет

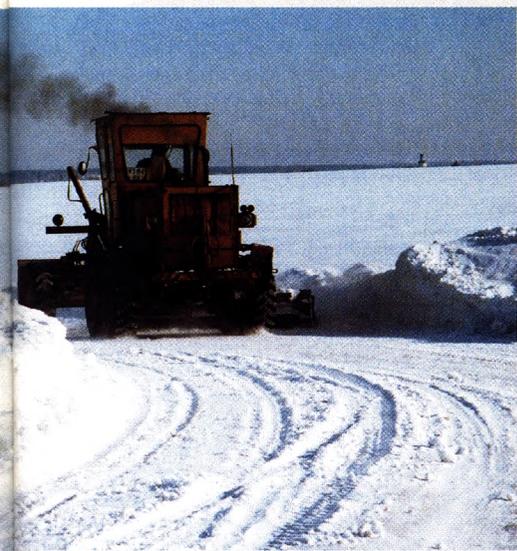
у нас проблем, но, скажу честно, мы все друг друга понимаем с полуслова, с полувзгляда.

— А ты помнишь свой первый рабочий день?

— Помню, и очень хорошо. Это было 1 августа 1985 года. Меня направили в ДРСУ инженером-геодезистом. Захожу я в кабинет начальника. Сама из себя вся такая зеленая-зеленая, птенец неоперившийся. И говорю: Михаил Петрович, вы уж извините, но я в геодезии ни бум-бум, все, что знала, то забыла, потому что проходили мы эту дисциплину на первом курсе. Хигер — человек большой души и понимания. Ладно, говорит, сделаем так: пойдешь ты, девушка, в свой институт на недельку, подучишься, все припомнишь, и за работу.

А потом все пошло само собой. Страх и неуверенность прошли. Я уже не плакала от неудачи или недоброго слова. И через два года меня поставили мастером.

— Надь, тебе приходится мотаться по своим разбросанным дорогам с утра до вечера. Ведь устаешь, как собака, извини за выражение. А ведь на тебе еще и семья. Муж-то понимающий?



— С семьей все в порядке. Мама помогает, за сыном, ему девять, приглядывает. Муж у меня водитель и знает мою работу. Не цепляется, не придирается по всяким мелочам, жалеет меня. Иногда у меня прорываются командирские нотки, а он мне — тихо, не на работе. Осаживает. А хозяйка я нормальная. Наш поселок Садовый, где я родилась и живу, славится яблоками и клубни-

кой. Так что грех не делать закрутки, варенье, соленья, компоты.

Правда, когда всего этого много, то начинают капризы — чего-нибудь другого бы.

— Вместе отдыхаете?

— Конечно. Книжки читаем, ходим в гости, в театр. Но не так часто, как хотелось бы. На лыжах.

— А ты машину водить умеешь?

— Сдала недавно на права. Но пока одна ездить по дорогам не решаюсь. Ни просто так, ни по работе. Опыта вождения маловато.

Мой участок Ново-Александрово включает в себя 28 дорог. Одна основная дорога (Владимир—Переславль-Залесский—Юрьев-Польский) республиканского значения. Ее протяженность 30 километров. А остальные — местного значения. Все дороги очень разбросаны. Но я, как говорится, привыкла жить на колесах. Как сажусь в машину в восемь утра, так только к вечеру из нее выбираюсь. Эта зима, слава богу, не такая суровая, потому что особенно плохо, когда дорога обледенелая или снегом заметенная. Легче всего во всех бедах винить дорожников. Но что же делать, если такие у нас суровые природные условия, устаревшая техника, да и той мало.

— Дорожники хорошо зарабатывают?

— Конечно, нет.

— Почему же "конечно"? Если это не военная тайна, сколько получает мастер?

— Миллион. А ведь мастера не просиживают брюки в кабинете, мы тут все — на переднем крае, извините за пафос.

— Да, за ваш труд это немного. Но хоть регулярно платят?

— Стараются выплачивать вовремя. Но, к сожалению, бывают и задержки зарплаты. Хорошо, что мы живем не в столице, у многих огороды, тратить особенно не тратим, есть какие-то сбережения, которые помогают продержаться.

— Надя, с кем тебе легче работать?

— Лично мне с мужчинами. У них с чувством юмора дело поставлено лучше, чем у некоторых женщин. Они более восприимчивы к шутке, похвале, в них много детского, а главное — они не хотят подводить женщину, потому что это унижит их мужское достоинство.

— Тебе снится работа?

— Да, ведь дороги — наша жизнь, наша боль и радость. Мне снятся дорожные сны. Я все куда-то еду, обязательно застревает машина, заносы, лед на дороге, рабочие не выходят на работу. Ужас.

— Слава богу, что это во сне случается.

Женщина ни в чем не знает середины: она или намного хуже, или намного лучше мужчины.

(Афоризм)

Надя, скажи, пожалуйста, обидно, когда говорят, что женщине на дороге делать нечего?

— Смотря чем она занимается. Конечно, ее не посадишь на тяжелую дорожную технику. И на асфальтовом катке женщина не смотрится. И с лопатой она смотрится не очень эстетично. Но есть много профессий в дорожном хозяйстве, где женщина — как раз к месту.

Я — мастер, пока в нашем ДРСУ единственная среди мужчин. Но думаю, что это не страшная работа для женщины. Нормальная. Мы, женщины, дороги не боимся.

Надежда Леонидовна Назарова — женщина с характером. Он у нее не вздорный, а сильный. Она деловая, с хорошей хваткой, профессионал, тот еще крепкий орешек. Но она, мастер Назарова, остается истинной женщиной. Подтянутая, улыбчивая, симпатичная. Она никогда не поедет на линию растрепанной, не подкрашенной, с хмурым, злым лицом.

Она всегда в форме, потому что это стиль ее жизни, ее человеческая сущность, внутренний стержень.

И последнее. Надежда очень ценит и глубоко уважает своего начальника и наставника Михаила Петровича Хигера. Он многому научил когда-то зеленую девчонку, которая вот уже десять лет наравне с мужчинами работает мастером участка.

— Знаешь, он мне тут говорит: Надежда, ты мне друг или портянка?

— А что такое? — спросила я.

— Поработай главным инженером пару месяцев.

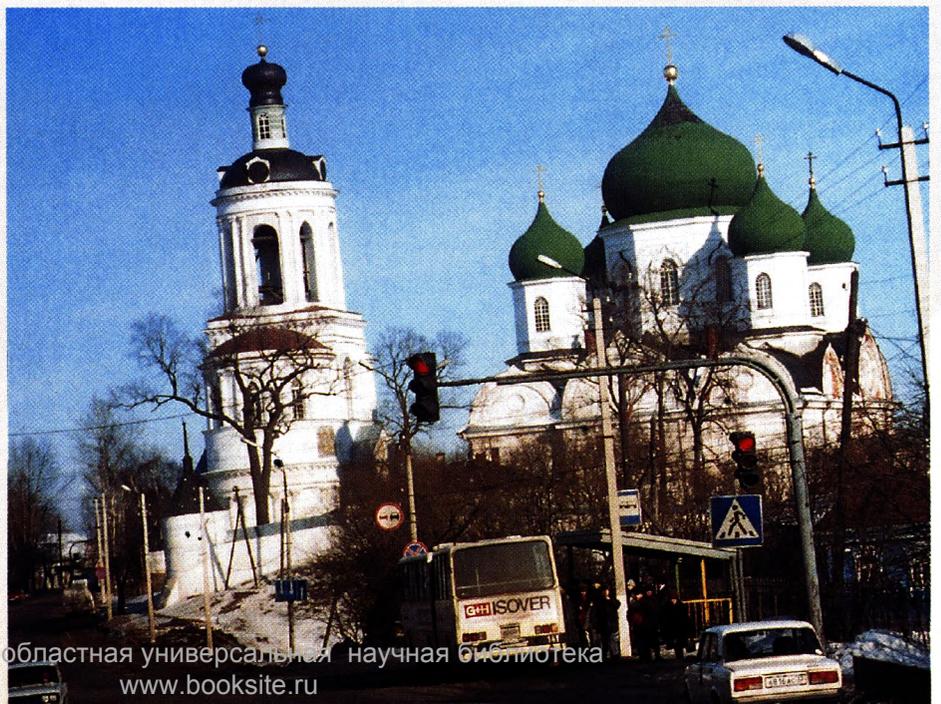
— Ну, а ты что? согласишься?

— Наверное.

— А что, есть сомнения в себе, своих силах?

— А вдруг у меня это получится лучше, чем у мужчин?

Фото
Виктора ЗАГУМЕННОВА





ишут, что все российские дороги начинаются в Москве, с нулевого километра на Красной площади. Может быть, оно и так, но если обратиться к российской истории, к былинам и фольклору, всплывет в памяти известная картина: знаменитый камень в окрестностях Мурома, на котором, по преданию, было написано: направо поедешь — богатым быть, налево — женатым, прямо... Прямо — это к нам, в Муромское ДСУ-1, старейшее дорожное предприятие области. С него-то начинается современная история дорожного строительства на Владимирщине.

Предприятие наше примечательно еще и тем, что почти сорок лет, с 1958 года, не меняло своего наименования. А до этого, с 1948 года, оно называлось "Машино-дорожная станция № 27" и вело в основном строительство дорог с каменным покрытием типа "бульжная мостовая". Примерный объем работ — 20 км в год. Немало, если иметь в виду, что все работы, за исключением земляного полотна, выполнялись тогда вручную. Полотно возводилось с помощью прицепных грейдеров. Первый погрузчик поступил к нам только в 1954 году, первый автогрейдер и экскаватор — в 1958-м, тогда же был построен и первый асфальтобетонный завод в поселке Бараки.

Вспомнилось все это не случайно: нынешнее и тогдашнее техническое оснащение ДСУ и сравнить-то нельзя. Все у нас есть теперь: АБЗ, асфальтоукладчики, катки, грейдеры, любая дорожная техника, способная приращивать и реконструировать областную дорожную сеть ежегодно на многие десятки километров. Есть и замечательные специалисты. Нет одного, и, увы, главного — денег. Поэтому вся эта машина, техническая мощь простаивает или в лучшем случае работает в полсилы, а это значит — себе и государству в убыток. Дороги всегда были дорогим удовольствием для любой страны, но к их строительству везде относятся как к одному из важнейших государственных дел, на которое даже в самое трудное время нельзя жалеть средств.

А сегодня мы имеем лишь благие намерения. Деньги из Федерального дорожного фонда, как известно, присвоила себе Москва, а из территориального просто нечего взять. Сегодня мы официально имеем областной закон о дорожном налоге в 2 процента, но из-

Владимир ВАНЮКОВ,
начальник Муромского ДСУ-1



Об авторе.
Владимиру Ивановичу Ванюкову — 51 году. После окончания Борисоглебского дорожного техникума работал на различных должностях дорожных предприятий Смоленской и Владимирской областей. С 1980 г. — начальник Муромского ДСУ-1. В.И. Ванюков один из лучших специалистов-практиков. Почетный дорожник.

за того, что предприятия области стоят, не имеем налоговых поступлений, реальных денег, и никто не знает, когда они появятся. Странная ситуация: с одной стороны, говорят о необходимости строить дороги европейского уровня, с другой — откуда взять деньги? Хотя для заезжих гастролеров их иногда находят. Местные дорожники без работы, а один из участков строительства отдала чешской фирме. Чем чехи лучше нас — не знаю. Во всяком случае, по качеству наше ДСУ им не уступит, но тут дело, видимо, не только в качестве.

Вернемся к вопросу о деньгах: где их взять? Ответ на него, похоже, знают сегодня все — деньги надо зарабатывать самим. Как? Любым законным способом на стороне или занимаясь подчас не своим делом. От этой участи никуда не деться. Вот и мы к 8 Марта открыли свой магазин, начнем торговать товарами, что поступают по взаимозачету, в счет дорожных налогов. Надеемся получать наличность, живые деньги, чтобы хоть как-то облегчить положение с зарплатой. Напомним, ее у нас не получают с прошлого года.

Не думаю, что на торговом попржете мы сумеем добиться больших успехов или заработать большие деньги. В этой сфере давно "все схвачено". Оставшаяся без дела муромская элита с оборонных предприятий основательно монополизировала местную торговлю и скопила приличный капитал. Чтобы "раскрутить" новое дело, нужны большие деньги, а у нас их нет. Даже ручки для бухгалтерии не можем купить, постоянно залезаем в долги, берем в банках кредиты. А что остается? Надо любой ценой сохранить главное приобретение — кадры.

Помню, раньше к нам очередь стояла из специалистов. Люди считали за честь попасть в дорожное строительство, где и зарплата была повыше, и вопросы с жильем проще решались. Теперь очереди в отделе кадров нет. Бульдозеристов, грейдеристов, машинистов уже не хватает, полетче, может быть, только с водителями. Если и приходят устраиваться на работу — то люди в возрасте, в основном за 50. Молодежь обходит ДСУ стороной, хотя в прошлом году и приняли на работу двух молодых специалистов.

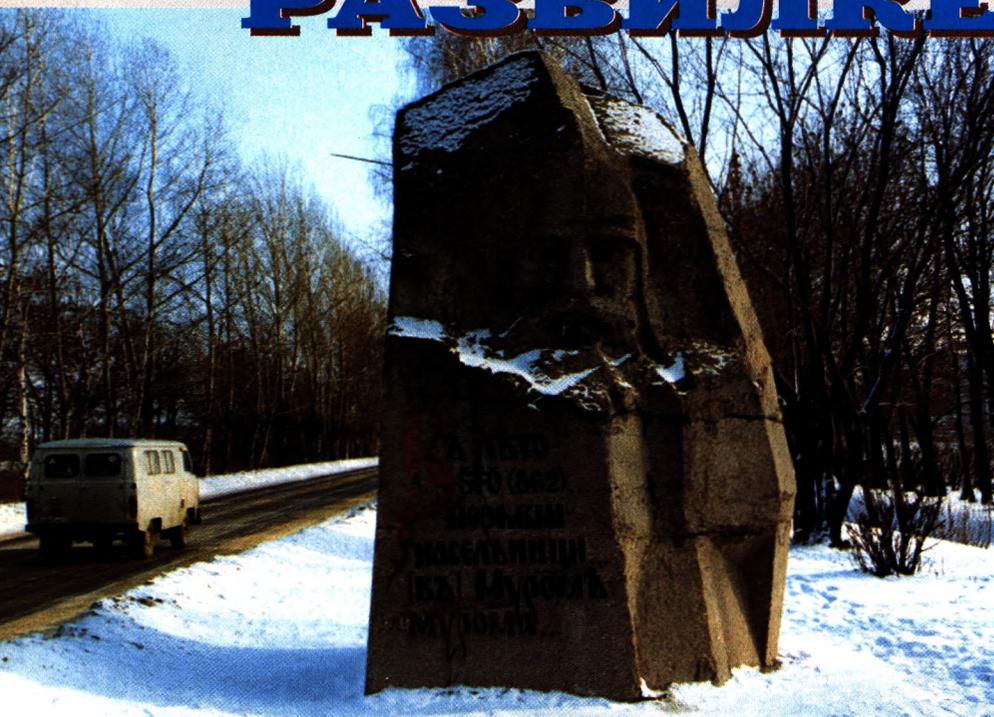
Моя первая дорога здесь — на Малышево, потом был Гусь-Хрустальный, Нечерноземье... Когда соединили отличной дорогой с районным центром последнюю центральную усадьбу, искренне радовались и верили, что вот-вот грянет в России пятилетка дорожного строительства. Не грянула. Хотя после принятия закона о дорожных фондах всем так показалось. В 1995 г. мы реконструировали 45 км! В прошлом уже почти вдвое меньше. И это притом, что экономике страны крайне необходимы отличные областные дороги, питающие ее всем необходимым. В том же Муромском районе требуется немедленная реконструкция многих участков. Мы готовы хоть завтра приступить к ней, а вместо этого приступаем к организации охраны бездействующей техники. Только одних сторожей да котельщиков почти 30 человек. Словом, уходим в глухую оборону.

Жаль. Работать в последние годы стало интересно. У руководителей предприятий теперь столько свободы, что некуда девать. По каждому пустяку бегать в райком, согласовывать штабное расписание, заниматься показухой, кланчить технику — тоже не надо. Все есть. За последние 25 лет был сделан такой мощный рывок вперед из бездорожья, что диву даешься. И будет очень обидно, если этот рывок окажется фальстартом, если дорожные строители и эксплуатационники, сделавшие широкий шаг вперед, будут вынуждены сделать два шага назад. Первый шаг их заставляет сделать забуксовавшая экономика, второй — с помощью Конституционного суда московские власти. Вот вам и доказательство того, что все дороги начинаются теперь в столице.

А когда-то, по преданию, они начинались здесь, в глубинке, в древнем Муроме, у исторического камня на развилке дорог. Тот камень по-прежнему на своем месте. Надпись, правда, на нем другая, но я бы все равно добавил специально для дорожников еще одну строчку: ...назад поедешь, то есть в Москву, обманутым быть.

Так оно, к сожалению, пока получается.

Жа МУРОМСКОЙ РАЗВИЛКЕ





Ф

амилию первого встреченного им дорожника Вячеслав Николаевич помнит до сих пор.

Мать не раз говорила ему: "Смотри, сынок, учись, чтобы не стать дорожником, таким, как этот, без семьи, без дома, всю жизнь в разъездах..." Первую часть наставления он выполнил в точности, а вот вторую... Запал ему в душу тот дорожный мастер, веселый и добрый и, несмотря на недостатки, беззаветно увлеченный своим нужным людям делом. И вот учеба в Костромском автодорожном техникуме, распределение во Владимир, а от туда на грузотакси ГАЗ-51 по разбитой грунтовке в самую глушь и бездорожье старшим мастером только что организованного райдоротдела из... двух человек.

Было в жизни все: и обиды, и радости, и удачи, и поражения, не было лишь сожаления за выбранную специальность.

Впрочем, жизнь могла бы сложиться и по-другому. Были планы перебраться во Владимир, была возможность вернуться в родную Кострому, но... вмешалась любовь. Одна из первых прокладываемых в районе дорог пролегла через деревню Коровино, где встретил Никитин фельдшерницу Тамару, которая накрепко привязала его к здешним местам.

Много воды утекло с тех давних пор, но в памяти навсегда остались и бородатые, оборванные деревенские мужики с лопатами, нанятые для рытья канав, и первая техника — почти игрушечные маломощные тракторы Т-40, прозванные "меленковской кавалерией". Потом были списанные в совхозах МТЗ-80 и, наконец, Т-150, работающие и поныне с прицепными грейдерами. Специализированная техника стала появляться лишь в последние 8 лет.

Но техника техникой, а главным для В.Никитина всегда были люди. Они росли и старились вместе со своим начальником. Была общая работа, был и общий отдых. С романтической ностальгией вспоми-



ДОБРАЯ СЛАВА ДОРОЖНИКА

В отдаленном райцентре Владимирской области в самом обычном двухквартирном домике живет человек. Здесь, в г. Меленки, его знают все. Да и в глухих деревнях района степенные старики, собравшись на завалинке и вспоминая районное начальство, которое довелось повидать на своем веку, среди первых с уважением назовут Вячеслава Николаевича Никитина. Причина такой известности проста: уже 38 лет изо дня в день он занят одним делом — строительством и содержанием дорог Меленковского района.

нают коллеги ежегодные субботники по уборке щитов снегозадержания, когда после двадцатикилометрового марша по весенней грязи усталый коллектив ДРСУ в полном составе выходил на берег Оки, разлившейся в половодье, и принимал положенные 0,5 (не больше!) на троих. Вспоминается, и как дружно играли в футбол и волейбол, занимали призовые места не только в автодоре и районе, но и в области, как строили стадион, который функционирует и сейчас. Есть где позаниматься и школьникам, и районным спортсменам — бегунам и теннисистам. Даже милиция проводит там свои специализированные соревнования.

О больших спортивных и трудовых победах напоминают две витрины на входе в ДРСУ, заваленные соответственно благодарственными

ми грамотами за первые и вторые места в физкультурных и социалистических соревнованиях. Все сегодня ушло в прошлое. Уже не по возрасту выходить на футбольное поле Вячеславу Никитину, и разве что близкие друзья вспомнят его "коронный номер" — матросский танец, который он лихо отплясывал в дружеской компании. Осталось то, с чего все началось, — работа. Но и тут свои проблемы.

— До недавнего времени о пенсии не вспоминалось, — делится В.Никитин. — А когда месяц до 60 лет остается, кажется: все, жизнь кончается. А как бы хотелось поработать сейчас, в новое время, когда действительно все зависит от тебя, а не от чиновника, который скажет: "Делай дорогу туда, а это направление неперспективное!..."

Есть желание, есть силы, значит, есть надежда, что еще много лет будет Вячеслав Николаевич встречать приветливой улыбкой посетителей в своем маленьком кабинетике с неизменным, довольно оригинальным портретом Ленина на стене — зачем снимать, ведь пятно останется! И еще долгие годы воспитательная работа с нарушителями будет заключаться в одной долгой беседе, после которой уже никто не захочет нарушать дисциплину и попадать "на ковер".

Методы и секреты работы у каждого свои, главное — результат, а результатом работы В.Никитина стали 365 км дорог, около 10 км на год приходится. Вот бы каждому из нас так прожить — как бы страна зажила!

г. Меленки
Владимирской обл.

ЧЕМ ПРОЩЕ — ТЕМ... ЭФФЕКТИВНЕЕ



На трех "китах" — нормативном противозатратном методе, компьютеризации и оптимальной структуре госоргана — базируется эффективная система управления автомобильными дорогами Владимирской области.

Анализ ситуации в дорожном хозяйстве показывает, что, кроме недостаточного финансирования и слабого обеспечения материальными ресурсами, негативное влияние на развитие и состояние дорожной сети оказала действовавшая прежде система государственного управления дорогами. Отсутствие координации в развитии транспортной системы, ведомственные и местные интересы, валовые показатели ввода дорог и чрезмерная централизация в распределении ресурсов приводили к тому, что не учитывались интересы экономики в целом и, самое главное, интересы непосредственных пользователей дорог — водителей.

Создание целевых источников финансирования дорожных работ, формируемых отдельно на федеральном и территориальном уровнях за счет налогов с пользователей дорог, позволило регионам самостоятельно распоряжаться бюджетами территориальных дорожных фондов. При нормальной собираемости налогов проблема оставалась лишь в эффективном использовании полученных средств. Для этого специалисты Владимирупрдора создали систему комплексного оперативного управления и проектирования автодорог региона — КОУПДОР.

В основе предложенной системы лежит **нормативный противозатратный метод ремонта и содержания автомобильных дорог**. Суть его в предельном упрощении оценки состояния дорог и контроля за выполнением работ при полном исключении субъективного фактора в распределении средств.

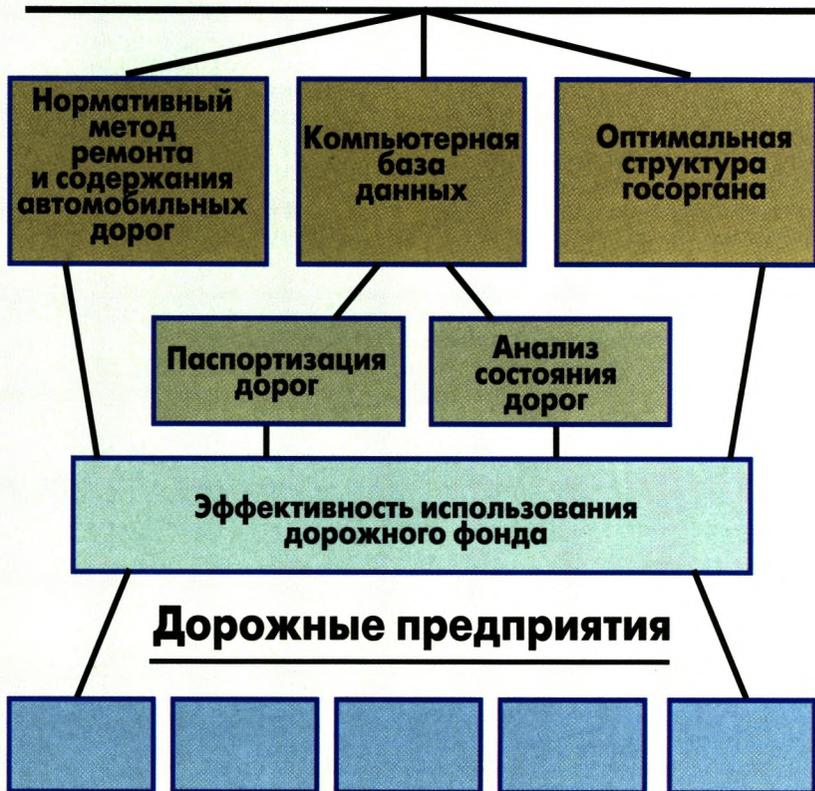
Исходя из интересов непосредственного потребителя дорог — водителя отобрано 20 конкретных показателей. Таких, например, как скорость, ровность, шероховатость, безопасность, прочность, сервис и др. По каждому показателю рассчитывается норматив затрат на 1 км дороги. Чтобы учесть специфику конкретного региона исходя из транспортной схемы, наличия основных стройматериалов и расценок, сеть дорог разбивается на 8 разрядов от нулевого до седьмого. Оценочная комиссия по разработанной инструкции и существующим СНиПам и ГОСТам проводит фактическую и нормативную оценки каждого показателя для каждого участка дороги. Отношение фактических результатов к нормативным и будет величиной показателя. Затем производится подсчет баллов по всем 20 показателям, и каждой дороге присваивается разряд. Все результаты сводятся в таблицу и включаются в компьютерную базу данных.

Естественно, пользоваться полученными сведениями и обрабатывать их без ПЭВМ практически невозможно, поэтому все дорожные предприятия пришлось оснастить компьютерами. Зато

теперь, чтобы определить количество средств для содержания и ремонта дороги или конкретного участка, руководителю районного предприятия достаточно нескольких нажатий на клавиатуру. Дальше все зависит от его решения. Он определяет необходимость проведения работ исходя из разряда дорог. Чем выше разряд, тем лучше показатели, тем больше лимиты. Поэтому, чтобы получить больше средств, предприятие должно выбрать оптимальные способы и методы улучшения показателей состояния дороги. Разница в годовых средствах на финансирование и фактических затратах составит прибыль предприятия, которая, за исключением заработной платы и налогов, снова будет вложена в дороги.

Некачественная работа при этом невозможна. С одной стороны, само предприятие заинтересовано в долговечности объектов и стремится

СИСТЕМА КОМПЛЕКСНОГО ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ И ПРОЕКТИРОВАНИЯ АВТОДОРОГ РЕГИОНА КОУПДОР





Петр КУРАГО,
*первый заместитель
 начальника Управления
 автомобильных дорог
 администрации
 Владимирской области,*
доктор транспорта,
*член-корреспондент
 Академии транспорта РФ*

Об авторе.

Петр Антонович Кураго в 1973 г. закончил Ярославский политехнический институт. Работал главным инженером, затем начальником ДРСУ. Семь лет назад был назначен главным инженером Владимиравтодора. Параллельно занимался научной работой в области экономики. Разработанные им методы управления дорожным хозяйством нашли широкое применение в области и заинтересовали дорожников других регионов России.

исключить повторные затраты на их восстановление. С другой — приемка идет не по объемам, а по законченности объекта, по конечному результату. И если прежде в какой-то степени было выгодно быть отстающим — финансировали тех, у кого положение с дорогами хуже, — то теперь, чтобы больше получить в следующем году, надо лучше поработать в этом.

Большим плюсом стало и полное отсутствие субъективизма в распределении средств. Проследить это легко можно через компьютеры, связанные телекоммуникационной связью. Поэтому неудивительно, что у дорожников Владимирской области появился мощнейший стимул для улучшения качества обслуживаемых объектов. Пред-

приятие стремится работать на конечный результат и ради него выполняет даже те работы, которые не оплачиваются. Например, снегозадержание. Любой руководитель понимает, что легче предотвратить занос дороги, чем потом бороться с накатом и за несоблюдение норматива по содержанию лишиться оплаты. Внедрение нормативного метода дало подрядным организациям реальную хозяйственную самостоятельность и независимость. Благоприятно повлиял этот метод и на **структуру госзаказчика.**

Простота нормативов, их универсальность позволили выполнять работы без привязки мест работ к проектно-сметной документации, требующей значительных трудовых и финансовых затрат. Достаточно сказать, что прежде в автодоре и проектной конторе было около 200 человек. Сегодня со всем управляются 78 специалистов. Исходя из пятилетнего опыта внедрения нормативного метода структура Владимирупрдора сложилась из трех частей:

— **блок сбора средств дорожного фонда и движения финансов дорожного фонда.** Группа сбора — 2 человека, бухгалтерия — 5, договорный отдел — 2 человека;

— **блок приемки выполненных работ и эксплуатации дорог.** Отдел эксплуатации — 3 человека, 18 зонных инженеров и инженеров по мостам. Зонные инженеры — полноценные представители госоргана. Они проживают в районах и осуществляют все виды приемки выполненных работ, ведут корректировку базы данных;

— **блок обеспечения деятельности управления.** Вычислительный центр — 3 человека, проектно-технический отдел — 32, отдел экономического прогнозирования — 3, механизация и технологии — 5, отвода земель — 2 человека.

Все блоки взаимосвязаны. Например, в следовании или оценке отделом эксплуатации дорог

участвуют изыскатели и ГИПы проектно-технического отдела. Такая структура позволяет выполнять необходимые функции управления минимальным количеством специалистов с минимальными затратами. Например, при проектировании работы не процентуются, а списываются лишь прямые затраты (зарплата и материалы). Это позволяет экономить более 2 процентов от всего дорожного фонда области. Все вопросы по согласованию и пересогласованию различных решений выполняются оперативно, в рабочем порядке, без дополнительной оплаты за авторский надзор. Использование проектировщиков для выполнения задач отдела эксплуатации позволяет оперативно и более грамотно решать эти вопросы. При этом квалификация инженеров, безусловно, повышается, появляются неординарные решения технических задач, связанных с эксплуатацией и ремонтом дорог, и крепнет связь проектных решений с системой управления дорогами области. Все это направлено на конечный результат, на потребителя дорог.

Благодаря четкости структуры и широкому применению ПЭВМ на первое число каждого месяца имеется полная информация по всем объектам области о выполненных работах — как в физических величинах или нормативах, так и в денежном выражении. ПЭВМ за 7—10 минут производит обсчет всех объемов работ. Любые изменения на какой-то конкретной дороге или изменения рыночных коэффициентов вносятся быстро и без ошибок.

Применение ПЭВМ дало возможность регулирования финансовой экономики предприятий с целью более эффективного использования дорожного фонда. Система разработана таким образом, что уровень инфляции в период перехода к рынку подсчитывается всего лишь по отдельному, одному нормативу в разных районах. Уровень инфляции в виде рыночных расчетных коэффициентов по остальным нормативам ПЭВМ считает автоматически по ранее разработанной системе нормативной трудоемкости, сметных норм и калькуляций. Быстрота расчета позволила вычислять расчетные рыночные коэффициенты с учетом выполненных работ, поскольку материалоемкость и трудоемкость работ подвержены инфляции по-разному. Этот расчет занимает также не более получаса.

Благодаря **телекоммуникационной системе компьютерной связи** можно быстро и оперативно сравнить расчеты Владимирупрдора с расчетами ПЭВМ предприятий для исключения ошибок в начислении и уплате налогов, подсчета прибыли и зарплаты. Результаты расчетов по ремонту дорог и мостов и их содержанию представляются в таблице, где видны физические показатели выполнения по дорогам, по району и по области в целом; финансовые показатели с расчетами налогов и сумм, необходимых для составления отчетов и баланса. Выполненные работы корректируют исходную базу данных каждой дороги. Распечатки выполненных работ по дорогам позволяют проанализировать затраты и определить, насколько улучшаются транспортно-эксплуатационные показатели дороги и как меняется средневзвешенный разряд. В целом по области он неуклонно растет:

1991 г. 1992 г. 1993 г. 1994 г. 1995 г. 1996 г.
 1,3 1,6 1,8 1,9 1,9 2,1

Это указывает на эффективность нормативного метода. Если учесть, что максимально возможный по нынешним нормам разряд — 6,4, становится понятным, что система способна еще долгое время стимулировать повышение качества работ.

НАМЫТАЯ ДОРОГА

Дороги Владимирской области прокладывались в давние времена, а люди, как водится, всегда селились около них. При нынешнем движении города и поселки стали “задыхаться” от избытка транспорта. Поэтому одной из главных задач стало строительство обходов населенных пунктов. С одной стороны, чтобы обезопасить жителей от мчащихся автомобилей, с другой — чтобы расширить дороги, увеличить скорость движения и доставки грузов. Но тяга людей к дорогам непреодолима. Не успевают дорожники построить обход, как он тут же обрастает дачами и коттеджами. Не стал исключением и город Владимир. Его старая объездная дорога давно уже ничем не отличается от городских улиц. А при повороте на строящийся новый обход со стороны Москвы, сразу за путепроводом слева, видны многочисленные свеженькие дачки.

Строительство этого обхода представляет собой внушительное зрелище. Достаточно сказать, что на нем ежедневно работают 80—100 самосвалов и 6—8 экскаваторов. Работы ведет Улыбышевское ДСУ-3. Общая протяженность обхода — 20 км. Земляное полотно возводится способом гидронамыва. Шесть километров отсыпано еще в 1995 г. непосредственно от земснаряда. На четырех уложено асфальтовое основание, еще на семи уже закончена отсыпка земполотна. Работу приходится выполнять сезонно. Летом два земснаряда ведут намывку грунта, а зимой он доставляется на дорогу. В теплое время вывозить песок достаточно сложно. Кругом болота, вязкие почвы. После отсыпки песка необходимо настлать 15 см гравия, иначе машины не проедут. Поэтому зима — самое подходящее время для этого. И до лета строителям предстоит вывезти 217 тыс. кубов песка на десятиметровую насыпь к путепроводу. Работы идут, но при нынешней нестабильности надо быть большим оптимистом, чтобы назвать срок сдачи в эксплуатацию. Иначе обстоит дело с обходом г. Судогды.

СУДОГОДСКИЙ “ТРАМПЛИН”

Когда-то, в ставшие уже былинными времена развитого социализма, Судогда была “воротами” для перехода районного руководства на областной уровень. И поскольку через нее шли кадры на повышение, местные шутилки даже название придумали — “Судогодский трамплин”. А вот нынешний начальник Судогодского ДРСУ Владимир Данилович Ливада в область не рвался. Более 10 лет он работал председателем горисполкома, и забот хватало. Среди главных всегда были дороги. Прямо по городу проходил маршрут Владимир—Муром с интенсивностью движения более 5 тыс. автомобилей в сутки. И даже великолепный сосновый бор не спасал горожан от шума, пыли и выхлопных газов. В весеннюю распутицу, чтобы хоть как-то защитить городскую дорогу, движение ограничивали по весу автомобилей до 3,5 тонны. Движение в обход увеличивало путь более чем на 40 км.

Когда 7 лет назад В.Ливада стал начальником ДРСУ, он не думал, что ему все-таки суждено снова позаботиться о городе и участвовать в строительстве обхода. Он представляет собой отрезок в 12 км с тремя мостами. Один — 150 м, два — по 80 м. Мосты уже стоят. Есть и земляное полотно. Выполнены самые трудоемкие работы и... дело затормозилось. Проблема известная и понятная — финансирование.

ВЛАДИМИРСКИЕ НОВОСТРОЙКИ

— По планам, в 1997 году обход должен быть сдан, — рассказал В.Ливада, — и при нормальной работе это несложно. Минимум, что мы должны сделать, невзирая на финансирование, уложить геотекстиль на 5 км, да около 8 тыс. кубов черного щебня. Иначе вся прежняя работа пойдет насмарку. Трасса обхода пролегла очень удобно, и уже сейчас многие норовят ею воспользоваться. Естественно, при этом полотно расползается...

На перекрестке у поворота на новую дорогу пока еще стоит красивая березовая рощица. Но она обречена. Земля на этом очень удобном и в будущем бойком месте уже разобрана. Будут здесь и пост ГАИ, и автосервис, и пункты питания. Вопрос только в окончании строительства обхода.

Неподалеку разместилась и новая база ДРСУ. Знает опытный хозяйственник В.Ливада секреты удобного расположения объектов. Из окон кабинета — роскошный вид на местную природу, на дорогу, на АБЗ, находящийся... в 20 км! С другой стороны видно внутреннюю территорию с боксами для машин, уютной беседкой, колодцем, прудом с карасями, подстанцией на 100 кВт. Летом на базе растут даже привередливые белые грибы. Если и будущие соседи — автосервис — сумеют так содержать территорию, то можно не грустить о березовой рощице.

Неподалеку от Судогды, где обход города соединяется со старой дорогой, есть необычная площадка для отдыха, которую тоже предстоит перестроить. На ней местная достопримечательность — фонтан. В шестидесятые годы проводили в этих местах пробное бурение, искали нефть и газ. А из скважины вдруг хлынула вода. И хотя целебных свойств в ней не обнаружили, фонтан использовали для дела, поставили скульптурки, отвели место для костра, сделали площадку для отдыха. Красиво и необычно. А на будущее, если удастся подвести электричество, здесь планируется построить стационарное кафе. Так что Судогодский обход, который должен войти в строй уже в этом году, становится “трамплином” для развития придорожной инфраструктуры.



Начальник Судогодского ДРСУ В.Ливада

Недостаточное финансирование заставляет регионалы сделать упор на ремонт и содержание дорог. Многие стройки заморожены до лучших времен. Но в ожидании этих времен можно не только растерять кадры, но и утратить лучшие технологические приемы. Чтобы этого не происходило, дорожники Владимирской области, несмотря на сложности, продолжают строительство первоочередных объектов, остро необходимых потребителям дорог.



Мост на Судогодском обходе

БРЫКОВЫ ГОРЫ

Самым крупным промышленным объектом, строящимся по заказу Владимирупрдора, стал карьер Брыковы Горы. Щебень добывали здесь и



Отсыпка земляного полотна на строительстве обхода г. Владимира

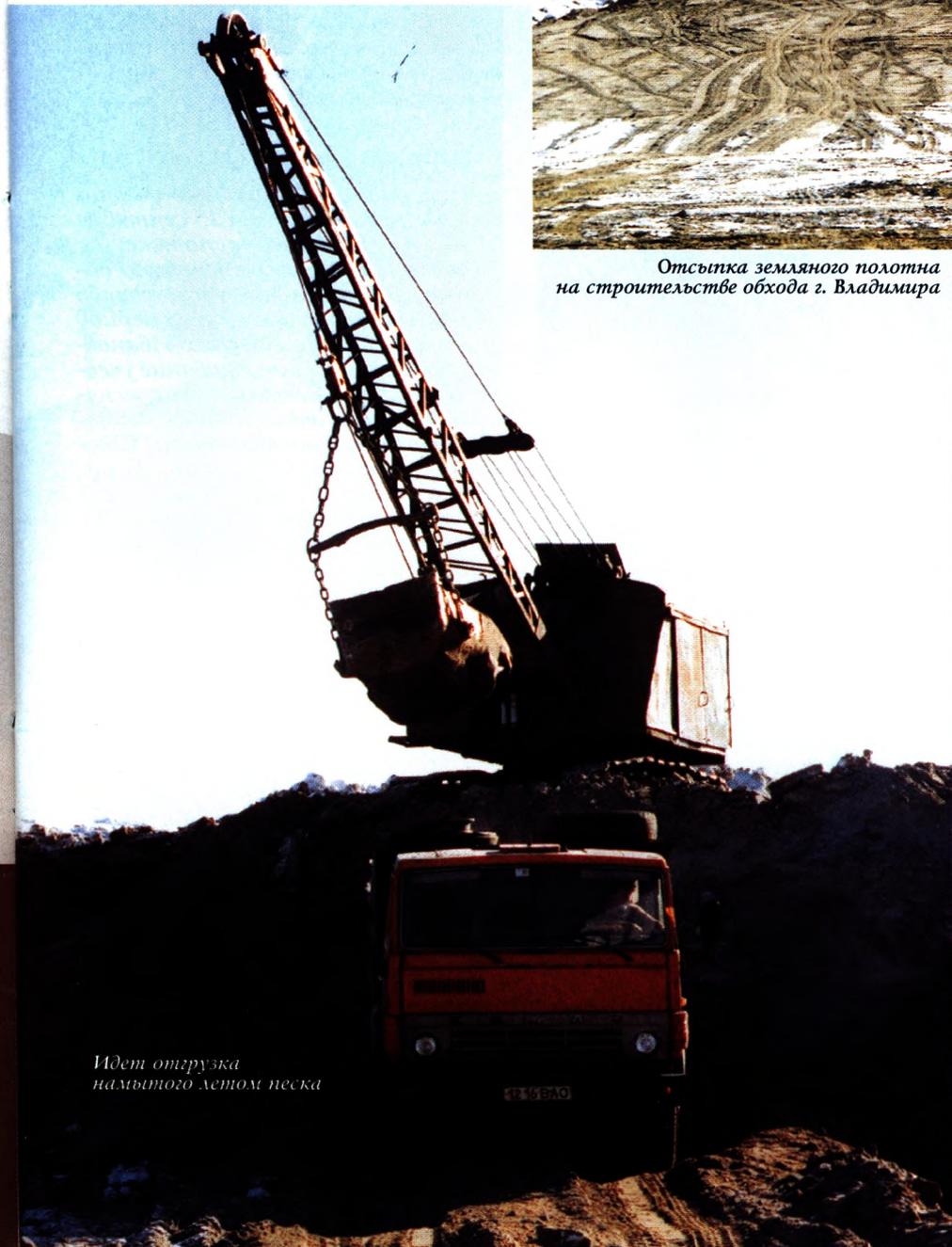
ницами в пределах 16 га представляет собой комплекс для приготовления кубовидного щебня практически всех фракций производительностью около 240 тыс. куб. м в год, классификатора для промывки песков, пригодных для поверхностной обработки, производительностью до 70 тыс. куб. м в год и каскада из трех прудов. Пруды устроены в суходолах, и из-за близости грунтовых вод дно прудов пришлось устлать двухметровым слоем глины, чтобы исключить утечку воды.

— Проблема при строительстве была одна — финансирование, — рассказал генеральный директор ЗАО "Агродомдоринвестстрой" В.Аушев. — Двойной, тройной, а то и четверной бартер привел к удорожанию объекта. Но сбоев и задержек не было. Работаем здесь вахтовым методом. Летом — весь световой день, сейчас — двухсменка, ведем сварочно-монтажные работы...

Переоценить важность этого карьера для дорожников области невозможно. Использование местных материалов всегда дает экономию средств. Но, как рачительные хозяева, владимирцы планируют использовать карьер для обеспечения стройматериалами ближайших пяти районов. В этом случае его мощностей хватит почти на полвека.

Только за счет экономии расходов на перевозке карьер окупится за 2,5 года, а если учесть весь комплекс экономических выгод, то для его окупаемости достаточно и года.

Любопытно, что оборудование карьера не "содрано" с уже существующего в подобных карьерах, а подбиралось и строилось все в соответствии с сегодняшними нуждами дорожников области. И это не "изобретение велосипеда" и желание пооригинальничать, а настоящий хозяйский подход к делу, к потребностям современного дорожного строительства.



Идет отгрузка намывного летом песка

раньше. Старенькие установки дробили гравий. Брали только крупные фракции. Выход продукции был 20—22 процента. А около 80 процентов ценнейшего сырья... закапывали в землю. Столь несовершенная технология сама подсказала идею: нужно внедрять новые современные линии с промывкой песка и щебня. Промытые материалы более эффективны по сроку службы и дают экономию битума.

От идеи до внедрения прошло шесть лет. И вот работы, которые ведет ЗАО "Агродомдоринвестстрой" — одно из бывших управлений мелиорации, подходят к концу. Новый карьер с гра-



Карьер Брыковы Горы. Справа — генеральный директор ЗАО "Агродомдоринвестстрой" В.Аушев

**Владимир СЕВЕРОВ,
Виктор АРКАДЬЕВ (фото)**

школа: умения руководить, хозяйствовать, решать вопросы. Он всегда был рядом, но не давил авторитетом, советовал, но не командовал, умел создать ту атмосферу, которая называется деловой и творческой. И она у нас, надеюсь, сохраняется до сих пор. За последние 15 лет по инициативе администрации никто из центра не уволился, а если и уходил, так на пенсию, повышение, в другие отрасли...

ЦИФРЫ И ФАКТЫ

История Владимирского учебного центра начинается 15 сентября 1930 года, когда по распоряжению Главдортранса было основано дорожно-строительное ученичество (ДСУ) во Владимире (в тот период Владимир входил в состав Ивановской области). Наименование учебного заведения неоднократно менялось, оно называлось Межобластной дорожной учебной базой, Школой дорожных мастеров, Дорожным учебным комбинатом, Центральными учебными курсами "Росдорцентра" Минавтодора... но его профиль все эти годы оставался неизменным: с 1930 по 1996 год здесь подготовлено около 38 тыс. специалистов-дорожников. В том числе дорожных мастеров, геодезистов, десятников, рабочих, машинистов АБЗ, котельных установок, трактористов, бульдозеристов и т. д.

С 1982 года на базе дорожного учебного центра действуют Центральные курсы по переподготовке, повышению квалификации инженерно-технических работников, изучению и оперативному внедрению в производство инструктивных, нормативных и других документов, передовому опыту дорожного строительства. За это время в учебном заведении повысили квалификацию более 25 тысяч человек из различных регионов, проводилось обучение и повышение квалификации специалистов дорожных организаций ЦДСУ Миноборонны.

Владимирский учебный центр в некотором роде элитное заведение. Здесь обучаются в основном инженерно-технические работники, специалисты, руководители дорожных предприятий. По их мнению (все, кто обучается на курсах, обязательно заполняют специальную анкету), уровень квалификации преподавателей, организация учебного процесса и условия проживания в гостинице ВУЦ заслуживают самой высокой оценки. И мы в этом убедились. Доброжелательности, доброжелательности работников учебного центра и обслуживающего персонала гостиницы могут позавидовать лучшие московские отели. В считанные минуты по вашей просьбе заменят белье и произведут уборку. Без хлопот вам предоставят набор посуды, чайный сервис, дополнительное одеяло и салфетки... Здесь на вас смотрят, как на доброго знакомого и желанного гостя, утром обязательно скажут "здравствуйте", помогут, выслушают, объяснят...

— Вы, наверное, обратили внимание, что у нас горничными работают много пожилых людей, — говорит Владимир Кареев. — Это связано не толь-

От подготовки специалистов-дорожников до кружевниц — таков спектр деятельности Владимирского учебного центра.

ШКОЛА МАСТЕРСТВА

За годы своего существования Владимирский учебный центр подготовил для дорожной отрасли около 38 тысяч специалистов.



Получить свидетельство об окончании курсов бдвойне приятно, если его вручает директор ВУЦ.

Рассказ об одном из старейших учебных центров дорожной отрасли России начнем знакомством с его директором — Владимиром Павловичем Кареевым. Ему 51 год. Родился и вырос на Владимирщине, закончил физико-математический факультет пединститута, работал в школе, в системе профессионально-технического обучения, а с 1982 года — директор Владимирского учебного центра. Почетный дорожник.

Мы беседовали с Владимиром Павловичем — уж так вышло — как раз в день его рождения и, пожелав здоровья и успехов имениннику, в качестве своеобразного подарка от журналистов попросили самого выбрать первый вопрос. Кареев выбрал вопрос о Владимире Ивановиче Шевчуке, человеке-легенде, бывшем начальнике Влади-

мирского автодора, который, выйдя на пенсию, несколько лет работал в учебном центре.

Годы берут свое: Владимиру Ивановичу давно за 80, но и сегодня, наверное, не бывает ни одного праздника у дорожников области, где бы Шевчук не был почетным гостем и в его честь не прозвучал тост.

Создание опорной дорожной сети области и имя Шевчука долгие десятилетия шли рядом. Его называли "бульжным королем", любили и побаивались подчиненные, уважали и ценило начальство, с ним считались, дружили, просили совета, прислушивались к мнению. За его плечами — огромный опыт дорожного строительства, война, трудные годы восстановления народного хозяйства...

— Когда Шевчук пришел к нам в центр, — вспоминает Владимир Павлович, — и мы с ним поближе познакомились, началась еще одна



Директор ВУЦ В.П.Кареев.

ведение обучения и проверку знаний по охране труда, на подготовку и аттестацию кадров для объектов котлонадзора и подъемных сооружений, экологии.

Когда началась перестройка и со всех сторон посыпались советы немедленно приватизировать все, что плохо лежит, коллектив учебного центра не поддался на соблазн под шумок превратить гостиницу в постоянный двор и зарабатывать на этом "живые" деньги.

— Как мы тогда рассуждали? — вспоминает В. Кареев. — Для многих поколений дорожников ВУЦ стал больше чем учебными курсами. Здесь люди знакомились, приобретали знания, обменивались практическим опытом, завязывали деловые контакты... Для многих поколений наш центр стал, не побоюсь этого слова, родным. Дорожники приезжают сюда, как на свидание с молодостью, где все, можно сказать, свои, люди одной профессии. Поэтому до сих пор вы нигде не найдете рекламы нашей гостиницы, которая ни в чем не уступает лучшим городским отелям. А вот для дорожников и их семей двери открыты

ко с тем, что зарплата обслуживающего персонала невелика. Люди старшего возраста, как правило, выполняют свою работу более ответственно, качественно. Они умеют ладить с учащимися курсов, создать им условия для отдыха и плодотворной учебы. А если человеку приятно пожить у нас, значит, он приедет еще раз.

Учебный центр, как и другие дорожные предприятия, в нынешнем году работает далеко не в полную силу. Причина известна: дорожникам приходится экономить буквально на всем, в том числе на профессиональном образовании. Хотя все понимают — именно этот рычаг является одним из самых эффективных и перспективных в деле подъема отрасли, а вложения в обучение персонала, затраты на создание современных учебных центров, подобных Владимирскому, с лихвой окупятся.

ЦИФРЫ И ФАКТЫ

Полностью обновилась материально-техническая база учебного центра. Если вначале он располагал 4 учебными классами в небольшом 2-этажном здании с печным отоплением, то сегодня это современный учебный корпус с кабинетами и лекционным залом, общежитием на 100 мест, с одно- и двухместными номерами, собственным автопарком, базой отдыха. В учебном корпусе имеются кабинеты: охраны природы, бухгалтерского учета и экономики, оргтехники и персональных компьютеров, устройства автомобилей, безопасности дорожного движения, контроля качества и приемки автодорог, программированного контроля знаний и класс машинописа. Для практических работ используются лаборатории Владимирского университета, управления автомобильными дорогами области, филиала НПЦ "РосдорНИИ", областного Комитета по охране природы.

Обучение проводится по программе постоянных курсов в форме лекций, семинаров, собеседований. Центр имеет лицензии на общеобразовательную деятельность, про-



О прошлом учебного центра рассказывает заместитель директора по учебной работе Лидия Анатольевна Симкина.



Сорок лет (с 1955 по 1985 г.) работала преподавателем, забучем, директором Галина Ивановна Душина. Она всегда самый желанный и уважаемый гость в своем "детстве".

всегда, и это при том, что цены у нас, как пишут в рекламе, приятно удивят.

Те, кто часто бывает во Владимирском учебном центре, заметили, наверное, что здесь постоянно идет реконструкция, ведутся ремонтные, строительные и, как мы узнали из беседы с директором, проектные работы. Новый проект предусматривает создание собственного пункта питания, который по вечерам мог бы работать в режиме кафе, строительство современного зала заседаний — амфитеатра, других объектов. Цель, как шутят работники ВУЦ, выйти на "тапочный уровень работы", то есть на такой уровень, при котором у слушателей курсов не будет необходимости одеваться и переодеваться, переходя из одного здания в другое. Все, что необходимо, — под одной крышей. С утра до вечера. А вечером к их услугам мягкий автобус, чтобы отправиться на экскурсию в Суздаль, Гусь-Хрустальный к другим памятникам старины, на которые так богата владимирская земля.

Возможности учебного центра оценили и зарубежные партнеры. Здесь уже состоялось несколько международных семинаров. Их участники, в том числе финны, англичане, американцы, высоко отозвались об уровне организации мероприятий и условиях проживания. Впрочем, это неудивительно. Для участия в семинарах центр может пригласить практически любого специалиста, крупного ученого, руководителя из Москвы и других регионов страны.

ЦИФРЫ И ФАКТЫ

Успешная реализация очередного этапа программы "Дороги России" и повышение эффективности использования средств дорожного фонда завясят от усиления контроля за качеством дорожных работ и внедрения новых технологий. Повышаются требования к качеству строительства, реконструкции и транспортно-эксплуатационному состоянию дорог, квалификации начальников отделов и специалистов федеральных и территориальных органов управления. Повысится ее они могут на занятиях по темам: развитие, строительство и реконструкция автодорог, основные правила оценки состояния дорог, дорожных сооружений, планирование работ по ремонту и содержанию, диагностика, правила приемки автодорог в эксплуатацию, нормативно-правовое регулирование деятельности, контроль качества работ и материалов, передовые методы и приемы при производстве смесей, обеспечивающие стандартное качество. Занятия ведут преподаватели из МАДИ, СоюздорНИИ, РосдорНИИ, других центров, специалисты-практики.

В учебном центре накоплен большой опыт подготовки специалистов бухгалтерских служб, финансистов. Программа для них рассчитана на 36 часов и включает методики бухгалтерского учета, особенности налогообложения отрасли; изучение компьютерных бухгалтерских программ, право.

Переход к рыночной экономике обострил проблемы проектирования и разработки проектно-сметной документации. Снять их помо-

жет программа по изучению различных подходов к проектированию — проектирование и экспертиза проектов. Она рассчитана на 96 часов и включает вопросы новых направлений проектного анализа и транспортной экономики, нормативов, требований к проектно-сметной документации по ее экспертизе и т. д.

Центр проводит обучение и проверку знаний по охране труда. Он использует высококвалифицированных преподавателей, кабинет по охране труда, автоматизированный класс "Аккорд". Слушателям выдается сборник нормативной литературы и документ по итогам аттестации. Кроме того, центр имеет лицензию на подготовку кадров для объектов котлонадзора и подъемных сооружений. То есть ему предоставлено право на проведение обучения, проверку знаний и выдачу соответствующего документа.

Дорожная сеть Владимирской области считается одной из лучших, а руководители областного управления дорог пользуются репутацией умелых и грамотных специалистов, смело внедряющих в практику последние научные достижения и исследования. И в этом смысле, как считает В. Кареев, учебному центру повезло. За передовым опытом по организации содержания дорог, строительству, новым технологиям не надо далеко ехать. Он буквально под ногами. Специалисты областного управления готовы ответить на любой вопрос слушателей курсов, поспорить, обсудить проблему.

— Можно сказать, мы работаем рука об руку, — говорит директор ВУЦ, — особенно при организации практических занятий с выездом на

участок дороги. И в теоретическом плане руководство управления на высоте: начальник и его первый заместитель — члены Академии транспорта России, высокая квалификация у других специалистов.

Помогают ВУЦ и дорожные предприятия других регионов, в основном техникой, и особенно Мосавтодор, с которым сложились прекрасные взаимоотношения. Сейчас, кстати, небольшая бригада строителей из Москвы ведет здесь отделочные работы. А бывший начальник Мосавтодора ныне является руководителем Региональной дирекции федеральных дорог, в ведение которой переходит учебный центр.

Новая реорганизация, как надеются во Владимире, решит многие проблемы. В последние годы, например, соседи-дорожники из Ивановской, Ярославской, Костромской и других областей редкие гости в ВУЦ. Появилась тенденция учебного сепаратизма. И хотя каждая область имеет свой опыт, лучше было бы собрать его в общую копилку, а не растаскивать по регионам. Это касается и нетрадиционных для производителей тем — по экологии, имиджу.

ЦИФРЫ И ФАКТЫ

В учебных программах большое место отведено состоянию окружающей среды, экологической грамотности дорожников. Под этой грамотностью понимаются охрана атмосферного воздуха, почв, воды, животного и растительного мира, лабораторный контроль за выбросами при строительстве и эксплуатации автомобильных дорог. При этом широко используются технические средства обучения, выезды непосредственно на предприятия, к чтению лекций привле-

каются квалифицированные специалисты, ученые, академики.

При достаточно высоком уровне знаний по конкретным вопросам производства, многие руководители дорожных организаций, увы, плохо знакомы с логикой деловых общений, требованиями имиджа, культурой речи и т. п. Поэтому был введен курс — формирование личности руководителя, который ведут специалисты Владимирского колледжа бизнеса. Для повышения квалификации помощников руководителя, секретарей-референтов предусмотрена специальная программа. Большой интерес вызывает курс по использованию средств ТАФ и ФДФ, прогнозированию сбора дорожных фондов и их распределению, по методам ценообразования, структуры цен, инфляции, по управлению финансами. Она рассчитана на начальников отделов экономических служб федеральных и территориальных управлений дорог.

Уже заканчивая беседу, мы задали Владимиру Карееву, по его словам, "самый трудный вопрос" — назвать лучших работников. "У нас все лучшие, — сказал Владимир Павлович, — и чтобы ответить на вопрос, как говорится, "огласите весь список". Но это, как вы понимаете, невозможно, поэтому назовем только некоторых. Заместитель директора по учебной работе Лидия Симкина, которой мы выражаем глубокую благодарность за помощь в подготовке материала, методист Татьяна Сельдец, преподаватель-бухгалтер Анна Курочкина, завхоз Нина Калядина... и многие, многие другие. Это благодаря им Владимирский учебный центр занял ведущее место в системе переподготовки кадров для дорожной отрасли страны.

После напряженного учебного дня.



В кабинете охраны труда и техники безопасности.



С компьютером на "ты".

Архитектурный ансамбль в Александровской Слободе.

ПУТЕВОДИТЕЛЬ

ТЕРРИТОРИАЛЬНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ

ВЛАДИМИРСКОЙ ОБЛАСТИ

Внимание! Опасные участки на автодорогах

Владимир—Юрьев-Польский—Переславль-Залесский

- | | |
|---|---|
| 11 км — крутой поворот на спуске, подъеме в условиях ограниченной видимости | 25-26 км — крутой спуск, подъем на повороте |
| 19 км — извилистая дорога | 35 км — крутой спуск, подъем на повороте |
| | 86-87 км — крутые повороты в с. Федоровское |

Владимир—Муром

- | | |
|--|--------------------------------|
| 10 км — крутой спуск, подъем на повороте | 86 км — узкий мост на повороте |
| 29 км — крутой поворот | 88 км — узкий мост |
| 59 км — плохая видимость на повороте | 108 км — с. Булатниково |

Владимир—Гусь-Хрустальный—Тума

- | | |
|---|--|
| 6 км — крутой спуск к мосту на повороте | 70 км — ж.д. переезд |
| 33 км — извилистая дорога | 102 км — в с. Великодворье мост на крутом повороте |
| 62 км — крутой поворот | |

Владимир—Кольчугино—Александров—Верхние Дворики

- | | |
|---|--|
| 12 км — подъем, спуск, развязка в одном уровне | 46-47 км — затяжной спуск, подъем |
| 29-30 км — извилистая дорога, плотина | 124-125 км — крутой поворот на подъеме, спуске в условиях ограниченной видимости |
| 40 км — в населенном пункте крутой поворот на подъеме, спуске | |



ВЛАДИМИР

административные центры и крупные города



МУРОМ



Андреево

города и поселки городского типа



Спасское

населенные пункты сельского типа



железные дороги



магистральные федеральные автомобильные дороги



территориальные автомобильные дороги:



-основные



-прочие



границы областей



28

указатели и расстояния между ними в километрах

)(ЖБ34-19(80)

мосты (материал постройки, длина, ширина, грузоподъемность)



автозаправочные станции (АЗС)



автомобильные газонаполнительные компрессорные станции (АГНКС)



станции технического обслуживания автомобилей (СТОА)



гостиницы



площадки отдыха



посты ГАИ



пункты питания



пункты медицинской помощи



бюро путешествий и экскурсий



музеи



памятники и памятные места, связанные с именами замечательных людей



памятники военно-исторических событий



памятники архитектуры



церкви



интересные объекты природы, живописные места



реки, пристани



фонтанирующий родник

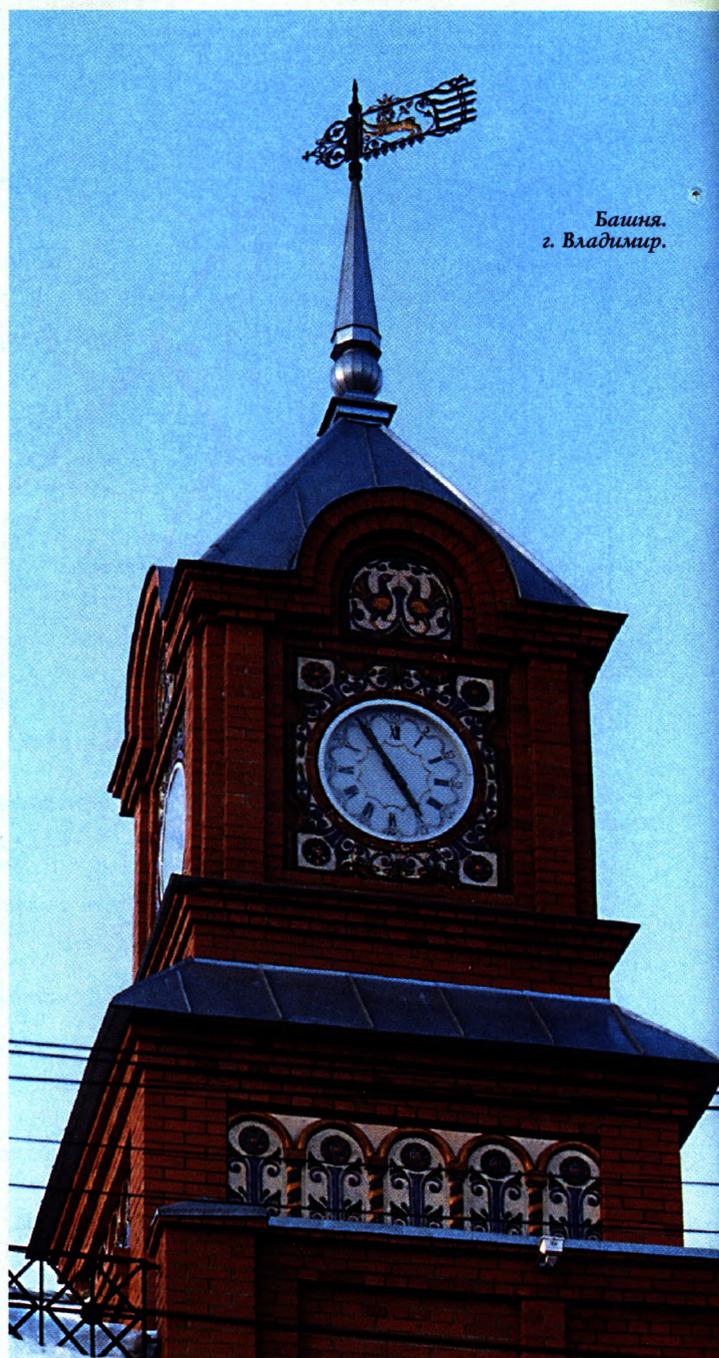


аэропорт

Путеводитель подготовлен при содействии начальника отдела эксплуатации автодорог Владимирупрдора Рунова А.А.
Составитель Людмила Коваленко.
Компьютерная графика Саввы Сафонова.







Башня.
г. Владимир.

ОБЪЕКТЫ СЕРВИСНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

ВЛАДИМИР—ЮРЬЕВ-ПОЛЬСКИЙ—ПЕРЕСЛАВЛЬ-ЗАЛЕССКИЙ

(отсчет начала автодороги ведется от г. Владимира)

Гостиницы

| | |
|--------------------------------|---|
| г. Владимир | гостиница "Владимир", ул. III Интернационала, 74, т. (0922) 22-30-42 гостиница "Клязьма", Судогодское ш., 15, т. (0922) 22-42-37 гостиница "Заря", ул. Студеная гора, 36, т. (0922) 22-52-64 гостиница "Золотое кольцо", ул. Чайковского, 27, т. (0922) 24-88-07 |
| 145 км г. Переславль-Залесский | гостиница "Переславль-Залесский", т. 2-17-88 |

Пункты медицинской помощи

| | |
|---------------------------|---|
| г. Владимир | областная б-ца № 1 (травматология), Судогодское ш., 41, т. (0922) 22-90-03 б-ца скорой мед. помощи, ул. Горького, 1, т. (0922) 23-22-68 травматологический пункт, ул. Студенческая, 8, т. (0922) 23-86-98 |
| 15 км с. Новоалександрово | медпункт |
| 25 км с. Старый Двор | больница |
| 66 км г. Юрьев-Польский | больница |
| 93 км с. Сима | больница |



Станции технического обслуживания автомобилей (СТОА)

| | | |
|--------|-------------------------|---|
| 66 км | г. Владимир | АО "Владимиравтосервис", Московское ш., 5, т. (0922) 24-52-67, 24-05-52 |
| 145 км | г. Юрьев-Польский | СТОА (частная) |
| | г. Переславль-Залесский | СТОА |

Автозаправочные (АЗС) и газонаполнительные компрессорные (АГНКС) станции

| | | | | |
|--------|--------------|-------------------------|---|-----------|
| 42 км | (2 км влево) | г. Владимир | г. Владимир (п. Юрьеvec) на федеральной а/д Москва—Владимир—Нижний Новгород | б.; д. т. |
| 66 км | | с. Небылое | | газ |
| 145 км | | г. Юрьев-Польский | | б.; д. т. |
| | | г. Переславль-Залесский | | б.; д. т. |

Посты ГАИ

| | | |
|-------|-------------------|-----------|
| 5 км | г. Владимир | пост ГАИ |
| 66 км | г. Юрьев-Польский | отдел ГАИ |

ВЛАДИМИР—МУРОМ
(отсчет начала автодороги ведется от г. Владимира)

Гостиницы

| | | |
|--------|-------------|---|
| 129 км | г. Владимир | гостиницы (смотри а/д Владимир—Юрьев-Польский—Переславль-Залесский) |
| | г. Муром | гостиница "Лада", ул. Московская, 43, т. 3-10-74 |
| | | гостиница "Русь", ул. Московская, 87, т. 2-18-98 |

Пункты медицинской помощи

| | | |
|--------|----------------|--|
| 14 км | г. Владимир | больницы (смотри а/д Владимир—Юрьев-Польский—Переславль-Залесский) |
| 40 км | д. Бараки | медпункт |
| 55 км | г. Судогда | больница, Московское шоссе |
| 72 км | д. Тюрмеровка | больница |
| 95 км | с. Мошок | больница |
| 109 км | с. Малышево | медпункт |
| 133 км | с. Булатниково | медпункт |
| | г. Муром | центр. больница, ул. Войкова, 18, т. 3-14-85 |
| | | ж/д больница, ул. Пионерская, 1, т. 4-00-22 |

Станции технического обслуживания автомобилей (СТОА)

| | | |
|--------|-------------|---|
| 14 км | г. Владимир | (смотри а/д Владимир—Юрьев-Польский—Переславль-Залесский) |
| 40 км | д. Бараки | СТОА у дороги |
| 127 км | г. Судогда | РТП, ул. Гагарина, 5 |
| | г. Муром | филиал АО "Владимиравтосервис", Владимирское ш., 3, т. 3-24-64, 3-19-64 |
| | | СТОА "Экспресс-авто", ул. Кленовая, 5, т. 4-40-47 |

Автозаправочные (АЗС) и газонаполнительные компрессорные (АГНКС) станции

| | | | | |
|--------|----------|-------------|---|-----------|
| 4 км | | г. Владимир | г. Владимир (п. Юрьеvec) на федеральной а/д Москва—Владимир—Нижний Новгород | б.; д. т. |
| 7 км | у дороги | г. Судогда | | газ |
| 41 км | | с. Мошок | | б.; д. т. |
| 72 км | | г. Муром | | б.; д. т. |
| 129 км | | | | б. |
| | | | | б.; д. т. |

Посты ГАИ

| | | | | | |
|-------|---------------|----------|--------|-------------|----------|
| 4 км | г. Владимир | пост ГАИ | 94 км | д. Малышево | пост ГАИ |
| 55 км | д. Тюрмеровка | пост ГАИ | 127 км | г. Муром | пост ГАИ |

КАСИМОВ—МЕЛЕНКИ—МУРОМ
(участок Меленки—Муром)

Гостиницы

| | |
|------------|--|
| г. Меленки | гостиница, ул. Комсомольская, 101, т. 2-32-43; 2-33-07 |
| г. Муром | гостиницы (смотри а/д Владимир—Муром) |

Пункты медицинской помощи

| | |
|---------------|--------------------------------------|
| г. Меленки | больница |
| с. Тургенево | больница |
| п. Вербовский | больница |
| г. Муром | больницы (смотри а/д Владимир—Муром) |

Станции технического обслуживания автомобилей (СТОА)

г. Муром (смотри а/д Владимир—Муром)

Автозаправочные станции (АЗС)

| | | | | |
|------------|-----------|-------|--------------|-----------|
| д. Войново | б. | 71 км | с. Тургенево | б. |
| г. Меленки | б.; д. т. | 92 км | г. Муром | б.; д. т. |

Посты ГАИ

| | |
|------------|----------|
| г. Меленки | пост ГАИ |
|------------|----------|

ВЛАДИМИР—ГУСЬ-ХРУСТАЛЬНЫЙ—ТУМА
(отсчет начала а/д ведется от 17 км а/д Владимир—Муром)

Гостиница

50 км г. Гусь-Хрустальный гостиница "Мещерские зори", ул. Интернациональная, 22, т. 2-22-61, 2-37-69

Пункты медицинской помощи

41 км д. Вашутино медпункт
50 км г. Гусь-Хрустальный больница, ул. Октябрьская, 39, т. 2-47-93, 2-47-96
104 км с. Великодворье медпункт

Станции технического обслуживания автомобилей (СТОА)

50 км г. Гусь-Хрустальный филиал АО "Владимиравтосервис", район кварцевого завода, т. 2-34-59, 2-26-42

Автозаправочные (АЗС) и газонаполнительные компрессорные (АГНКС) станции

47 км г. Гусь-Хрустальный б.; д. т.; газ

Посты ГАИ

104 км с. Великодворье пост ГАИ

ВЛАДИМИР—КОЛЬЧУГИНО—АЛЕКСАНДРОВ—ВЕРХНИЕ ДВОРИКИ
(отсчет начала а/д ведется от 164 км
федеральной автодороги Москва—Владимир—Нижний Новгород)

Гостиницы

57 км г. Кольчугино гостиница "Дружба", ул. 50 лет Октября, 6, т. 2-35-56
103 км г. Александров гостиница, ул. Революции, 59, т. 2-10-03; 2-11-59

Пункты медицинской помощи

| | | | |
|---------------------|--------------------|----------|--|
| 6 км | с. Бабаево | медпункт | т. 5-52-17 |
| 9 км | р. п. Ставрово | больница | т. 5-12-67 |
| 29 км | с. Черкутино | больница | т. 5-58-47 |
| 36 км | с. Павловка | медпункт | т. 3-42-56 |
| 39 км | с. Ельцино | медпункт | т. 3-37-14 |
| 44 км | с. Дубки | медпункт | т. 3-37-31 |
| 57 км (вправо 3 км) | г. Кольчугино | больница | ул. Гагарина, 2, т. 2-37-53 |
| 87 км | с. Андреевское | медпункт | т. 7-03-31, 7-03-80 |
| 95 км | д. Легково | медпункт | т. 7-07-52 |
| 99 км | с. Елькино | медпункт | т. 7-14-16 |
| 103 км | г. Александров | больница | ул. Восстания 1905 года, т. 2-43-60, 2-47-40 |
| 114 км | с. Следнево | медпункт | т. 7-36-41 |
| 131 км | д. Верхние Дворики | медпункт | т. 7-25-12 |

Станции технического обслуживания автомобилей (СТОА)

57 км (вправо 0,5 км) г. Кольчугино СТОА "Комби", ул. Луговая, 2
103 км г. Александров филиал АО "Владимиравтосервис", Двориковское шоссе, т. 2-30-04

Автозаправочные станции (АЗС)

| | | | | | |
|-------|----------------|-----------|---------------------|----------------|-----------|
| 9 км | р. п. Ставрово | б.; д. т. | 61 км | г. Кольчугино | б.; д. т. |
| 12 км | у дороги | б.; д. т. | 63 км (вправо 5 км) | г. Кольчугино | б.; д. т. |
| 56 км | п. Белая Речка | б.; д. т. | 103 км | г. Александров | б.; д. т. |

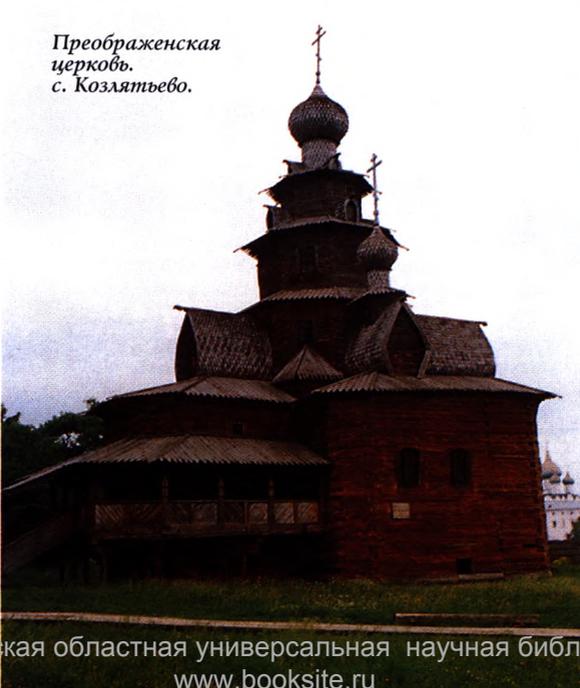
Служба спасения на автодорогах Владимирской области

г. Владимир "СПАС 001", Московское ш., 5, т. (0922) 24-02-43
(выезжает по вызову в любой пункт Владимирской области)

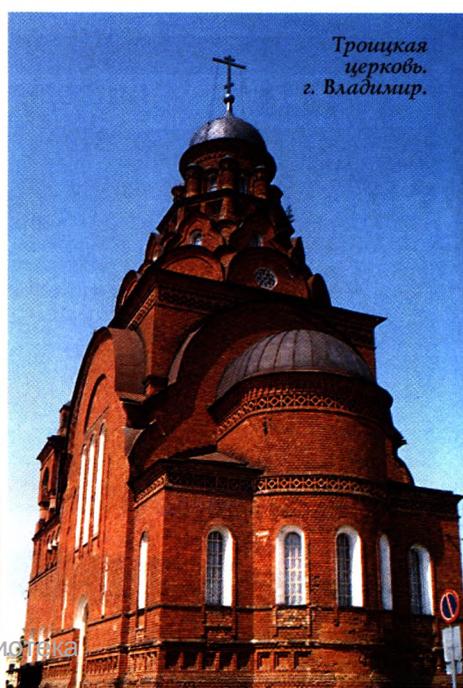
В г. Муроме

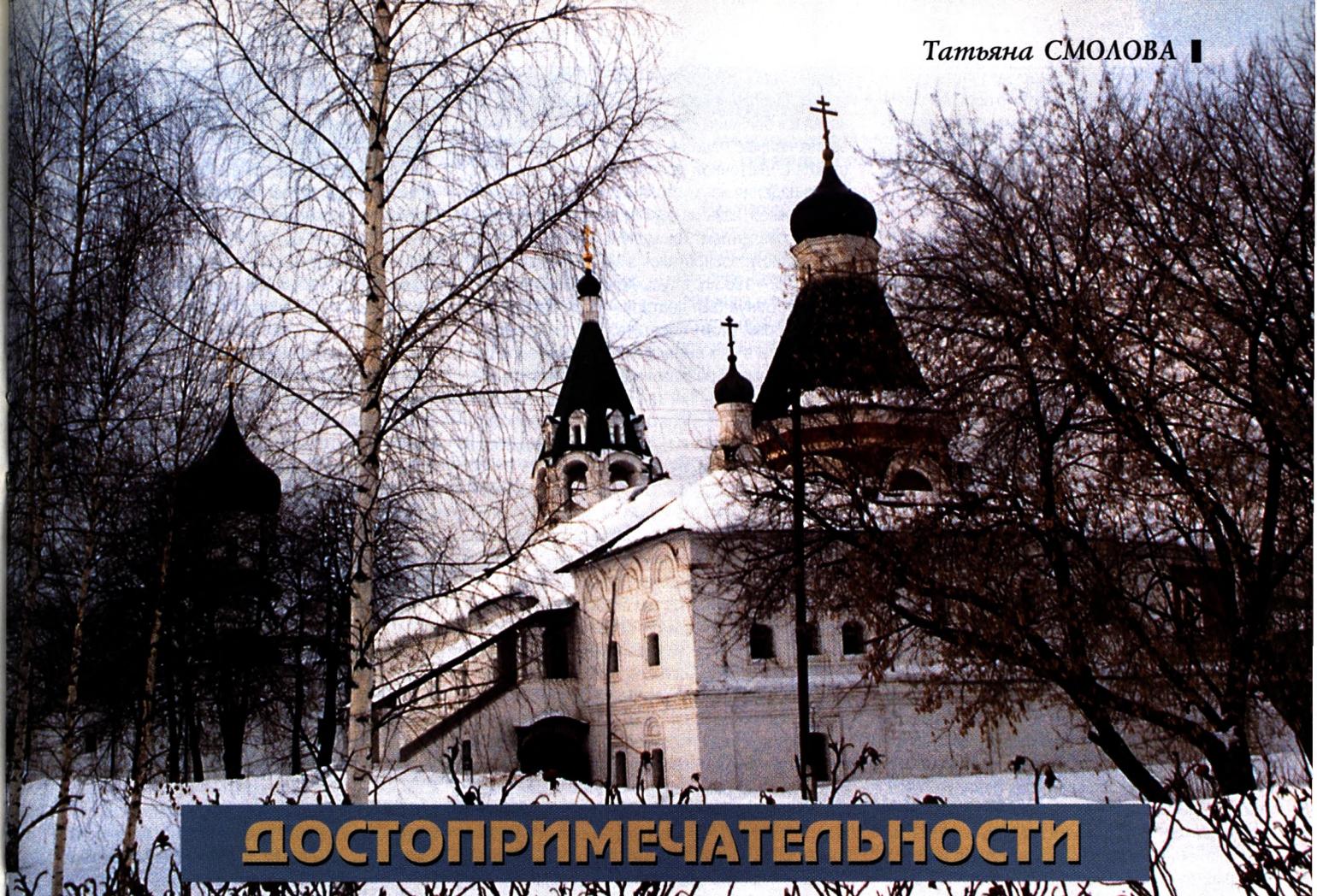


Преображенская церковь.
с. Козлятьево.



Троицкая церковь.
г. Владимир.





ДОСТОПРИМЕЧАТЕЛЬНОСТИ

Владимир. В самом центре России, между Москвой и Нижним Новгородом, на границе южных лесов и северного ополья стоит этот древний летописный город. Основанный в 1108 г. Владимиром Мономахом он достиг своего расцвета при Андрее Боголюбском в середине XII в. Получив Владимир себе в удел, задумал князь построить город заново и перенести сюда из Ростова Великого столицу княжества. Стольный город Андрея Боголюбского раскинулся на гряде высоких холмов в междуречье Клязьмы и Лыбеди. «Сильно устроил» он свою столицу: окружил ее новой крепостью семикилометровой в окружности. В некоторых местах по сей день сохранились остатки земляной, с деревянной оградой, насыпи: Козлов вал у Золотых ворот, Троицкий — в середине города, на линии Успенского собора, и Ивановский — напротив Рождественского монастыря.

За несколько лет небольшая крепость на Клязьме превратилась в крупный политический центр, возглавивший борьбу за объединение русских земель. Именно Андрею удалось создать город, впоследствии полтора столетия бывший столицей Северо-Восточной Руси. И еще знаменит Владимир замечательными белокаменными памятниками архитектуры XII в. Особое место среди них занимает церковь Покрова-на-Нерли — образец высочайшего архитектурного совершенства. Но оставили свой след в городе и другие эпохи. Хорошо вписались в интерьер белокаменного Владимира сдержанный в своем декоре храм XVI в. и тяготеющая к роскошному благолепию церковь XVII столетия, здания в стиле классицизма и барокко.

Владимир — один из центров отечественного и международного туризма, он входит в программу маршрута «Золотое кольцо». У этого города богатые культурные традиции. Владимирцы бережно относятся к своему историческому прошлому. Здесь нет ни одного памятника, которого не коснулась бы рука реставратора.

Суздаль. Город удивительной судьбы. Возник он в IX—X вв. на месте поселения финно-угорского племени меря. Первый самостоятельный князь Суздаля — Юрий Долгорукий, при нем город был столицей Ростово-Суздальского княжества.

В 1152 г. на берегу реки Нерли строится первая на Руси белокаменная церковь Бориса и Глеба, положившая начало всемирно известному белокаменному зодчеству Владимиро-Суздальской Руси XII—начала XIII в. На протяжении восьми веков строился этот замечательный город, богат он архитектурными памятниками, которые образуют редкий по красоте и целостности архитектурный ансамбль. К счастью, Суздаль миновала судьба бурного роста российских городов, и он дошел до нашего времени в своем неповторимом древнем облике. За последние 250 лет даже границы города остались неизменными, и сохранилось множество древнейших построек, являющихся памятниками древнерусского зодчества и искусства. В современном Суздале их насчитывается более 200, теперь это город-музей, крупнейший центр международного туризма.

В XIII в. Суздаль — столица самостоятельного Суздальского княжества, а с XV в., войдя в состав Великого Московского княжества, он становится одним из крупнейших религиозных центров на Руси, в это время ведется интенсивное строитель-

ство храмов и монастырей, замена деревянных построек каменными. Первым это сделал Покровский монастырь, его примеру последовал Спасо-Ефимьев в 1528 г. надстраивается кирпичом здание древнего Рождественского собора, строится собор Ризположенского монастыря. Появляются свои иконописцы, чеканщики, серебряники. Правящий Суздальской епархией архиерей получает звание архиепископа.

В XVII в. рост экономической мощи монастырей приводит к огромному размаху церковного строительства.

В XVIII и XIX вв. продолжается в Суздале каменное строительство. Так, в 1811 г. был достроен Гостиный двор — первое в городе здание в стиле ампир, поставленное на главной площади, мощенной булыжником. В 1819 г. было закончено строительство колокольни при Ризположенском монастыре, возведенной в честь победы над Наполеоном.

Древнейшим сооружением города является Богородице-Рождественский собор XII—XVI вв. — один из самых величественных памятников прошлого. Да и весь город Суздаль — это удивительно сохранившаяся живая история становления христианства на Руси и самого Государства Российского.

Невозможно даже перечислить архитектурные памятники этого уникального города, и нет смысла это делать. В нем нужно побывать, его нужно увидеть, подышать его воздухом, погладить рукой древние белокаменные стены, вознестись взглядом ввысь к шпилью самой высокой колокольни и прокатиться в пролетке, запряженной орловским рысаком, по улочкам старого го-

рода. Отправившись в его заречную часть, вы попадете во владимирскую деревню прошлого столетия. В 1960 г. здесь был создан музей деревянного зодчества. Из различных мест Владимирской области свозились сюда крестьянские избы, деревянные церкви, ветряные мельницы и другие хозяйственные постройки.

Ежегодно Суздаль посещают многочисленные потоки туристов со всего мира, и город с честью справляется с такой нагрузкой благодаря туристскому центру, включающему в себя комплекс музеев, гостиниц, кемпингов, moteлей. В уютных рестораниках и трактирах можно отведать блюда старинной русской кухни и знаменитую суздальскую медовуху.

Муром. Более одиннадцати столетий на высоком берегу Оки стоит древнейший русский город Муром. Первое упоминание о нем относится к 862 г. С 1006 г. Муром стал главным торговым центром на Оке. Многовековая история города, стоявшего на страже восточной границы Древней Руси, богата событиями.

До наших дней, к сожалению, сохранилось незначительное количество памятников истории и культуры, но они вызывают восхищение шедеврами национального искусства. Великолепны памятники архитектуры древнего Мурома: Козьмодемьяновская церковь, Спасо-Преображенский и Благовещенский соборы, ансамбли Благовещенского и Троицкого монастырей, Воскресенская и Введенская церкви, а также Николо-Набережная и Вознесенская — вот, пожалуй, и все, что осталось от архитектуры XVI—XVII вв. Представляют интерес особняки и целые ансамбли застройки XIX в., например, торговые ряды по периметру Базарной площади, выстроенные в стиле ампира. Часть торговых рядов в несколько искаженном виде сохранилась до сих пор. В городе был водопровод, водонапорная башня тоже дожила до наших дней. Во второй половине XIX—начале XX столетия в Муроме ведется интенсивное строительство, и многие здания тех времен служат современному городу.

Муромская земля богата не только архитектурными памятниками, но и замечательными людьми. Среди них основатель советской нефтяной геологии И.М.Губкин, мастер Оружейной палаты Н. Давыдов, авиаконструктор академик Р.А.Беляков, художники А.И.Казанцев, М.В.Дьяконов, И.С.Куликов, драматург А.К.Гладков, народный артист П.А.Константинов. Долгие годы здесь работал один из первых русских археологов А.С.Уваров. На этой земле родилась мать А.С.Пушкина Надежда Осиповна Ганнибал.

Большой популярностью пользуются Муромский историко-художественный музей и мемориальный Дом-музей академика живописи И.С.Куликова.

Гусь-Хрустальный. В 63 км от Владимира, в восточной части Мещерской низменности, на живописном берегу реки Гусь расположился небольшой скромный городок Гусь-Хрустальный.

Окна современной комфортабельной гостиницы выходят на огромное озеро с великолепными песчаными пляжами. Именно этому мелкому шелковистому песочку обязан город своим рождением. Еще в XVIII в. эти великолепные песчаные россыпи привлекли внимание российских купцов Мальцевых, и в 1756 г. они пос-

троили здесь стекольный завод, продукция которого быстро приобрела популярность и пользовалась большим спросом у россиян. Это были великолепные изделия из простого и цветного стекла с цветочной росписью и золочением, а также изделия из хрустала с алмазной гранью и гравировкой, вазы из двух- и трехслойного хрустала с травлением. Так маленький поселок Гусьской волости превратился в центр стекольного дела.

В 1892—1903 гг. в Гусь-Хрустальном по проекту Л.Н.Бенуа был построен Георгиевский собор, который стоит посетить, так как живописные работы в нем выполнены В.М.Васнецовым.

А лучшими образцами изделий хрустального завода как старинных, так и современных мастеров можно полюбоваться в Музее хрустала, который был открыт в 1983 г. Его экспозиция вызывает восхищение и гордость.

Александров (Александровская Слобода). В княжение Великого князя Московского Василия III (1505—1533) далекая охотничья резиденция попадает под усиленную опеку двора, здесь ведется беспрецедентное по масштабам строительство ансамбля каменных зданий. При царе Иване IV Васильевиче (1533—1584), после 1565 г., Александровская Слобода становится фактически второй столицей государства. Место пребывания великих князей и сейчас хранит немало тайн, связанных с историей Государства Российского. Легендами овеяны почти все кремлевские постройки Слободы. Была она изначально задумана как одна из дальних резиденций московского государя, способная разместить не только великокняжескую семью с ближайшим окружением, но и значительное число членов Государева двора.

Поездки Василия III в Слободу были довольно частыми. Любила здесь находиться и его молодая супруга, так как в отсутствие мужа чувствовала себя более безопасно, чем в московском дворе. После скоростной смерти мужа она отстраняет от трехлетнего сына, Великого князя Ивана, опекунов бояр, назначенных Василием III, и от имени сына правит государством. Елена увозит своих детей в Александровскую Слободу, подальше от разгневанных бояр, предварительно дав распоряжение возвести вокруг нее крепостные стены. Через четыре года она умирает, и семилетний Иван с братом Юрием остаются круглыми сиротами. Дети чуждали московского двора в Кремле и предпочитали уединение в этой резиденции.

Поэтому Ивану Грозному не требовалось выбирать место для столицы своего государства в государстве. Он давно знал предназначение любимой им Александровской слободы. С 1564 по 1581 г. здесь был политический, экономический и культурный центр Российского Государства, центр опричнины. Новые веяния в жизни государства XVI в., вызванные объединением страны, способствовали появлению новых памятников. Символом славы, непоколебимости и мощи государственных устоев стала возведенная в Слободе в 70-е годы Распятская церковь-колокольня — один из немногих каменных шатровых храмов России.

Покровская церковь, ныне комплекс, включивший в себя архитектурные формы XVI—XVII столетий, была построена как домовый храм Великого князя. Фресковая роспись — уникальный памятник монументального искусства. Великолепной белокаменной резьбой украшены все храмы кремля: Троицкий собор, Покровская и Успенская церкви. Остается только представить, насколько роскошны были царские дворцы, погибшие в начале XVII в. при осаде крепости.

В середине XVII столетия монахи, пришедшие сюда, отстроили сохранившиеся здания.

Ныне живописный архитектурный ансамбль является достопримечательностью города Александрова. На его территории находится республиканский музей. В древнем Троицком соборе и ныне совершаются богослужения.

Юрьев-Польский. Как сообщает летопись, князь Юрий Долгорукий в 1152 г. основал город, который был построен как форпост обороны Владимиро-Суздальского княжества на его северо-западных границах. Отсюда и его название Юрьев — по имени основателя, а Польский — по широким полям и безлесью, окружавшим город. Древняя часть города расположена на мысу, между речкой Колокшей и ее притоком, создающими естественные преграды с востока, юга и запада. Ее окружал земляной вал длиной 2 км, хорошо сохранившийся до наших дней. По валу стояла крепостная стена с тремя воротами, к ним подходили дороги из Москвы, Владимира и Переславля-Залесского. Эти укрепления древнего Юрьева составляли его кремль. За крепостными стенами располагались посады, жители которых в случае военной опасности укрывались за стенами крепости.

Все древние здания сосредоточены в кольце земляных валов. Среди них особенно интересен Георгиевский собор, построенный в 1230—1234 гг. Снаружи стены были украшены резьбой по белому камню с изображением ангелов, святых, грифонов, птиц, львов. Эта белокаменная резьба покрывала стены от цоколя до крыши. К сожалению, храм не сохранился в своем первоначальном виде, при пожаре в XV в. он сильно пострадал и был перестроен.

Другой исторической ценностью являются сооружения Архангельского монастыря, воссозданного в XVI—XVIII столетиях на месте разрушенного в 1238 г. полчищами Батая.

Из сооружений XVII в. примечательны шатровая колокольня и трапезная палата с церковью Знамения.

В здании бывших покоев архимандрита ныне расположен краеведческий музей. Его экспозиция рассказывает о многострадной истории города и знатных земляках.



В ДОМЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА

состоялась пресс-конференция о положении дел в дорожной отрасли России.

Пресс-конференция в Доме Правительства вызвала повышенный интерес у представителей российских и зарубежных СМИ. Журналисты буквально засыпали министра транспорта РФ Николая Цаха и его первого заместителя Анатолия Насонова вопросами о новом Законе о дорожных фондах, контактах руководителей отрасли по этому поводу с Юрием Лужковым — главным его оппонентом и, наконец, о том, когда поставит свою подпись под новым Законом Президент.

Прежде чем ответить на них, министр и его первый заместитель подробно познакомили журналистов с положением дел в отрасли, объяснили суть разногласий между Москвой и российскими регионами в вопросе о дорожных фондах. Вот только некоторые аргументы, факты и цифры, приведенные в выступлениях Н.Цаха и А.Насонова. До сих пор более 150 районных центров и около 300 тыс. населенных пунктов России не имеют связи по автодорогам с твердым покрытием. Миллионы россиян в весеннюю распутицу ежегодно остаются отрезанными от внешнего мира. Плохие дороги резко снижают оборотоспособность страны. Экономические потери России, связанные с бездорожьем, оцениваются независимыми экспертами в 60 трлн рублей ежегодно. С принятием Закона о дорожных фондах в 1992 г. положение стало меняться к лучшему: протяженность дорог общего пользования только за эти годы увеличилась почти на 100 тыс. км. Осенью 1996 г. Москва и Санкт-Петербург — основные поставщики денег в Федеральный дорожный фонд, прекратили перечисление средств.

"Выходит, кому-то не нравятся перемены к лучшему?" — спраши-

вали журналисты. По чьей команде началась дискредитация нового Закона о дорожных фондах? Почему от россиян скрывают правду? Ведь если делить деньги по-лужковски, Москва получит из Федерального фонда 10 трлн рублей, остальная Россия — 12 трлн. Если по совести и новому Закону — Москве достанется 6 трлн, России — 16 трлн рублей. Спрашивали журналисты и о том, остановит ли Президент московского мэра, вознамерившегося прикарманить 4 трлн рублей налогов с российских капиталов, аккумулированных в Москве.

Прямых ответов на многие вопросы так и не прозвучало. Это и понятно, учитывая мощное давление мэрии и промосковских СМИ на Госдуму, Совет Федерации, отдельных депутатов, Правительство, в том числе руководителей дорожной отрасли.

О состоявшейся в Доме Правительства пресс-конференции сообщили многие газеты. Ее даже показали по каналам телевидения, увы, так и не сказав о главном, о том, что осталось "за кадром" пресс-конференции. Сотни тысяч российских дорожников, лишившихся работы и зарплаты после "московского наезда", надеялись, что Президент услышит их, защитит, подпишет Закон о дорожных фондах...

P.S. Когда материал готовился к печати, по неофициальным каналам пришло сообщение, что Лужков по этому поводу имел разговор с Ельциным, по официальным — что Президент Закона о дорожных фондах не подписал.

Наш корр.

СУД

против дорожников выиграл профессор Нагорный из Санкт-Петербурга.

На 82-м километре Таллинского шоссе за короткое время разбилось 15 машин, пострадали 23 человека и 1 человек погиб.

ГАИ не раз обращалась к воловским дорожникам с требованием привести этот участок в порядок, однако те лишь ограничивались косметическим ремонтом.

Владимир Нагорный, пострадавший на этом участке, решил подать на дорожников в суд и добился своего. Суд обязал взыскать с воловских дорожников материальный ущерб, нанесенный ищущему в размере 18 млн рублей, а также компенсировать моральный ущерб на сумму в 5 млн рублей.

ФОНД ПОДДЕРЖКИ

кадров высшей квалификации создан при дорожной администрации Республики Беларусь.

Признавая приоритетность вопроса подготовки и переподготовки инженерно-технических и научных кадров для дорожных отраслей

стран — членов МСД, Белоруссия первой сделала в этом направлении реальный шаг, выделив средства для нового фонда.

Поправка.

В предыдущем номере в материале по предложению "Госдумы России..." следует читать: "В Госдуме России решение Конституционного суда подверглось критике".

ПЕРВОЕ СОВЕЩАНИЕ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ

Межгосударственного Совета дорожников (МСД) по вопросам подготовки кадров состоялось в феврале 1997 г.

На совещании присутствовали представители Азербайджана, Армении, Белоруссии, Казахстана, России, Таджикистана и МААДО. Речь шла о состоянии подготовки аспирантов и докторантов, разработки и издания учебников для студентов дорожных вузов, о пострификации дипломов в странах Содружества, проекте программы по

координации усилий дорожных администраций стран — членов МСД по подготовке инженерных и научных кадров.

В связи с отсутствием полной информации о потребностях кадров высшей квалификации рабочая группа просит все страны — члены МСД срочно направить свои предложения к проекту программы.

"МААДО"

— это первый номер газеты, издаваемой Международной ассоциацией автомобильно-дорожного образования.

Газета будет выходить два раза в год. Первый номер знакомит читателей с задачами, которые должна решать ассоциация МААДО.

Открывается газета выступлением президента МААДО, ректора МАДИ В.Н.Луканина. Высшая школа в странах СНГ, пишет он, находится на стадии перестройки, начатой с целью интеграции в мировую образовательную систему, адаптации ее к современным экономическим условиям. Вице-президент, ис-

полнительный директор МААДО, академик МАН ВШ профессор В.В.Сильянов выступает со статьей об основных направлениях деятельности МААДО в различных странах мира. С первого номера газета начала представлять вузы — коллективные члены МААДО.

Приобрести газету можно по адресу редакции: 125829, Москва, Ленинградский просп., 64, комн. 346, тел. 155-03-36, редактор — И.И.Ульянова.

"ДОРОГИ ЧЕРНОЗЕМЬЯ"

— так называется региональная программа, разрабатываемая в порядке эксперимента Воронежским филиалом ГипродорНИИ.

Программа охватывает несколько областей Черноземной зоны России — Белгородскую, Воронежскую, Курскую, Липецкую, Орловскую и Тамбовскую. Если она будет призна-

на удачной, то по ее методике будут разработаны программы развития и совершенствования автомобильных дорог для других регионов страны, в том числе Нечерноземья.

НОВАЯ КНИГА

"Дороги Дона: информация и экономика в региональном аспекте" выпущена в Ростове-на-Дону.

В ней опытные специалисты А.В.Кац, В.С.Мороз и В.М.Топилин в доступной и наглядной форме дают обширную информацию о дорогах Ростовской области. На ее примере авторы показывают современные способы оценки эффективности инвестиций в развитие и усиление дорожной сети общего пользования, обосновывается значение для каждого региона источника финансирования — налога на

пользователей дорог. В работе дается обоснование развития платных (коммерческих) дорог, которые позволяют найти дополнительные источники финансирования строительства и содержания системы автомобильных дорог.

Книга представляет значительный интерес для инженерно-технических, научных работников и студентов, широкого круга читателей.

Николай ВАСИЛЬЕВ

СЕРВИСНЫЙ ЦЕНТР SVEDALA

открылся в Москве.

Когда отказывает механизм во время производства работ, то это не только, в буквальном смысле, лихорадит подрядчика, но и резко увеличивает его затраты.

Специалисты SVEDALA всегда оперативно помогают подрядчику,

который приобрел ее дорожно-строительную технику.

Теперь же, с открытием сервисного центра в Москве, практически любой отказ оборудования или механизма может быть ликвидирован в первые 24 часа.

Сергей БЕЛЯКОВ,
начальник отдела целевых программ развития автомобильного транспорта и дорожного хозяйства Департамента регулирования и развития автомобильно-дорожной отрасли

ЛЮБИШЬ КАТАТЬСЯ — ЛЮБИ И ДЕНЕЖКИ ПЛАТИТЬ!

Одним из путей финансирования дорожного строительства, как показывает зарубежный опыт, может быть создание платных автомагистралей. Это позволит найти новый источник покрытия расходов на их сооружение и резко улучшить уровень обслуживания магистральных дорог. Процесс экономических реформ создает условия, при которых население и предприятия будут заинтересованы в передаче части доходов и прибыли, полученной от сокращения времени пребывания в пути и снижения стоимости перевозок по дороге со значительно лучшими дорожными условиями, владельцу этой дороги. При этом следует учитывать и влияние, которое оказывает дорога на развитие территории с учетом стоимости земель, возможности их освоения, снижения себестоимости производимой продукции, социальных и других аспектов.

В то же время внедрение мирового опыта развития сети магистральных дорог при ограниченных бюджетных ресурсах за счет строительства платных скоростных магистралей на коммерческой основе сдерживается в России.

В частности, уровень доходности российско-го финансового капитала при краткосрочном кредитовании на порядок выше, чем за рубежом. Поэтому коммерческие банки предпочитают краткосрочное кредитование коммерческой деятельности и проектов.

Правительство Российской Федерации уже в этом году предусматривает осуществить меры по созданию условий для привлечения отечественных инвестиций в развитие национальной экономики, после чего реализация таких крупных проектов, как строительство платных скоростных дорог, станет возможным. В целом вопросы строительства и эксплуатации автомобильных дорог на коммерческой основе получили поддержку на государственном уровне.

Указом Президента Российской Федерации "О строительстве и эксплуатации автомобильных дорог на коммерческой основе" признано целесообразным создание платных автомобильных дорог путем их строительства и эксплуатации на коммерческой основе при обязательном наличии альтернативного проезда в соответствующем направлении по существующей сети автомобильных дорог общего пользования. Правовые, экономические и организационные основы для этого определены рядом законодательных актов, актами Президента и Правительства Российской Федерации.

В качестве объектов инвестиционной деятельности при создании платных автомобильных дорог могут рассматриваться как вновь строящиеся автомобильные дороги, так и существующие автомобильные дороги, в результате реконструкции которых будут созданы условия для перевода их в платные.

ПЛАТНЫЕ ДОРОГИ: РЕАЛЬНОСТЬ И ПЕРСПЕКТИВЫ

При создании платных автомобильных дорог рекомендуются следующие формы реализации инвестиционных проектов:

— на основе концессионных договоров между органами государственного управления и концессионерным обществом, заключаемых на конкурсной основе. Срок действия концессионного договора определяется в зависимости от условий концессии, но не может быть более 30 лет. По истечении установленного срока дорога передается в сеть дорог общего пользования;

— на основе системы контрактов на конкурсное выполнение работ по строительству, реконструкции, эксплуатации автодороги и сбору платы за проезд.

Инвестиционная политика при создании платных автомобильных дорог может осуществляться за счет:

- средств акционеров-учредителей;
- государственных инвестиций в виде кредитов и субсидий;
- банковских кредитов;
- иностранных займов и инвестиций;
- инвестиций из местных бюджетов и фондов.

Учитывая, что организация платных дорог экономически оправдана, как правило, на дорогах с интенсивностью движения не менее 15 тыс. автомобилей в сутки, в качестве первоочередных объектов, намечаемых к строительству, необходимо рассматривать наиболее загруженные автомагистрали, подходы к крупным городам, подъезды к аэропортам.

Весьма перспективным направлением можно считать строительство платных мостов, особенно в местах паромных переправ, где сооружение постоянного моста позволит резко улучшить условия движения, и введение платы не будет вызывать негативной реакции со стороны пользователей.

ОТ ПРОЕКТОВ — К ОБЪЕКТАМ

На основе зарубежного опыта в России осуществлен ряд экономических проработок по отдельным приоритетным объектам строительства, намечены меры по практическому осуществлению инвестиционных проектов.

Наиболее крупными из них являются проекты автодорог Москва—Санкт-Петербург в пределах Московской области, Петрозаводск—граница Финляндии в Карелии, Абинск—Кабардинка в Краснодарском крае, кольцевая дорога вокруг Санкт-Петербурга, мостовые переходы через р. Волгу в Саратове и Волгограде, через р. Неву в Санкт-Петербурге, через р. Вятку у г. Вятские Поляны в Кировской области.

По обращению Минтранса России Европейский банк реконструкции и развития финансирует разработку экономического обоснования развития автомагистрали **Москва—Санкт-Петербург—финская граница**. Осуществляет ее французская фирма ВСЕОМ с партнерами. В

Об авторе.

Сергею Александровичу Белякову — 48 лет. В 1971 году закончил факультет экономики автомобильного транспорта МАДИ. Более 20 лет работал в проектно-институте "Союздорпроект" инженером, руководителем группы, главным специалистом. С 1992 года — главный специалист отдела развития дорог ФДД. В конце прошлого года назначен начальником отдела.

результате этой работы была обоснована целесообразность первоочередной модернизации существующей дороги с усилением дорожной одежды, поэтапным уширением проезжей части до 4 полос движения и строительством обходов ряда населенных пунктов. В то же время развитие магистрали в пределах Московской области и в районе Выборга рекомендовано осуществить по новому направлению.

Фирмой ВСЕОМ рассмотрены варианты строительства дороги в пределах Московской области в обход Клина и Солнечногорска западнее существующего участка с примыканием к нему в районе поселка Чашниково на подходах к Москве и поселка Ямуга за Клином в направлении Тверской области. Рассматривается также возможность нового ввода автомагистрали в Москву по проектируемой по заданию Правительства Москвы 4-полосной автомобильной дороги Митино—Зеленоград или по северо-восточному обходу г. Химки.

Протяженность проектируемого участка дороги Москва—Санкт-Петербург в пределах Московской области по рассматриваемым вариантам составляет 85—90 км. Ориентировочная стоимость строительства — 420 млн долларов.

Рассмотрена целесообразность сооружения этой магистрали как платной, на коммерческой основе. В числе крупных потенциальных инвесторов — ЕБРР и зарубежные фирмы — 60%, Минтранс — 30% от общего объема инвестиций.

Ориентировочная протяженность проектируемого **платного обхода г. Выборга** — 27 км. Перспективная категория — 11. Стоимость — порядка 70 млн долларов.

Поскольку при перспективной интенсивности движения в 5—7 тыс. автомобилей в сутки возврат средств на строительство платного обхода только за счет взимания платы за проезд не может быть обеспечен в пределах допустимого срока в 15—20 лет, целесообразно для получения дополнительных доходов рассмотреть возможность предоставления фирме, реализующей проект, соответствующим образом обустроить и взимать плату за проезд на недавно введенном участке магистрали Санкт-Петербург—Выборг. Там проезд по альтернативному маршруту возможен по старой дороге с несколько худшими условиями движения.

Большое значение для обеспечения транспортных связей республиканского центра г. Петроза-



Успех радикальных экономических реформ во многом зависит от развития транспортных коммуникаций, и в первую очередь от развития автомобильно-дорожного комплекса, значимость которого особенно возрастает в условиях перехода к рыночной экономике.

Первостепенное значение приобретает создание сети скоростных автомагистралей с устройством 2 и более полос движения в каждом направлении. Это способствует ускорению интеграционных процессов в стране, сохранению существующих и формированию новых прямых хозяйственных связей между производителями и потребителями в разных регионах России. По скоростным магистралям будет обеспечиваться ускоренная доставка грузов "от двери до двери" без потерь и снижения их качества. В настоящее время в РФ 2,8 тыс. км при перспективной потребности 12—15 тыс. км.

Однако из-за сложностей с финансированием дорожного хозяйства за последние годы резко сокращены объемы строительства и реконструкции дорог, явно недостаточно средств для поддержания требуемого уровня транспортно-эксплуатационного состояния дорожной сети.

Сложившаяся в республике экономическая ситуация создает необходимость поиска новых нетрадиционных путей решения проблемы финансирования дорожного строительства.

водска и других населенных пунктов в южной и центральной части Карелии с Финляндией имеет реализация проекта сооружения платной автомобильной дороги **Петрозаводск—государственная граница с Финляндией**. Протяженность этой дороги составляет 264 км. При ее сооружении расстояние между Петрозаводском и конечной точкой маршрута — погранпереходом Парикала — сократится по сравнению с проездом по существующим дорогам на 110—150 км. Стоимость строительства определена в размере 223 млн долларов США. По различным оценкам, расчетная интенсивность движения на 2010 год составит 7,5 тыс. автомобилей в сутки, на основании чего предлагается строительство дороги по нормативам 2-й категории.

АО "Автомагистраль "Онега" специально создано для реализации такого проекта. Строительство дороги на коммерческой основе планируется за счет средств дорожных фондов и заемных средств с компенсацией их за счет организации платного проезда. Расчеты показали, что ввиду относительно низкой интенсивности движения при взимании платы за проезд по тарифам на средневропейском уровне (0,05—0,06 долл. США за 1 км пробега — для легковых автомобилей, 0,12—0,2 долл. США за 1 км — для грузовых и автобусов) для возмещения затрат при условии привлечения к строительству безвозвратных средств из дорожных фондов в объеме около 70 процентов от общей стоимости строительства потребуется 18 лет, а при привлечении 50 процентов средств на строительство дороги из дорожных фондов — 35 лет. При тарифе за проезд, вдвое большем, чем средневропейский уровень, и 50-процентном участии средств дорожных фондов срок возврата заемных средств составит 15 лет.

Таким образом, строительство дороги предусматривается осуществить при долевым участии средств Федерального и территориального дорожных фондов, а также заемных средств. Проект соглашения между предполагаемыми участниками уже подготовлен. Ведутся переговоры об участии ЕБРР в кредитовании сооруже-

ния платной дороги в размере 30 процентов от общей стоимости строительства.

Строительство **платной автомобильной дороги Абинск—Кабардинка** протяженностью 40 км позволит сократить путь от Краснодара к геленджикской группе курортов на Черном море на 100 км, снимет транзит грузов через Новороссийск. Это обусловит эффективность инвестиций в реализацию данного проекта.

Строительство **платных мостовых переходов через р. Волгу** у Волгограда и Саратова уже осуществляется при долевым участии в их финансировании бюджетов и других фондов различных уровней. При этом механизм долевого участия в сооружении подобных объектов требует совершенствования за счет уточнения размеров эффекта, который получит инвестор после ввода их в эксплуатацию.

СТИМУЛ ДЛЯ ИНВЕСТОРА

В целях получения дополнительных средств для строительства скоростных дорог возможна организация взимания платы за проезд на участках построенных за последние годы автомагистралей, на которых уровень удобства, безопасности и экономичности перевозок значительно выше среднесетевого. Правомерность использования таких дорог для получения дополнительных доходов обусловлена тем, что они строились за счет средств из общественных фондов, а выгоду получают только те, кто непосредственно пользуется дорогой.

После соответствующего обустройства таких дорог объектами инфраструктуры и системой взимания платы за проезд они могут эксплуатироваться как платные дороги. Вырученные от их эксплуатации средства будут пополнять фонды, направляемые на строительство скоростных автомагистралей.

Как платные могут эксплуатироваться такие уже построенные дороги, как участок **МКАД—Тула** магистральной дороги "Крым", **МКАД—Волоколамск** магистральной дороги "Балтия", строящийся участок **МКАД—Кашира** магистрали "Дон" и некоторые другие дороги или отдельные участки и сооружения. При этом необходимо учитывать, что наибольший эффект имеет место при передаче в концессию не отдельных дорог, а целой системы магистральных автомобильных дорог.

При передаче в концессию отдельных участков возможна ситуация, когда из-за превышения проектной стоимости строительства или более низкого уровня интенсивности движения автомобилей, чем это было предусмотрено в проекте, концессионер или инвестор испытывает значительные финансовые трудности или несет убытки.

Когда же в концессию передается система магистральных дорог, то создаются условия, при которых путем проведения специальной тарифной политики удается за счет рентабельных дорог с высокой интенсивностью движения поддерживать магистральные дороги с относительно низким на первоначальном этапе эксплуатации движением автомобилей.

Конечно, в процессе строительства и эксплуатации платных дорог возможны корректировки изложенной стратегии, но в целом с полной определенностью и ответственностью можно сказать, что будущее у платных дорог есть.

Вадим СЕДОЙ, наш спец. корр.

ГОДЫ, СПРЕССОВАННЫЕ В

Былое и думы

А толчок воспоминаниям Александра Дмитриевича дала короткая, в несколько строк, телеграмма из Бишкека, где он после окончания в 1948-м Московского дорожно-механического техникума начинал свой трудовой путь заведующим базой черных материалов на строительстве дороги Фрунзе—Ош. Без малого 50 лет (полвека!) прошло с тех пор, а надо же — помнят, не забыли бывшие сослуживцы своего молодого тогда начальника. Хотя у них и самих забот выше головы — кто уже на пенсии, кто в больших чинах ходит, казалось бы, не до воспоминаний. Но, наверное, неспроста возникает и остается на годы эта святая мужская дружба.

Как специалист высокого класса Власьев, несомненно, сформировался в то далекое время. А все потому, что никогда не считал зазорным перенимать опыт, приглядываться к действиям начальников и подчиненных, настойчиво вникал во все детали. Он рано научился (и не забыл до сих пор) управлять рычагами бульдозера или скрепера, работать на всех дорожных машинах. На глаз и на ощупь может определить состав асфальтобетонной смеси, «от и до» знает все технологические процессы.

И все же, когда Власьева назначали начальником Дорожно-строительного района — это уже в Московской области — многие засомневались, а по Сеньке ли шапка. Да, опыт у него был. Уже познал всю тяжесть забот прораба, начальника участка, старшего прораба. Но здесь-то нужны совсем другие знания — инженерные и большие организаторские способности. А у Власьева за плечами только техникум. И он опять доказал, что не боится учиться, что в короткий срок может основательно разобраться во всех вопросах, входящих в его компетенцию. Тут, правда, очень кстати оказались курсы повышения квалификации при Саратовском автодорожном институте. В теоретическом плане он там подковался основательно. Но с книгой, технической литературой не расстается и по сей день.

Крутые виражи никогда не пугали Власьева. Если дело требовало, он смело соглашался на любую должность, на любую командировку. А командировки-то были — ничего себе! — по году и более. Адресов таких поездок, пожалуй, наберется до десятка: Слюдянка, что у Байкала, Вильнюс и Каунас, Елец, Переславль-Залесский... В общем,

типичный путь руководителя такого уровня, какой занимает Власьев. А потому вполне естественны и высокая компетенция, и командирская хватка.

Золотая россыпь

Власьев возглавляет АО «Автодорстрой» 27 лет, столько же, сколько существует сама фирма. И Александру Дмитриевичу приятно сознавать, что он стоял у ее истоков. Когда-то она значилась Управлением строительства № 2 ГУШОСДОР. Не раз менялись названия организации, ее структура и статус, но неизменными оставались главные функции — развитие сети дорог Московского узла.

На каких же дорогах он работал? Легче сказать, где не трудился — это Горьковское и Минское шоссе. Главный же объект — знаменитая Ярославка. Не случайно «столицей» фирмы выбран город Пушкино Московской области, это, так сказать, центр района ее деятельности.

К юбилею Александра Дмитриевича подведены некоторые итоги работы: подготовлено асфальтобетонной смеси 18,1 млн т, построено железобетонных труб 25850 м, возведено мостов общей протяженностью 45 км, выполнено земляных работ 1220 млн куб. м. Эти показатели про-

межуточные. Основные же вбирают в себя все предыдущие: построено 26 жилых домов, 5 детских садов, оздоровительная база «Архипо-Осиповка», санаторий «Дорожник» у Купавны, 3500 км дорог с твердым покрытием. Безусловно, за цифрами труд не одного Власьева. Это, так сказать, совокупный продукт возглавляемого им коллектива. Могут сказать: скромные результаты. Это как посмотреть. Если учесть, что в АО «Автодорстрой» нет и тысячи работающих, то эти цифры заблестят, как золотая россыпь на солнце.

Мы беседовали с Александром Дмитриевичем не один час. Но о чем бы ни говорили, каких бы веков его биографии ни касались, он вновь и вновь возвращался к 1992 году, когда в дорожной отрасли начались приватизация и акционирование. Почему эти пять лет, как заноза в пальце, беспокоят и спать не дают? Да потому, что они самые трудные и, пожалуй, наиболее значимые. Это годы упрочения рыночных отношений.

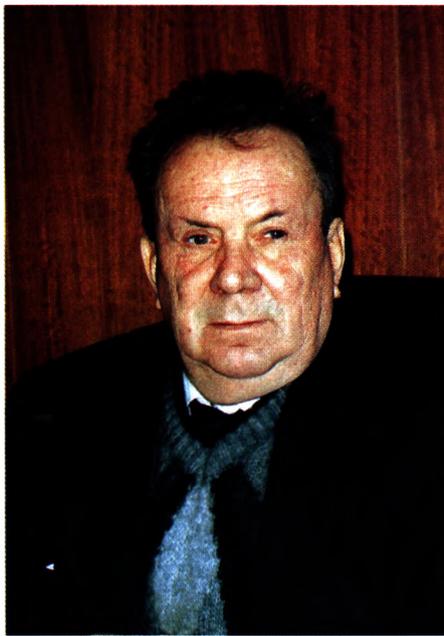
Трудный перевал

Тогда, в 1991—1992-м, был модным лозунг о суверенитете. И в масштабах государства, региона, и подчас даже на уровне прорабского дорожного



ЖИЗНЬ

**70-летие
А.Д.Власьева
отмечали
в "узком кругу"
АО "Автодорстрой",
где он директорствует.
Были, понятно, и речи,
и подарки, зачитывали
адреса — от смежников,
заказчиков, самых
разных руководящих
инстанций.
А он стоял,
просвечиваемый
"рентгеновскими
лучами" коллектива,
слушал приветственные
слова, кланялся, а перед
глазами, как
в калейдоскопе,
крутились годы, люди,
дороги...**



Александр Власьев.

участка. Некоторые подразделения, входившие в состав тогдашнего Автодорстройтреста № 2, задумали отделиться. В те дни управляющий трестом Александр Дмитриевич Власьев дневал и ночевал в коллективах, убеждая их, а в основном "мятежных" руководителей, в недопустимости разукрупнения предприятия.

Выжить в одиночку, говорил он, небольшим коллективом, наверное, легче, но работать, созидать, наращивать объемы строительства можно лишь тогда, когда силы и средства собраны в кулак и ими можно маневрировать в зависимости от заказа. Общими усилиями легче выигрывать тендеры.

Веские аргументы; кажется, тут трудно что-либо возразить, но не всех они убедили. Три подразделения все-таки отделились. Но костяк — пять ДСУ и ДСМУ — остались.

Был ли прав Александр Дмитриевич в своих доводах, если взглянуть на события пятилетней давности с высот сегодняшнего дня? Выгодно ли

Его дороги.

с экономической и социальной точек зрения находиться в "крупном" АО или лучше разойтись, как в море корабли? Судите сами. Из трех выделенных ДСУ только одно более или менее сводит концы с концами, второе резко пошло вниз, третье все больше теряет свою дорожную ориентацию. У АО "Автодорстрой" тоже есть спад производства, но дела у него идут, вне всякого сомнения, лучше, чем у "самостийников". Причин тому много, но главное все же в том, что Александру Дмитриевичу удалось сохранить основу коллектива, из которого получилось потом жизнеспособное акционерное общество.

А как же быть с самостоятельностью? Ведь отстаивание свободы действий было основным доводом любителей суверенитетов. Мол, центр давит, Власьев жмет, все и вся планируют, не дают развернуться. Александр Дмитриевич дал самостоятельность своим подразделениям — сначала частичную, сейчас более полную. ДСУ, значившейся до недавнего времени филиалами, стали дочерними фирмами с правами юридического лица. Объединены, насколько это возможно, единство и свобода.

Налог с налога

Я предлагаю Александру Дмитриевичу обозначить основные проблемы. Понятно, что самая-самая — недостаток средств. Это стало уже притчей во языцех. И беда тут, по мнению Власьева, не столько в скудости финансирования (с этим как-то свыклись), сколько в его корректировке в течение года в сторону уменьшения, тем более когда такие решения "наверху" принимаются задним числом и, следовательно, заказчик подрядчика ставит перед фактом. Подобный волюнтаризм порождает хаос.

Тут и взаимные претензии хозяйственных партнеров, обиды, упреки, разрыв договоров, штрафы, пени, неплатежи, задержка зарплат. И крайним всегда оказывается подрядчик: дела сделаны — расчет не последовал. Александр Дмитриевич сформулировал эту проблему, как работа в долг. И назвал цифру 9 млрд рублей — такова задолженность по прошлому году.

Трудности финансирования усугубляют налоговое бремя. Вот уж поистине "нет повести печальнее на свете..." Власьев платит 16 видов налогов, которые "съедают" 87 копеек с каждого рубля. Платишь зарплату — ничего не остается на развитие производства. Покупаешь технику, внедряешь новые технологии — нет денег на зарплату. И объединить, примирить эти две взаимоисключающие тенденции никак невозможно.

Нелепость налоговой ситуации заключается в том, что АО "Автодорстрой" существует за счет дорожных фондов — Федерального и территориального, — а это, как известно, тоже налог. Следовательно, все налоговые выплаты предприятия — это налог с налога.

Сложилась, как говорят, патовая ситуация. И напоминает она известный анекдот. Некий гражданин из "новых русских" подает милостыню бабке в переходе метро — 1000 рублей. А потом говорит: "Верни, мать, половину — это НДС, налог с твоей прибыли, сбор на содержание милиции, которая тебя гоняет..."



Ну да ладно, налоги на содержание милиции, жилья, имущество, уборку территории, образование и тому подобное можно как-то понять: предприятия и организации, живущие на эти сборы, обслуживают дорожников, и за это надо платить независимо от источника поступления денег. Но как понять налог на содержание своего собственного содержания? Именно так можно назвать налоги на реализацию ГСМ, с владельцев автотранспортных средств и на пользователей дорог, которые платит Автодорстрой и которые идут в дорожный фонд. Из него же, повторюсь, поступают средства на строительство дорог.

Чуть разверну эту схему. Если другие предприятия пользуются дорогами в своих собственных интересах, то Автодорстрой возит асфальтобетон, щебень, гравий, металлические и железобетонные конструкции, перемещает грунт, доставляет к месту работы людей и т. п. в интересах дорог.

Почему Александра Дмитриевича это так волнует? Да потому, что деньги крутятся вроде бы немалые — 105 млрд рублей в год, до дорог же доходит пшик.

А ЧТО У ДОРОГИ?

Какие еще проблемы выдвигает Власьев в разряд первоочередных? Прежде всего отсутствие перспективы в развитии дорожной сети. Александр Дмитриевич приводит десятки примеров, называет фамилии, судебные дела, организации. Я же несколько абстрагируюсь от конкретики, поскольку суть не в ней, а в системе:

Вот, скажем, дорогу долго строили, наконец построили. Она тут же обрастает коммуникациями. Рядом ставят опоры линии электропередачи, прокладывают кабель, газо- и нефтепроводы, наконец вплотную к трассе появляются гаражи, дачи.

Но дорога, как известно, не только живет, но и развивается. Со временем возникает необходимость ее уширения, реконструкции, перевод в более высокую категорию, а иногда требуется отвод к какому-то населенному пункту или обход его. Сразу же встает проблема переноса коммуникаций. По подсчетам Власьева, они «съедают» до 50 процентов средств, выделяемых на реконструкцию дорог. Но она могла обойтись гораздо дешевле, если бы дороги возводили с запятом на 15—20 лет вперед.

Но такого планирования нет, к тому же в значительной части устарела нормативная база строительства вообще. Это касается и расстояний до коммуникаций, и самой дороги. Все делается по старинке. Дорожная одежда зачастую закладывается такая, которая не учитывает современных нагрузок на ось и интенсивности движения транспорта. А посему покрытие разрушается через пять лет, хотя вполне реально, если изменить строительные нормы, увеличить межремонтные сроки в три-четыре раза.

Сегодня по-иному проявляет себя вопросы собственности. Нет, Власьев не против собственности, он только за урегулирование ее на законодательном уровне, как это сделано в большинстве стран, на опыте которых мы любим ссылаться. О чем речь?

Вот, например, строят дорогу в обход села Ларева. Но она вдруг уперлась в дачи высокопоставленных чиновников. Ну и что? Компенсировать ущерб — и весь вопрос. Но такое возможно опять-таки за рубежом. У нас — сплошная волокита, и что-то можно решить только через суд. А суды завалены более важными — уголовными делами. Вот и стоит стройка в замороженном состоянии уже три года. Деньги потрачены, а отдачи от них нет.

А если в другом месте из-за уширения дороги подлежат сносу 500 гаражей, значит, надо передавать в суд 500 дел. Можно не сомневаться, строительство застопорится на 3—5 лет.

Ностальгия

Отсутствие перспективы в развитии дорожной сети проявляется по-разному. Иногда это ведет к слепому копированию зарубежного опыта. И опять Власьев приводит десятки примеров. Я раскрою лишь один — ограждение дорог. У каждого ДПСУ таких наберется 50—60 км, вроде бы немного, но сколько с ними мороки в условиях больших снежных заносов... Для расчистки надо или применять специальную роторную технику, или вывозить снег, что сложно и дорого. Делают просто — снег сдвигают к барьерам, а это означает сужение участка, иногда значительное.

Скажут, колесоотбойный брус способствует снижению дорожно-транспортных происшествий. Да, в некоторой степени. Но, во-первых, он может помочь только легковому транспорту, но КамАЗу, трейлеру, фуре — никогда. Во-вторых, какой-то эффект возможен только летом, зимой же, напротив, суженная дорога способствует ДТП, да и повышенная скользкость на этих участках говорит не в пользу ограждения.

Разговор постепенно переходит на прошлое. Да, говорит Александр Дмитриевич, в нем было немало надуманных ограничений, сковывающих инициативу. Но было ведь и что-то хорошее, с чем не хочется расставаться. Например, соревнование. Пусть оно теперь будет называться не социалистическим, а, скажем, трудовым. Но оно должно быть, оно необходимо. Раньше, когда какому-то ДСУ присуждали 1-е место, сколько эта акция вызывала энтузиазма, порыва, стремления обогнать соперников. Но и победители не хотели отступать. Накалялись страсти, как на стадионе, когда зрители болеют за любимую команду.

Может быть, нынче надо меньше уделять внимания символам — грамотам, дипломам, знаменам. Давайте изобретать новые рычаги поднятия человеческого духа. Но, вне всякого сомнения, кроме материального, нужны и моральные стимулы. Они забвению не подлежат.

Или вот, скажем, экология. Это как раньше закрома Родины, никто не знает, что это такое и куда уходят деньги, изымаемые у учреждений и организаций в виде налога на восстановление окружающей среды. А может быть, экологический налог оставить у дорожников, но зато заставить их соблюдать старое доброе правило: при прокладке трассы срубил 100 деревьев — посади 200. При эксплуатирующих организациях были даже специальные озеленительные отделы. Теперь их ликвидировали с целью экономии. Только экономия ли это?

Повториться в ученике

Вся жизнь Александра Дмитриевича, его трудовая деятельность выработали в нем какое-то трепетное, исключительно уважительное отношение к людям. Он утверждает, что никогда не знал, что такое текучесть кадров. Сейчас-то, когда идет сокращение и не редкость безработица, — это понятно. Но раньше профессия дорожника вовсе не считалась престижной, и мало было таких, кто бы уж очень держался за такое рабочее место. Как же тогда удавалось обеспечивать стабильность коллектива? Тем более Власьев всегда был строг в отношении к подчиненным. Ответ прост: он считал требовательность с заботой.

Власьев вспоминает, как строил первый жилой дом. Уж и дом заселен, а он нигде не числится, поскольку возводилсяхозспособом. Наконец жилье узаконили, но Александр Дмитриевич схлопотал за самоуправство выговор. В другой раз, за следующий дом, чуть не уволили. Много получил он синяков и шишек, но строил и квартиры, и детские сады. Всегда у него в почете было подсобное хозяйство, люди ездили на курорты, отдыхали и лечились. Сегодня у него четыре дачных кооператива, а всего садовых участков более тысячи. Несмотря на трудности финансирования, АО «Автодорстрой» строит для своих работников в сельской местности коттеджи.

Я спросил Александра Дмитриевича, принимает ли он на работу новых людей. Да, отвечает, принимаю. Но руководители предпочитают расти в собственном коллективе. Выдвигает из тех, кто более опытен, старателен, бескорыстен. Кто проверен на практической работе. В сущности каждый выдвигенец повторяет путь, который прошел сам Александр Дмитриевич.

Есть у него заместитель — первый помощник во всех его делах и начинаниях — Виктор Романович Александрович. Это в сущности готовый руководитель. И хотя Власьев на пенсию не собирается — здоровье еще выдерживает напряженные ритмы, в случае чего замена есть. А пока Александрович берет на себя значительную часть организационных забот, уступая Власьеву лишь перспективные.

Есть начальник ДСУ Александр Михайлович Новиков. Хозяйство у него большое, хлопотное, чуть ли не половина всего АО, но содержится в полном порядке. Растут объемы работ, не забыт и социальбыт. Новиков и в стиле работы, и в заботе о людях повторяет Александра Дмитриевича. Это, наверное, и есть преемственность в лучшем смысле этого слова, когда учитель продолжается в учениках. Власьев называет все новые и новые фамилии, дает людям точные и емкие характеристики.

— Помилуйте, Александр Дмитриевич, мне ведь нужно рассказать о вас.

— Да, конечно, — соглашается он, — только что я без них.

В конце беседы я задал «каверзный» вопрос: — Скажите, какой подарок вы больше всего хотели бы получить к дню рождения, а его сегодня не оказалось?

— Тут и гадать нечего: полное финансирование всех четырех пусковых объектов этого года.

В этих словах весь Александр Дмитриевич. Он и за праздничным столом в делах и думах о работе. Такой уж он человек — не знающий покоя.



Директор ОАО "Дробماش" В.Голотвин.

Времена "застоя", кажется, канули в Лету, грянула перестройка, и... встали мощные прессы, замерли конвейеры, остыли "горячие" цехи. Но все плохое когда-нибудь кончается. И потому, забыв на время об экологических проблемах, жители Выксы Нижегородской области радуются дымящимся трубам оживающих заводов. В их числе и ОАО "Дробماش", на котором состоялось совещание потребителей дорожной техники. Оно показало, что ее создатели даром времени не теряли.

В последние годы предприятию "Дробماش", некогда монополисту в сфере производства дробильно-размольного оборудования, пришлось нелегко. В десять раз упал уровень основного производства. Новые, нетрадиционные виды продукции — от детских санок до броневедомостей — должного эффекта не дали. Квалифицированные специалисты начали уходить на соседние заводы, искать побочные заработки. Предприятие с высоким уровнем технической оснащенности и громадным потенциалом замерло.

Толчок к подъему производства дало сотрудничество с Отраслевым фондом развития дорожного машиностроения. Участвуя в торгах, "Дробماش" получил заказ на выпуск щебераспределителя и вибрационной мойки для промывки щебня. Сотрудничество с дорожниками, которые и прежде были в числе основных потребителей продукции завода, заставило заводчан обратить пристальное внимание на эту сфе-



Линия по производству щебня.

И СНОВА ПРИШЕЛ РАССВЕТ

Николай ПРОКАЗОВ,
фото автора

ру. Конструкторы завода внимательно изучили технологию строительства и содержания дорог и с учетом полученного опыта предложили свои новые разработки дорожникам.

В частности на совещании были представлены оборудование и технология получения качественного мытого щебня с содержанием зерен кубовидной формы свыше 85 процентов. Много внимания завод уделяет технике для зимнего содержания дорог. Среди его продукции появились песко-солеуносоносители и отвалы для уборки снега. Оснащенная этим оборудованием КДМ на базе КамАЗа успешно прошла испытания в реальных условиях нынешней снежной зимы. Обладая солидной технической базой, заводчане осваивают выпуск ножей практически для всех типов дорожных машин.

Кроме этого, участники совещания познакомилась с техникой и технологией для извлечения ценного минерального сырья из отходов металлургического производства и отходов строительства, с ресурсосберегающими технологиями устройства покрытий дорог с использованием местных материалов, узнали о способах повышения эффективности технологических линий дробления и сортировки щебня за счет применения средств автоматизации управления технологическим процессом.

По итогам совещания было заключено 10 договоров на сумму около 8 млрд руб. Но главное, конечно, не в этом, а в непосредственном общении с теми, кто эксплуатирует технику, знает ее слабые и сильные стороны.

— Мы, — сказал генеральный директор ОАО "Дробماش" В.Голотвин, — нацелены на тесное сотрудничество с эксплуатационниками, и потому очень важно знать их мнение о продукции. Больше того, сегодня мы работаем только по конкретному заказу и обязаны учесть любые пожелания заказчика. Для плодотворного сотрудничества считаем необходимым не только отслеживать все этапы создания продукции — от проектирования до внедрения и продажи, но и оказывать услуги по монтажу, гарантийному и послегарантийному обслуживанию выпускаемых заводом машин. Понимая трудности нашего времени, мы готовы идти на любые формы контактов и взаимозачетов...

Судя по уверенности генерального директора, энергии его конструкторов и "оживающим" цехам, будущее у завода есть и известность "Дробмаша" как надежного производителя дробильно-размольного оборудования не станет историей.



Броневедомость, выпускаемый заводом на базе "Газели".



Юрий
СОРОКИН

“Черная дыра” бездорожья

В декабре прошлого года на парламентских слушаниях по вопросу “Роль автомобильных дорог в развитии экономики России и ее регионов” В.В.Егорычев — начальник Управления автодорог Воронежской области — говорил:

— История нашего государства до 60-х годов практически бездорожная. Да и могла ли дорожная отрасль успешно развиваться, когда, например, первое лицо страны Никита Сергеевич Хрущев говорил, что России не нужны хорошие дороги, а нужны машины высокой проходимости? Вечный остаточный принцип в строительстве дорог, конечно же, не мог обеспечить экономику дорожными коммуникациями даже в развитых регионах.

Какие же события определяли развитие российских дорог в 60-х годах? Об этом рассказывает журнал “Автомобильные дороги”, выходящий в ту пору, треть века тому назад.

Передовица первого номера за 1961 год источает оптимизм. По какому поводу? Оказывается, наметились “сдвиги в строительстве местных дорог силами колхозов”. Не обошлось без ценных указаний и на этот раз. Говоря о сближении колхозно-кооперативной собственности с общенародной, Н.С.Хрущев подчеркивал, что “сооружение дорог потребует все более систематического объединения усилий многих колхозов”.

Генсек сказал, колхозники ответили: “Есть!” “Процесс, порожденный самой жизнью, происходит (может быть, отсюда берет корни знаменитое горбачевское: “Процесс пошел?” — **Ред.**), — продолжает передовица. — Колхозы уже стали объединять свои усилия и создавать соответствующие колхозные дорожно-строительные организации”.

Спущенная сверху кустарщина, увы, имела весьма низкий КПД. Лишенные должного присмотра, дороги разрушались быстрее, чем строились. Сколько сил на это ушло!

Но и в те годы настоящие профессионалы продолжали наращивать дорожную сеть страны. Вспомним, что именно тогда появилась Московская кольцевая автодорога. Снимки в журнале показывают ее первозданный вид. Что бы ни говорили о МКАД треть века спустя, для своего времени это было замечательное сооружение. Дорога стала огромным удобством для транзитного транспорта, увела с улиц Москвы сотни ты-

ся “лишних” машин. И не вина ее, а беда, что реконструкции заслуженному и необходимому сооружению пришлось так долго ждать.

Как в предыдущие годы, со страниц журнала не сходят “вечные” производственно-технические темы. Из номера в номер он поднимает вопросы строительства, эффективного применения дорожно-строительных материалов, рассказывает о новой технике, рационализаторах и передовиках, о передовом опыте изыскания и проектирования, о новациях в дорожной отрасли за рубежом и т. д.

Поднималась в то время и такая важная тема, как ликвидация тяжелого ручного труда на базе комплексной механизации производственных процессов. Что тут делается? Очень многое: на основе внедрения новой техники дорожники стали смелее решать более сложные инженерные задачи. Они же получили реальную возможность для расширения дорожного строительства. Стало быть, нет сомнения, что XXII съезд КПСС они встретят новыми достижениями в науке и технике. Такая вот дежурная риторика, за туманом которой рабочий-дорожник по-прежнему оставался наедине со своим тяжелым трудом.

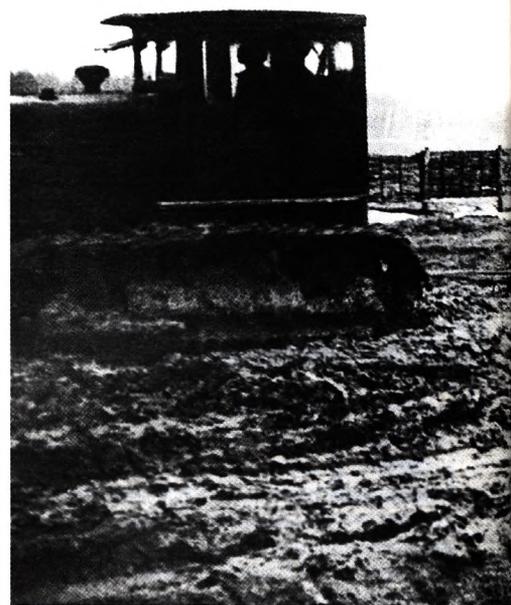
К сожалению, проблема эта окончательно не решена до сих пор. Остается только надеяться, что не за горами время, когда журнал перестанет посылать о тяжелом ручном труде. Поскольку тема эта, наконец, перестанет быть актуальной. И к ней останется лишь чисто исторический интерес.

В 60-х на дорогах все больше появляется островков безопасности, ограждающих барьеров, дорожных знаков со светоотражающей поверхностью. И даже цветной асфальт. Кстати сказать, здесь уместно вспомнить, что в послевоенные годы большинство наших машин красили в унылый грязно-зеленый цвет. Ведь сумели со временем решить эту проблему. И улицы сел и городов обрели новый вид. А как преобразятся наши населенные пункты, если их мостовые и тротуары вдруг заиграют всеми цветами радуги, будут буквально на каждом шагу радовать глаз. Так не стоит ли сегодня оглянуться на ценный опыт, о котором журнал “Автомобильные дороги” писал еще много-много лет назад.

Главное событие начала 60-х годов — очередной съезд. К его началу только за восемь месяцев 1961 года дорожники РСФСР построили 2344 км автодорог с твердым покрытием, отремонтировали 40899 км, построили и отремонтировали 128790

пог. метров мостов. После XXII съезда журнал редко обращается к теме коммунистического труда. Но при всей ее заданности за этим трудом, как его ни называй, стоят настоящие труженики, профессионалы, мастера долгих и нужных дел.

Смена Никиты Сергеевича на Леонида Ильича и в журнале повлекла за собой смену вех. Так,



в передовице образца 1965-го кардинально переоценивается совсем недавний "передовой" опыт: "Нужно прямо сказать, что до последнего времени существовал крайне упрощенный взгляд на строительство дорог низовой сети. Затраты на их строительство были большими, а дорог, отвечающих современным требованиям эксплуатации автотранспорта, не создавалось".

К бездорожью журнал начинает подходить со строгими экономическими мерками. Так, Б.Г.Ходасевич в статье, которая во многом не потеряла своей актуальности до наших дней, пишет о том, что на сельском бездорожье просто автотранспорта из-за весенне-осенней распутицы составляют 2—3 месяца в году, а из-за зимней распутицы (снежных заносов) и дождей доходят до 3—5 месяцев. Затраты резко увеличиваются, а производительность транспорта падает раза в два. Эксплуатация грузовика ЗИЛ-150 даже в хорошую погоду, но на грунтовых дорогах, обходится на 50 процентов дороже, чем на дорогах с твердым покрытием. В общем, на бездорожье колхозы и совхозы вместо одной машины вынуждены содержать две. И т. д. К концу 1965 года Россия имела 156 тыс. км дорог с твердым покрытием.

Во многих краях и областях усиленно строились сельские дороги. Об их значении житель воронежской глубинки П.Исаенко так писал в одном

из номеров журнала: "В недавнем прошлом, когда в нашем черноземном районе почти не было дорог, мы были вынуждены зимой, в весеннюю и осеннюю распутицу почти весь тракторный парк использовать на вывозке грузов. В результате к началу весенних работ мы оказывались неподготовленными, сроки сева затягивали и не успевали вывезти удобрение. Все это снижало урожайность, а что родилось, не успевали вовремя убрать: часть замерзала, часть гнивала. К этому привыкли как к неизбежному злу".

Появление дорог было равнозначно повсеместному улучшению дел. Не вылетали на ветер лишние деньги. Люди начинали жить культурнее, зажиточнее, в одном ритме с районом, областью, всей страной.

Успехи могли бы быть большими, если бы не сохранился традиционный перекокс между строительством и содержанием дорог. Власти, от районных, областных и выше, вообще в упор не видели у себя под носом никакого бездорожья. Замалчивали эту проблему и на самых верхах. В обстановке этого заговора молчания интересы дорожной отрасли из года в год, из десятилетия в десятилетие отодвигались на задний план.

Зато сверху донизу власти любили побеждать в пресловутой "битве за урожай", рапортовать о вводе в эксплуатацию новых дорог и мостов. И чем чаще, тем лучше. Жертвами такого подхода и в 60-е годы становилось содержание дорог.

Журнал не проходит мимо этой проблемы. В одном из номеров за 1968 год передовица так и названа "По-хозяйски ухаживать за дорогами".

"Дороги нуждаются в повседневном внимании, — пишет журнал. — Малейшее его ослабление немедленно приводит к разрушениям — от маленького до большого разрушения покрытия всего лишь один шаг. И, видимо, настало время, когда деятельность дорожных организаций, занятых ремонтом и содержанием дорог, необходимо сосредоточить в основном на их прямой работе, не отвлекая, как это наблюдается в ряде мест, на новое строительство и капитальный ремонт".

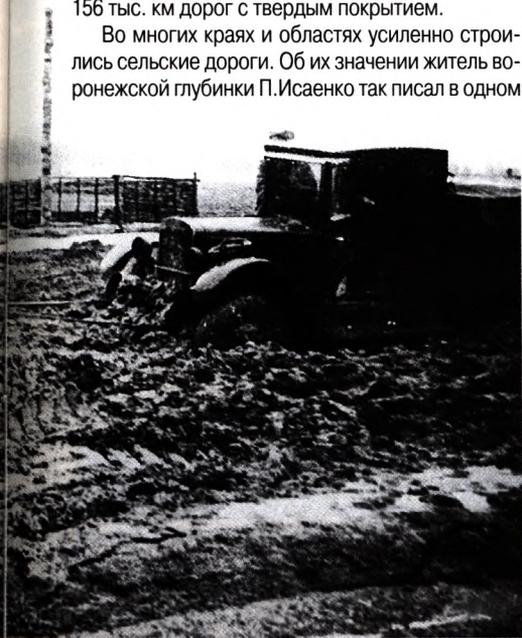
Согласитесь, читатель, что если все это перепечатать сегодня без указания источника, многим и в голову не придет, что напечатано это на пожела-

вших страницах, которым уже без года тридцать лет. Так актуально это сегодня звучит.

Итак, в 60-е годы было многое сделано. Но безбрежный океан российского бездорожья не перестал существовать. Почему? Еще и потому, что в отрасли, объединявшей автомобилистов и дорожников, тон задавали первые и часто за счет вторых. Автомобилестроению отдавался решительный приоритет. Образно говоря, оно по зеленой улице летело вперед. Новые заводы выпускали со своих конвейеров все новые и новые сотни тысяч машин. Считалось, что они дают прибыль, они работают, а вот дороги — чистая статья расхода, "черная дыра", на которой можно и нужно экономить. И никто не вспомнил о пословице, до которой мудрый русский крестьянин дошел еще несколько веков назад: "Везет не конь, а дорога". Но попадая с городского асфальта в вязкую грязь проселочных дорог, автомобили теряли на них свои рабочие свойства, ломались, выходили из строя.

Если в дорожных делах строительству отдавалось предпочтение перед содержанием и ремонтом, то и в автомобилестроении был свой "бзик" — производство новых машин гнали изо всех сил, а непрестижное производство запасных частей спускали на тормозах. Поэтому, сколько бы ни выпускали автомобилей для бездорожной страны, их все равно было мало. Но в высоких сферах никто так и не задумался над тем, что строить машины в отрыве от строительства дорог — задача, не имеющая решения. Увы, выкладки скромного научно-производственного журнала остались невостребованными.

Еще Наполеон говорил о том, что в России, в отличие от многих других мест, есть одна дополнительная стихия — бездорожье. Эту стихию 60-е годы "благополучно" завещали 70-м. О них наш следующий рассказ.



Валентина ЛИТВИНЕНКО,
кандидат экономических наук,
Виктория ЗАВЬЯЛОВА

ЛАТВИЙСКИЙ СЕРПАНТИН

**ОСОБЕННОСТИ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ
И СОЦИАЛЬНОЙ ЖИЗНИ ДОРОЖНИКОВ ЛАТВИИ**

Латвия — страна дорог. В 1996 г. здесь было 20,5 тыс. км дорог государственного значения и 30,8 тыс. км местного. До 1991 г. их обслуживали вместе со строителями 10 тысяч работников. Начиная с 1992 г. дорожные управления, занимающиеся эксплуатацией, остались на бюджете, а ДРСУ перевели на хозяйственный расчет. На их базе было создано 20 малых предприятий, часть которых к 1996 г. была закрыта из-за резкого сокращения заказов.

СТРОИТЕЛЬСТВО И РЕМОНТ

К сегодняшнему дню отряд строителей насчитывает около тысячи человек; эксплуатационников, находящихся в ведении Департамента автомобильных дорог, — 2 тыс. человек. Они обслуживают дороги государственного значения. На одного работника приходится 10—15 км. Дороги местного значения, по тревожной оценке заместителя генерального директора Департамента автомобильных дорог Латвии по внешним связям Вилниса АНДРЕЙСОНА, никакой специальной организацией не обслуживаются. Из выделенных в 1996 г. 5 млн лат освоено 4 млн, местные власти не уделяют дорогам достаточного внимания, сегодня это уже нетерпимо, а завтра может стать опасным.

Поступления в дорожный фонд складываются из двух основных источников: налог на транспорт — 5 млн лат (2,5 млн долл. США) и акциз на бензин — 13 млн лат (6,5 млн долл. США). Причем если проследить динамику источников бюджета, то можно увидеть, что доля акциза, составившая в 1996 г. 70 процентов в общих доходах бюджета, постоянно возрастает. Это оправданно. Владельцы транспортных средств организаций облагаются в основном дорожным налогом через акциз на бензин, так как именно такой подход позволяет установить степень реального пользования инфраструктурой.

Поступления в дорожный фонд в 1996 г. по акцизам увеличились и достигли 22 млн лат. Возникает еще одна статья — кредит, которая составит 11 млн лат. Таким образом, дорожный фонд на 1 км дорог государственного значения составляет около 900 лат, или 450 долл. США.

Расходы дорожного фонда

| Статьи расхода | По всей сети | | На 1 км дорог | |
|--------------------------------------|--------------|-----|---------------|----------|
| | Тыс. лат | % | Латы | Долл.США |
| Строительство дорог | 2120 | 12 | 103 | 52 |
| Ремонт дорог | 1696 | 9 | 83 | 41 |
| Восстановление покрытий | 903 | 5 | 44 | 22 |
| Диагностирование, обследование дорог | 866 | 5 | 42 | 21 |
| Приобретение дорожной техники | 533 | 3 | 26 | 13 |
| Проектные исследования, обучение | 181 | 1 | 9 | 4 |
| Содержание дорог | 300 | 2 | 14 | 7 |
| ВИА "Балтия" | 131 | 1 | 6 | 3 |
| Содержание магистральных улиц | 1110 | 6 | 54 | 27 |
| Предоплата за подрядные работы | 18380 | 100 | 896 | 450 |



Анализ статей расхода дорожного фонда свидетельствует, что главным остается строительство и ремонт дорог, что вместе с предоплатой за подрядные работы составляет 27 процентов расходов дорожного фонда. Значительное внимание уделяется диагностике, обследованию дорог, на что расходуется 5 процентов фонда, т. е. наравне с долей затрат на восстановление покрытий. Расходы на приобретение дорожной техники составляют 3 процента (примерно 266 тыс. долл. США), но заслуживают особого разговора.

ПАРК ДОРОЖНЫХ МАШИН

Пока это в основном российская техника (иностранная составляет всего 3 процента) общим числом в 1000 единиц. Но начиная с 1993 г., страны Западной Европы (Германия, Голландия) и скандинавские страны оказали безвозмездную поддержку латышским дорожникам. Например, подарили ДУ-1 4 большегрузные автомашины, 2 больших грейдера, 10 пескоразбрасывающих машин. А потом возник курс на приобретение дорожных машин в основном в скандинавских странах. Они дороже российских, но отличаются более высоким качеством и долговечностью.

Из традиционных поставщиков дорожной техники — из Белоруссии, Киева, Брянска, Челябинска и других заводов, — по мнению начальника отдела механизации департамента Улдиса Бирзлея останутся, очевидно, только белорусы да брянский завод. Дорожные управления Латвии за последние 2 года уже приобрели 30 западных большегрузных машин, каждая из которых с успехом заменяет несколько прежних.

Техническим отделом департамента еще в 1993 г. были подготовлены диаграммы, прогнозирующие к 2000 г. полный моральный и физический износ дорожной техники бывшего СССР (тракторов К-700, Т-150, автогрейдеров и др.), не пополнявшейся с 1991 г. В будущем дорожные работы будут выполняться в основном на скандинавской технике.

КАДРЫ

Если говорить коротко — они стабильны и многопрофильны. Работники ДЭУ могут освоить новую технику в течение нескольких дней. Созданная еще в 80-е годы система подготовки кадров, состоящая из трех уровней — начального, среднего и высшего — работает, как часы. В Латвии два профтехучилища, одно из которых открыто в 1978 г. в столице дорожников г. Смилтене. Ранее здесь в течение четырех лет обучались дорожному делу парни и девушки со всей республики. Сегодня большая часть училища законсервирована, упор делается на краткосрочные курсы.

Подготовка работников среднего звена велась через Рижский строительный техникум, инженерно-технических работников и управленцев поставлял Рижский политехнический институт, куда по путевкам дорожных хозяйств поступали в 80-е годы 10—15 человек ежегодно, а в начале 90-х — по 30 человек. В последние годы Рижский политехнический университет готовит для отрасли ежегодно по 2—3 человека. Этого недостаточно. И поэтому, и благодаря личным усилиям заместителя генерального директора Вилниса Андрейсона 15 студентов 3-го курса Рижского политехнического института специализируются по дорожному делу.

УРОВЕНЬ ЖИЗНИ

По статистическим данным, прожиточный минимум на одного жителя в 1994 г. составлял 51,5 лата в месяц, тогда как средняя месячная заработная плата по дорожному управлению составляла 51,19 лата. В 1995 г. средняя заработная плата составила 90,31 лата, в 1996 г. — 119,68 лата. Это на 10—15 процентов выше прожиточного минимума, но на 40 процентов ниже средней заработной платы населения, занятого в народном хозяйстве, и на 50 процентов ниже заработной платы служащих, занятых в государственных муниципальных учреждениях. Если же учесть, что почти в каждой третьей семье дорожников только один член получает заработную плату, то следует отметить, что в этих семьях доход на 1 человека опускается не только ниже прожиточного минимума, но и ниже критического минимума, который, по статистическим данным Латвии, на 25 процентов ниже прожиточного минимума. Правда, следует отметить, что сам прожиточный минимум на 1 жителя в Латвии почти в 2 раза выше, чем в России.

Подспорьем семейного бюджета дорожников, как и в прежние времена, служит подсобное хозяйство, но и здесь про-

изошли серьезные изменения. Дешевые продукты из Польши успешно конкурируют с подсобными хозяйствами, где превалирует ручной труд. Если раньше были споры о доле дорожной полосы для заготовок сена скоту или использования ее для посадки картофеля, то сейчас их нет, а полосы пустуют. Доля доходов от подсобных хозяйств ниже, чем в среднем по Латвии, где она составляет за последние 5 лет 5 процентов.

Доходы семей дорожников от общественных фондов (пенсии, стипендии, оплата больничных листов и т. п.) около 10 процентов от всех доходов, против 17 по Латвии, расходы же отражают общую ситуацию в стране. А она такова: на первом месте — немногим более 50 процентов — составляют расходы на продовольствие, алкоголь и табак; на втором — расходы на содержание жилья (около 15 процентов) в среднем по Латвии.

После того как ДУ передали свой жилой фонд государству, дорожники вынуждены до 30 процентов своих расходов выделять на содержание жилья. Это в 2 раза больше, чем в среднем по Латвии. Именно поэтому семьи дорожников практически не покупают в последние годы одежду, обходятся минимумом лекарств, а газеты и журналы приобретают лишь изредка. Средняя семья в Латвии до 8 процентов доходов тратит на одежду и обувь, 6 — на образование, 3 — на медицинское обслуживание и лекарства, редко, но все же покупает мебель и предметы интерьера — около 3 процентов расходов.

Чтобы повисить уровень жизни дорожников, непосредственно ДУ организуют для работников недорогую систему питания, доплачивают за медицинское обслуживание. Вилнис Урбанович, директор ДУ-1, обслуживающего все транспортные артерии и магистрали столицы Латвии, создал для своих сотрудников прекрасную столовую. Интерьеру, ассортименту и качеству блюд в этом "общепите" могут позавидовать кафе и даже санатории средней руки.

А о цене и говорить нечего. Так, салаты представлены семнадцатью видами. В меню 10 видов выпечки и бутербродов: от национальных пирожков до пиццы и бутербродов. Супов 13 видов: от молочного и рыбного до солянки, супа-харчо и борща. Количество вторых блюд нам показалось невероятным — 23 вида! Нашлось место и национальным кухням: цеппелинам и татарскому азу, макаронам по-флотски, плову... Обед при таком ассортименте в пересчете на рубли стоит 10—12 тыс. рублей, ужин с пивом или порцией спиртного — до 20 тыс. рублей. Причем сюда могут придти и друзья, и члены семьи.

ДУ оказывают помощь своим работникам и в медицинском обслуживании. Если работник заболел, то предприятие выплачивает 80 процентов заработка в течение 14 дней (за исключением первого дня болезни). Последующую оплату берет на себя государство, причем 80 процентов заработка в случае болезни до 1 года.

И в заключение о жилом фонде. ДУ передали его государству, так как сами не имеют средств на содержание. Та же картина с базами отдыха и пионерскими лагерями, которые имела каждая организация. Восстановление их в Латвии считают делом нужным, но реальным лишь в перспективе.

Москва — Рига



“БЫЛ ВЕРНЫЙ ДРУГ — ТРЕВОЖНЫЙ ЧЕМОДАН”



ОТ РЕДАКЦИИ.

Мы посчитали возможным не редактировать слова заместителя начальника Ростовупрдора Николая Григорьевича Шостенко о своей профессии, своих интересах, своей семье.

Детство было... Ну какое у детей моего поколения детство? В тридцать шестом я родился в семье крестьян, в сорок первом отца на войну проводил и больше его не видел. На Ленинградском фронте он погиб. Как жилось, лучше не спрашивайте. В школу топал за двенадцать километров, летними каникулами шел к брату, трактористу, в прицепщику.

Две дороги только и знал: одна — трудовая, другая — к знаниям. Поначалу думал, что они друг от друга не зависят и надо хорошо учиться только затем, чтоб потом работать меньше пришлось. Так поступил в дорожный техникум. Там быстро поумнел. Знания, оказывается, прямо пропорциональны труду. Хочешь чего-то умом постичь — закатывай рукава. Без этого ничего не добьешься.

Вот получил я диплом техника, поехал по распределению в Белгородскую область, в Ровеньки, в райдоротдел. Там как раз мост надо было строить, через речку Айдар. Ну, прибыл на эту стройку, знакомлюсь с рабочими, представляюсь. Они мне: “Что ж, Коля, начинай командовать”. А я взял в руки топор, стамеску, научите сначала, говорю, мужики, как с этими инструментами обращаться...

До сих пор не считаю зазорным учиться и у тракториста, и у бухгалтера, и у инженера... Если возомнил, что все уже знаешь, тогда на нашей профессии пора ставить точку и можно на покой уходить. Дорожное дело — оно ведь всегда в развитии, не терпит ретроградства.

Зима у нас в этом году была необычная, слишком снежная для южных краев. А это значит, у дорожников — авральная работа. Вспоминаю те годы, когда я только начинал. По такой вот погоде так за день выложиться, что приходишь домой и ног не чувствуешь. Только чай пить усядешься — звонок от начальства: “Вот ты там дрыхнешь, а на трассах заносы”. Как бы умело ни организовал ты работы по расчистке дорог, а выходишь из-за стола, едешь в самые “горячие точки”, и начальство при этом почем зря клянесь. Ну кому это нужно, чтоб начальник ДЭУ обязательно стоял на обочине дороги и смотрел, как бульдозер снег сгребает?

Это я к чему вспомнил-то: в нынешнюю стихию тоже дома чаи не гонял, по старой привычке по трассам мотался и спал вот тут, у телефона. Хотя мог бы, конечно, ноги в воде парить и телевизор смотреть. В связи с этим вспоминаю слова моего первого начальника опытейшего дорожника Петра Ивановича Власова. Тот круглосуточно навещал эти самые “горячие точки” и говорил при этом: “Это такая внутренняя потребность, как больного друга проведать. Хоть и не врач ты, а не можешь не приехать, не усидишь дома, беспокоино тебе”.

Чувство беспокойности за дело — главный показатель в нашей профессии. Все может прийти — и мастерство, и опыт, но если ты не “болеешь” дорогой, пиши — пропало...

Мы легки были на подъем, наверное, потому, что жили, не обремененные вещами. У меня был дорожный чемоданчик, который я по армейской памяти

тревожным называл, и у жены Людья гардероб в такой же чемодан ввещался. В 1961 году я работал инженером в Ростове, в доруправлении, жил на частной квартире, о том, чтоб получить свое жилье, и не мечтал. И вот в один из июньских дней вызывает меня Власов: “На периферию поедешь? Там в этом году уже и ключ от комнаты получишь”. Я согласился, не раздумывая, и услышал: “Машина внизу, иди за женой и чемоданами, прямо сейчас едем в Егорлык, и сегодня же примешь под свое начало ДЭУ-481”.

Вот так, без всяких прикрас, состоялось мое назначение на должность. В двадцать пять лет я стал ответственным за эксплуатацию дорог республиканского значения, идущих на Зерноград, Сальск, Ставрополь. Надеюсь, не за красивые, как говорится, глаза должность такую получил. Хвастать не буду, но через четыре года наше управление передовым в области стало. И знаете, с какими средствами? Была одна полуторка, одна лошадь, два автогрейдера, два бульдозера — вот и все.

Да, самосвал еще у нас появился, но его я вырвал прямо-таки у замминистра Калабухова. Приехал он как-то к нам в Егорлык, начал хозяйство хвалить, дороги, а я на его похвалу с пикой пошел: гробимся мы, мол, на этих дорогах, не хватает техники... Калабухов головой покрутил: “Молодой, а зубастый, никакого почтения к начальству”... Уехал он, а мне наши говорят: допрыгался ты, Григорыч, снимет он тебя с должности как пить дать. Не снял. А мы самосвал получили, и в скором времени после этого предложили мне возглавить отдел в доруправлении с кураторством строительства дороги на Атоммаш...

Да, я о квартире рассказывать начал. Так вот, не сразу, но жилье в Егорлыке получил, и не просто комнату, а особнячок. Как же мы любили его, свое первое самостоятельное гнездо! Прихорашивали, цветник развели... Не хотелось оттуда уезжать, честно скажу. Но когда тебе говорят “надо”... Чувство долга я всегда ценил. И ничего плохого не видел и не вижу в таком понятии, как стремление делать карьеру. Если ты силы в себе чувствуешь, если есть у тебя опыт, необходимые знания, то чего же не делать ее, карьеру?!

Тем более не в атласных нарукавниках за чиновничьим столом, а на дороге к Атоммашу. Там я получал свои первые выговоры за так называемые “проценты невыполнения”, там седые волосы у меня появились, там я ругаться научился... Такая вот штука — карьера.

Внуку моему, Коле, один из гостей на десятилетие диплом подарил. Все чин чинарем: корочки, подписи... “Специальность — дорожник”. Этот документ мы сохраним обязательно до того дня, когда Николай действительно станет дипломированным дорожником. А я верю, что он им станет. Есть же с кого пример брать. Мама его, моя дочь, трудится в ГипродорНИИ, дядя его, то есть сын мой, — начальник отдела УПТК, бабушка Людья, жена, значит, моя, хоть и медик по образованию, но на своей карьере крест поставила, как только дети у нас пошли. Ими занималась, как теперь вот внуком. А раз всех дорожниками воспитала, то кто она? Почетная дорожница. Так мы ее дома и зовем. Она не обижается. А чего ж на правду обижаться!

ЕКАТЕРИНА II, ДОРОЖНИЦА

Пожалуй, самые решительные перемены в жизни главной российской дороги Москва—Санкт-Петербург произошли при Екатерине II. Как отмечают многие исследователи, именно тогда она подверглась значительному исправлению и улучшению. Правда, и в исправленном виде на дороге было полно петель, зигзагов, объездов, а значит, путь между двумя столицами был значительно длиннее, нежели сто лет спустя. Императрица, обратив свое внимание на состояние дорог, издала несколько указов, стремясь исправить дело в этой отрасли. Приведем только некоторые извлечения из них.

Из указа от 30 декабря 1769 г.

...Когда почтарь отвезет почту, эстафету или курьера на другую станцию, то он ему не более дозволяется кормить лошадей, как только три часа; а по накормлении ехать с поспешностью на свою станцию, не заезжая никуда.

Ежели ямщики чинить будут в проезде почты: беспорядки, замедления, пьянство, ссоры и нескорое запряжение лошадей, то на каждой станции, при собрании всех ямщиков, чинить виновным наказание... Неоднократно смотреть, чтобы малолетние на станциях почтарями не состояли, и были бы почтари не менее 18 лет...

Из указа от 3 ноября 1770 г.

...Почтарям от 1 декабря по 15 марта, также по просухе до 15 сентября везти курьеров по 12 верст (верста — 1,07 км — **Т.Б.**) в час, а просто проезжающих по 10 верст в час; в прочее же время года (т. е. в худое) курьеров везти по 11 верст в час, а проезжающих по своей надобности по 8 верст в час...

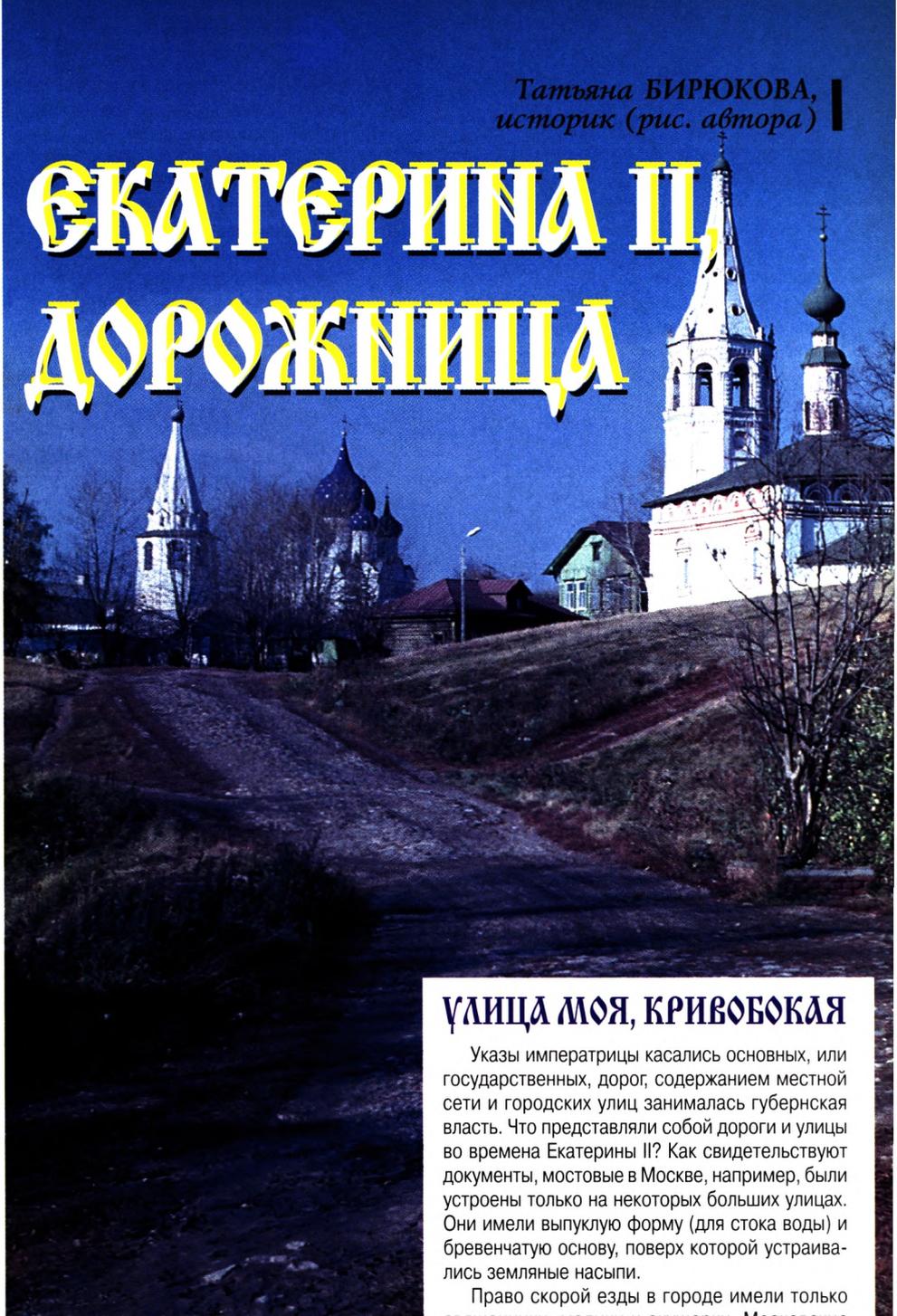
Из указа от 23 ноября 1773 г.

...Почтовые чемоданы и курьеров везти в час по 12 верст, а ординарную почту на фурах по 8 верст в час...

Из указа от 24 июля 1791 г.

...По грязным и болотистым местам, вместо мостовых, делать из мелкого леса, а где нет леса — из камыша, гати, шириною в 4 сажени (сажень — 2,13 м — **Т.Б.**), которые насыпать не толсто крупным песком... За правило иметь, чтобы почтовые станции отнюдь не более, как от 20 до 30 верст, были...

В указе от 26 июля 1781 г. Екатерина приказала большие дороги обсаживать деревьями и обрывать рвами.



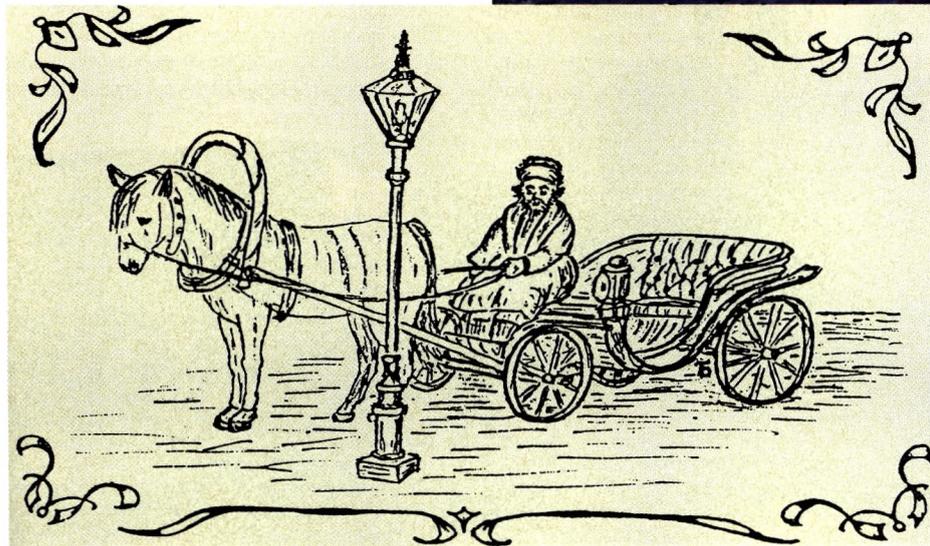
УЛИЦА МОЯ, КРИВОБОКАЯ

Указы императрицы касались основных, или государственных, дорог, содержанием местной сети и городских улиц занималась губернская власть. Что представляли собой дороги и улицы во времена Екатерины II? Как свидетельствуют документы, мостовые в Москве, например, были устроены только на некоторых больших улицах. Они имели выпуклую форму (для стока воды) и бревенчатую основу, поверх которой устраивались земляные насыпи.

Право скорой езды в городе имели только священники, медики и акушерки. Московские улицы в основном были кривыми и заканчивались каким-нибудь тупиком, переулком или пустырем, где прогуливались домашние животные. По периметру нынешних бульваров тянулась непролазная грязь. В Земляном городе (в границах современного Садового кольца) располагались дачи вельмож с прудами, островами, ветряными мельницами и садами-огородами.

Тротуаров вовсе не существовало, а уличных фонарей было очень мало. В темное время пешеходы ходили со своими фонарями. Большие улицы освещались из окон или барских палат.

Вечерами на улицах и дорогах было безлюдно. В 9 часов закрывались все городские ворота. За этим следили специальные сторожа, «воротники», они же дали название знакомому Воротниковскому («Воротническому» правильнее) переулку. В 10-м часу ходили крикуны, которые усердно колотили по ставням палками и протяжно кричали: «Десятый час, огни гасить!»



М

ы выехали во Владимир рано утром на рейсовом автобусе. Пассажиры не сидели, а полулежали на мягких креслах, и потому всех невольно клонило ко сну. Многие, как только автобус отправился, тут же закрыли глаза. Я всегда считала, что когда-нибудь осуществлю свою давнишнюю мечту — пешком путешествовать по российской глубинке, останавливаясь на постоя в деревенской избе, ведя неспешные разговоры, вспоминая седую старину. Через стекло автомобиля или автобуса не проникнешься теплым чувством сопричастности со своей стороной, а ведь говорят, что, путешествуя по родной земле, познаешь себя.

Мчась по магистрали, не успеваешь даже названия городка или поселка прочитать, а на церковь бросишь беглый взгляд, и все — она уже осталась далеко позади.

Во Владимирской земле много разных монастырей, старинных церквей, редких иконостасов, даже рублевской работы, а также мест, связанных с пребыванием царствующих особ. Там молился Иван Грозный, а вот туда силой засадил свою жену, там жила опальная жена Петра Великого. В той деревне сидел Дмитрий Пожарский, когда пришли к нему нижегородцы с великой просьбой о спасении Руси. А там был похоронен сам Александр Невский.

Высоко над землей поднимаются храмы и монастыри. Сколько образов вызывается воображением, когда стоишь возле древних стен.

Не знаю, но малые города всегда притягивают, как магнит. Приятно вырваться из московской суевы, отдалиться от нервозности, напряженности, окунуться в тишину, хотя и в небольших городах народ изменился, стало больше машин, к стати с московскими и ленинградскими номерами. Но возле церкви можно отдохнуть душой.

Конечно, лучше всего во Владимир приезжать весной, в мае, когда все в зелени, в цвету, когда Клязьма не скована льдом, а отражает в водах своих золотые купола соборов.

*Не затем ли
все возникло,
чтобы в вечном
отразиться...*

Не знали на Руси еще слова "Москва", а Владимир был уже внушительным городом — крепостью Ростово-Суздальской земли. Еще раньше, задолго до сооружения этой крепости, возник среди девственных лесов над рекой безымянный русский поселок. Осел на этих землях ремесленный и торговый люд, покинувший старые боярские города залесья — Суздаль и Ростов. К концу XI века безымянный поселок получил имя Владимир, достойно отстояв свою независимость в войне с черниговским князем Олегом.

Тысячи дубов-великанов, вековых елей и сосен пали под топорами горододельцев. Землеко-

пы приспособили глубокие природные овраги для системы рвов, земляные валы опоясали средний холм. По гребню вала выросла рубленая стена, а из-за нее поднялась глава первого владимирского храма — церкви Спаса рядом с княжеским теремом. Работы велись с конца XI века, а к 1108 году летописец засвидетельствовал, что крепость и храм готовы. Этот год и принято считать годом рождения города Владимира.

В древнюю Мономахову крепость на среднем холме — Печерный город — вели ворота Ивановские и Торговые. И была еще в городе внутренняя цитадель, детинец, с главными соборами и дворцами — княжеским и епископским. Отгородил его от остального Печерного города князь Всеволод III, и в этой ограде тоже были массивные ворота, судя по раскопкам, очень богато отделанные.

До наших дней от могучей оборонительной системы Владимира дошел один замечательный памятник архитектуры — Золотые ворота.

Когда проходишь под их аркой, то невольно переполняется сердце любовью и радостью бытия.

Через Золотые ворота с развевающимися знаменами въезжали войска владимирских князей. Ехали на конях дружинники, сверкая золотокананными шлемами, медными щитами, драгоценными рукоятями мечей. Случалось, проезжали через ворота союзные князья, послы из дальних стран, пышные княжеские свадьбы. Победителей или гостей шумно приветствовала толпа горожан, а священники в шитых золотом ризах служили торжественные молебны.

"Ищу я в этом мире сочетанья прекрасного и вечного"

Людмила ИВАНОВСКАЯ,
наш спец. корр.

Перед Золотыми воротами снимал княжескую шапку Александр Невский. И последний свой путь он совершил сюда, но уже в гробу: возвращаясь из Золотой орды, он простудился в дороге и скончался от воспаления легких. Хоронили его во Владимире. Пришли сюда жители со всей округи, и был плач великий, и великая печаль, и земля сотрясалась от горя людского.

Камень сохранил ту печаль по великому сыну земли русской, и если постоять молча, вслушиваясь в застывшие звуки, то можно услышать те голоса.

Построены ворота в 1164 году, при Андрее Боголюбском. Самым примечательным в них были полотнища ворот. Татары ободрали обшивку и увезли с собой. Теперь лишь кованые древними кузнецами воротные петли напоминают, что некогда здесь висели тяжелые створки. Этим петлям более 800 лет. Как и камням арочного пролета. Видно и гнездо для древнего запора. Это был тяжелый железный брус, которым вечерами воротные сторожа закладывали створки. Не поспел горожанин домой до сумерек — ночуй, милоч, в поле, коли стража не смилуется и не пропустит.

К югу от ворот сохранился остаток древнего земляного вала. Участок его близ Золотых ворот зовется Козловым валом. Он круто спускается к реке Клязьме. По откосам его, на склоне глубокого оврага, разбит красивый сад. Отсюда, с гребня вала, открывается великолепная панорама Печерного города с Успенским собором на вершине главного холма.

Владимирское чудо было заложено в 1158 году, а закончено через два года. Срок для тех времен необыкновенный. Конными подводами по санному пути везли белый камень окских и москворецких месторождений.

По высоте собор равнялся Киевской Софии, но был уже, а потому казался более легким и стройным. Этот собор создавал впечатление, что он “из воздушности светом сплетенный”. Архитектура была светлой и радостной. Изнутри собор был солнечным. Полы из майолики, словно водная гладь, отражали огни.

Нов в 1185 году в страшном пожаре великолепный собор очень пострадал. Надо было спасать здание. Это было сделано в дни правления Всеволода Большое Гнездо. Владимирские мастера сделали это с блеском. И в мировой архитектуре Успенский собор является одним из интереснейших творений.

Вместо прежней одной главы возвысились пять куполов. Но и Всеволодов Успенский собор переживал пожары. Реставрация XIX века восстановила уникальную постройку в ее прежнем виде.

Собор велик и сложен, он торжествен и немного мрачен. Он наряден и благолепен внутри: блистает позолотой помпезный иконостас, сверкают золотые оклады икон, каменья в рамах, и среди всего этого блеска отнюдь не бросается в глаза потускневшая, плохо различимая в сумраке фресковая роспись. Но именно к ней все спешат, потому как это работа Андрея Рублева.

Кто не испытывал чувства робости при встрече с великим произведением искусства? Это может быть первая, десятая встреча — волнение то же. Вот они, трубящие ангелы, вот воины в доспехах... Праведники, шествующие в рай после Страшного суда... Здесь перед нами подлинник. Это кисть Андрея Рублева!

*И в этих
красках
светит
любовь
и радость
бытия...*

В начале XV столетия в высокочтимый Успенский собор прибыл величайший живописец Древней Руси Андрей Рублев. Ему поручено было расписать стены храма. Он и выполнил эту задачу в 1408 году вместе с художником Даниилом Черным и группой учеников.

Утречком, по холодку, ходил Андрей Рублев к речке, собирал разноцветные камешки, отвердевшие глины, ракушечник. Ученики потом размалывали в порошок отобранное очень тонко, и разбавляли водой с яичным желтком. Иногда к растертым камням добавляли золотой пыли или какой-нибудь красящей жидкости. У каждого мастера был свой секрет краски, как и тайна лака у скрипичного мастера Страдивари. Фреска — требовательное, трудное искусство. Рублев писал без предварительной наметки, сразу же кистью. И делал это безошибочно. Все его композиции полны добра, гуманизма, глубокого сострадания к людям.

На Успеньев день 15 августа шли богомольцы по Суздальской и Юрьевской дорогам, любовались, как из-за горы выплывали золотые купола. И казалось им, будто поднялся храм в самое небо. Перед их смущенными взорами представало не то сказочное тридевятое царство, не то божественный рай. Подходили они к Успенскому собору и дивились его высоте и узорочью, крестились и входили внутрь.

Горело множество свечей в подсвечниках, горели лампы, сияли паникадила.

Народу было полным-полно. Служил сам епископ Ростовский Федор в золотом омофоре, в золотой, сверкавшей жемчугом и драгоценными камнями митре. Двое отроков в золотых стихарях с трудом держали перед дьяконом огромное в золотом окладе Евангелие. Чернобо-

родый дьякон, весь сверкавший золотом, читал, и голос его был подобен грому. Райское пение невидимых певчих слышалось с обоих клиросов.

И в наши дни стоит владимирское сокровище, и идут к нему люди.

*...кто-то светлый там молится,
молит кого-то,
Преклоняется, падает ниц.
И горящих небесных икон позолота
Оттеняет видения лиц,
Это храм, из воздушности светом
сплетенный,
В нем кадильницы молча горят.
И стоят богомольцы толпой
преклоненной
Вырастает их призрачный ряд.
И одни возникают, другие уходят,
Прошптавши молитву свою.
И ушедшие — в мире, незримые,
бродят,
Созидая покров бытию...*

(Константин Бальмонт.)

Я пришла к Успенскому собору утром, но служба уже закончилась. Студеный февральский день. Ветер холодит щеки, прощупывает тело. Я обошла храм вокруг, вглядываясь в его дивные очертания. Как и много веков назад, стоят пять богатырей на высоком холме над Клязьмой — средний в золотом шлеме, четверо по сторонам в серебряных. И стоят они, как и восемь веков назад стояли.

*“Воистину достоин восприяти
ты, Господи, хвалу и честь, затем,
что все тобой сотворено и существует
волею твоею”.*

(Иван Бунин.)



К

ак назвать хотя бы то, что он, имея мировую известность, бесчисленные предложения, поступающие до сих пор из-за границы, остается в стране?! Когда, пользуясь моментом, его ученики в погоне за деньгами стали один за другим отбывать за рубежом, Виктор Васильевич с молчаливым упорством вновь и вновь собирал команду, закрывал брешь и, забывая о себе, учил противостоять самым сильным соперникам. И побеждал.

Сейчас его «обложили» со всех сторон, пытаются убрать с пути, ибо принципиальность, неговорчивость Тихонова многим мешают. Власть позволила плюнуть в душу, оскорбить кумира миллионов болельщиков хоккея, тем самым еще раз доказав, что ей глубоко безразличны люди, так много сделавшие для Отечества. Экс-министр обороны Грачев подписал приказ об отставке Виктора Тихонова в апреле 96-го, когда тот был в Вене на чемпионате, хотя два года назад прилюдно заявил, что полковник Тихонов останется в армии до тех пор, пока сам не захочет уйти... К этому «приложили» руку и председатель спорткомитета МО генерал Логовский, и начальник ЦСКА полковник Барановский...

Сидя в небольшом кабинете ледового Дворца спорта ЦСКА, мы проговорили с Виктором Васильевичем несколько часов.

— **До того, как президент Международного олимпийского комитета назвал вас самым великим тренером в мире, с чего начинался спортивный путь Виктора Тихонова?**

— Как у всех мальчишек: с дворовых ристалищ. А в 1944 году, мне тогда было 14 лет, пришел в детский футбольный клуб ЦДКА, что в Сокольниках. Ни о чем не думал, просто радость приносила сама игра, и жалко было, когда его через год расформировали. Тогда меня взяли в первую юношескую команду «Буревестника», где отыграл 2,5 года капитаном. Параллельно играл и в русский хоккей, а когда появился хоккей с шайбой — в него тоже. Увлекал эта спортивная

жизнь, да и мама была довольна, что я при деле, не болтаюсь по улицам. К слову сказать, я с 12 до 14 лет работал на заводе слесарем, чинил машины, приходившие с фронта, помню, как спать всегда хотелось... В тот же период очень много молодых парней были выброшены на улицу, предоставлены самим себе.

— **Сейчас ведь тоже ситуация не лучше, скорее — хуже.**

— Да, конечно. Молодежь в основном либо торгует, либо ворует, либо беспризорничает. Поэтому я всегда говорил: один из важных моментов — спорт, который может притянуть к себе многих. И что интересно: ведь тогда трудное было время — война, но директора заводов, фабрик взяли на себя тяжелую обузу — обеспечение 3 юношеских, 5 мужских команд по футболу, все секции работали! Они понимали важность задачи, поэтому-то привлекли огромную армию

мальчишек к делу. Не случайно выступления наших футбольных команд в 1945—1946 годах имели такой успех. Стадионы были переполнены.

Спортивная звезда Виктора Тихонова восходила стремительно.

Волею судьбы 17-летний паренек попадает в мощное спортивное общество ВВС, которое курировал Василий Сталин и где были собраны все лучшие спортсмены страны. Год проиграв в дубле, приглашается в основной состав, но зимой приходит известие, что хоккейная команда ВВС, цвет нашей страны в то время, разбилась под Свердловском. Чтобы доиграть сезон кинули клич: кто может играть в хоккей — подходите!

Так он стал защитником на ледовом поле.

В 53-м, когда умер Сталин, спортивное общество ВВС расформировали и Виктор

Виктор Тихонов — ВЕЛИКИЙ ТРЕНЕР И ПАТРИОТ



Тихонов перешел в «Динамо», где играл до 1962 года. За это время закончил школу и институт физической культуры, женился, родился сын.

Тогда-то и нашел его Аркадий Иванович Чернышев, первый тренер первой советской хоккейной команды, с именем которого связаны все первые победы. Анатолий Владимирович Тарасов многие годы был его первым помощником.

Чернышев сумел разглядеть в замечательном хоккеисте Тихонове великого тренера Тихонова и пригласил к себе работать.

Несколько лет, будучи помощником, бок о бок трудился Виктор Васильевич с такими мастерами, как Чернышев и Тарасов, многое перенял и благодарен им по сей день за учебу. Последнего считает мозгом нашего хоккея.

Виктор Васильевич Тихонов, заслуженный тренер, бывший старший тренер сборной команды СССР по хоккею, сорок с лишним лет, одержимо, преданно служил спорту — делу своей жизни.



Затем возглавлял 9 лет рижскую команду «Динамо», которую с предпоследнего места во второй лиге за 3 года вывел в высшую лигу. Параллельно работал первым помощником во второй сборной Союза, а затем первым тренером.

В 1977 г. Тихонова пригласили из Риги в Москву для того, чтобы объявить о назначении его главным тренером первой сборной команды страны.

— Вы были рады? — спросила я его.

— Каждый человек стремится занять позицию более высокую, каждый хочет покрутить большой руль, но бывает так, что лишь бы ухватиться за этот руль, а там хоть трава не расти...

Я дал согласие, хотя, если честно, никто его особо не спрашивал. А еще через неделю предложили возглавить команду ЦСКА. Так как тренерство в сборной — это общественная работа, а основная — клубная, где ты получаешь зарплату, то я отказался, сказав, что не справлюсь с двумя великими командами.

Тогда по поручению правительства Юрий Владимирович Андропов пригласил меня к себе и сказал: «Ваш отказ — гарантия того, что вы справитесь. Мы понимаем, вам придется работать день за три, но будет оказываться самая большая помощь». Тогда вопросы спорта стояли на уровне государственных задач, не то что сейчас...

— Сейчас, к сожалению, помощи ждать не приходится, в любой, даже

жизненно важной, насущной сфере, не говоря уже о спорте, а уж воплей о том, что раньше спортсмены должны были добывать победу любой ценой, хватать по сей день...

— А как же иначе? По-другому в спорте невозможно. Каждый стремится к победе и для этого отдает всего себя, без остатка. Да, можно охать, ахать, ибо действительно спорт — это тяжелейшая работа, титаническая, но тогда не надо им заниматься, есть ведь физкультура.

Спорт, на мой взгляд, это искусство, в котором человек, совершенствуясь, идет вперед. Не говоря уже об эмоциональном заряде, ибо никто еще не объяснил, почему сотни тысяч людей приходят на стадионы и ведут себя так... И потом, ни с чем не сравнимая радость победы. Любой.

— Виктор Васильевич, все-таки, приняв команду ЦСКА, что для вас оказалось сложным или неожиданным, что вы чувствовали?

— Очень большую ответственность, ибо я принял команду чемпионов. А сильнейшим ударом был проигрыш сразу же команде Чехословакии на турнире «Известий». Но у них выиграть было очень трудно, очень!

А уже чемпионат мира 1978 г. Виктор Тихонов выиграл, следом — чемпионат Советского Союза. В 1980 г., в Лейк-Плесида на Олимпийских играх, случилась осечка. Тогда тренер реформировал команду, ввел молодых — Макарова, Ларионова, Крутова, Касатонова, Хомутова, Быкова. И с ними выиграл 3 чемпионата мира и Европы, Олимпийские игры. Неудачи были лишь в 81-м и 87-м годах. За шесть лет один ответ — победы! Включая и товарищеские встречи, и всевозможные турниры, и даже контрольные матчи.

В то время вся страна гордилась достижениями в хоккее. Виктор Тихонов со своей звездной командой объехал все великие стройки того времени: БАМ, Тюмень, Сургут, где в сложных условиях молодежь строила, созидала.

— Что ими руководило, как вы думаете? — задала я вопрос Виктору Васильевичу.

Он, не задумываясь, ответил:

— Патриотизм. Сейчас показывают хронику, ну, например, как уезжали добровольцы на целину... И вы знаете, я не увидел фальши на молодых лицах, в их глазах... Значит, сумели убедить! Ведь каждый молодой человек стремится выразить себя, и те, кто уезжал, считали правильным данный поступок.

— А может, главным была идея?

— Конечно, идея! Она должна быть всегда и во всем, все дело только в том, какие идеологии стоят за этим. Сейчас «коммунизм», «социализм» стали ругательными словами. Это неправильно, ибо человечество испокон веку мечтало о равенстве, братстве, но можно и хорошую идею загнать не туда.

На Западе мне часто приходится встречаться со многими простыми людьми. Они сейчас говорят: «Что вы сделали? Нельзя было этого делать». Ведь надо было вычленил плохое и заменить хорошим, а мы с водой ребенка выплеснули.

В спорте получилось то же самое. В 92-м году играем с командой СНГ Олимпийские игры: флаг Олимпийский, гимна нет. Перед началом игр на

пресс-конференции все иностранцы задавали один и тот же вопрос: «Какая идея у вас, во имя чего вы приехали? Вы же уже заранее проиграли всем психологически. Я долго не отвечал, молчал, а под занавес заело меня, высказался: «Я не согласен с вами, господи! Эти ребята сейчас приехали не из Америки, Канады, Франции, они приехали из родной нашей страны, у каждого там есть свой дом, мать, отец, родственники. За это они против вас и будут биться».

Больше вопросов не было. И мы... выиграли Олимпийские игры!

— Наверное, ваш путь был усыпан не только розами?

— Если говорить о жизни, то, разумеется, шипов и колючек было предостаточно. Взять хотя бы ту конфликтную ситуацию, когда в прессе, в спортивных кругах, да и в обществе меня склоняли на разные лады — мол, Тихонов не отпускает ребят за рубеж работать. Кто мог уехать тогда? Диссидент, которого лишили работы или выслали, либо люди, вспомнившие о своей исторической родине. И потом, даже если бы я подпisał рапорт, то инстанции в лице Главного политического управления и министра обороны его все равно бы не завизировали.

Далее, хотя понимал, что уезжали и будут уезжать, но я был против, говоря, что нельзя так разваливать целостный организм, мы позже все потеряем. Мне возражали: да что вы! Аплодировали даже. Позже, когда прошло два-три года, слыхнулись: где же наши великие хоккеисты? Кто теперь нашу публику будет радовать?

Сегодня они радуют зрителей за рубежом. Понимаю, что наша жизнь сложная, судить их не надо за это. Беда в другом: вначале нас просто обезглавили, а сейчас вытаскивают последний резерв.

— Да, грустные перспективы. И все же ваши прогнозы, как тренера, на будущее российского хоккея?

— Моя точка зрения, да и последний чемпионат мира показал, что если в нынешней сборной не будет настоящих россиян хотя бы на 50 процентов, то выиграть будет очень трудно. Поэтому формировать команду нужно из бойцов, которые будут сражаться на площадке, как сражались раньше мои воспитанники, которые уехали и чья психология сейчас, увы, изменилась. Набирать надо новых, своих, чьи корни — в России.

— Многие российские тренеры работают за границей. Но почему не уехал сам Тихонов, ведь предложений у вас, уверена, предостаточно?

— Да, действительно, предложения были и есть. Особенно сейчас. Настойчиво говорят: «Мистер Тихонов, вы всегда отказывались, ссылаясь на огромную работу, на занятость; но сейчас-то вы свободны и можете выбрать любую страну. Почему вы этого не делаете?»

А потому, что есть вещи, не поддающиеся раскладу: мой отец погиб под Сталинградом, и я каждый год, 9 мая, прихожу к Большому театру и встречаюсь с его однополчанами. Если же меня нет, то они, волнуясь, спрашивают: где наш сын? У меня очень теплые, добрые отношения с ними. С каждым годом их все меньше и меньше...

Виктор Тихонов, великий тренер и патриот, остается в России ради престижа отечественного хоккея, который он мечтает вновь поднять на былую высоту.

Беседу вел
Галина СЕДЫХ

А вначале был титульный мост

В тридцатые годы это заведение называлось не колледжем, а автомобильно-дорожным техникумом. Его и окончил с отличием Алексей Николаев. Получил диплом техника-строителя и по путевке комсомола махнул на край земли — Сахалин. Захотелось коренному москвичу мир повидать, себя испытать...

А испытание выпало не из легких: ему поручили возвести мост через своенравную речку Тымь. Тот мост оказался должителем и пережил своего создателя. Впрочем, “оказался” — не то слово, конечно, так здорово был построен, что служил людям верой и правдой многие десятилетия.

Мастерство и талант Николаева уже тогда заметили и оценили: за неполные три года он вырос от техника до исполняющего обязанности главного инженера Сахалинского облдортранса. Оттуда же направили его на учебу в Московский автодорожный институт.

Так появился в МАДИ студент, не имевший никаких других оценок, кроме пятерок. Вполне естественно, он стал получать Сталинскую стипендию. Диплом вручили ему, как ныне говорят, красный и... без защиты дипломного проекта. Правда, того же были удостоены и его сокурсники, и причиной тому были не высокие знания выпускников, а суровые военные условия. Николаев принял за строительство аэродромов, мостов, автомагистралей... По географии расположения этих объектов можно понять, что выпускник института находился в самых горячих точках: Могилевская область, Вязьма, магистрали Москва — Минск, Москва — Куйбышев. По первой спешили на фронт армии, по второй эвакуировались в тыл оборонные предприятия.

О том, насколько успешно справлялся Николаев со своими обязанностями, говорит такой факт: за непродолжительное время молодой специалист вырос от прораба до главного инженера дорожно-строительного района. А после войны, восстанавливая разрушенные дороги, он трудится уже в должности начальника дорожно-строи-



**В Москве,
на Бакунинской
улице,
в старинном
особняке,
расположен
автомобильно-
дорожный колледж
имени
А.А.Николаева.
Алексей
Александрович
Николаев,
выпускник
этого учебного
заведения,
на протяжении
16 лет
был министром
строительства
и эксплуатации
автомобильных
дорог РСФСР.**

тельного района, начальника управления строительства... С лета 1969 года Алексей Александрович возглавляет Министерство строительства и эксплуатации автомобильных дорог РСФСР.

Какой это был министр? Вот лишь один факт. Всем известно, как в семидесятые годы относились власти к закупке импортной техники: пусть лучше хуже будет, но своя. А тут вызывают Николаева и предлагают ему крупную партию зарубежных автогрейдеров. Тому бы, кажется, только радоваться отрадному факту, а министр говорит: “Лишняя трата денег”. Как так, почему? И Николаев начинает объяснять: “Эту марку автогрейдеров я хорошо знаю, для полного обеспечения каждого из них фронтом работ понадобится в смену 410 автомобилей, а у нас столько нет. Такие объемы пока не для нас. Да, мы должны стремиться к высоким показателям, но для этого нужно время, а за это самое время импортная техника и морально устаревает, и, попросту говоря, заржавеет. Так нужно ли это государству?”

“О деловых качествах руководителей обычно судят по тому, как они умеют просить”, — сказал тогда кто-то Николаеву. Ответ не заставил себя ждать: “Лучше все же судить по тому, какими масштабами они умеют мыслить”.

Он всегда и весь был в работе, свободного времени почти не оставалось, а если выпадали такие минуты, Алексей Александрович становился за мольберт, и владел кистью так профессионально, что, по отзывам специалистов, мог бы стать прекрасным художником. Правда, для этого надо было с головой уйти в искусство, отрешиться от всего остального, то есть от дорог. Этого Николаев не мог себе позволить.

И будучи еще министром, и потом, уже уйдя на пенсию, он не забывал о первом своем профессиональном учебном заведении. Часто приходил в техникум на встречи с учащимися, преподавательским составом. И нередко будущие дорожники задавали ему вопрос, как стать министром.

— Это очень просто, — отвечал он. — Вначале надо построить свой титульный мост...



Первого марта на шестьдесят втором году жизни скоропостижно скончался Председатель Украинской государственной корпорации по строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог "Укравтодор", член коллегии Министерства транспорта Украины, академик Транспортной академии Украины, участник ликвидации последствий аварии на Чернобыльской АЭС, министр строительства и эксплуатации автомобильных дорог УССР

ГУЦ ВИКТОР ТИМОФЕЕВИЧ.

Ушел из жизни один из выдающихся организаторов дорожной отрасли Украины, который всю свою жизнь и талант посвятил развитию дорожного хозяйства Украины.

Виктор Тимофеевич Гуц родился 1 января 1936 г. в с. Чернобаи Черкасской области. После окончания в 1958 г. Львовского политехнического института прошел путь от прораба до руководителя дорожной отрасли. Трудовую деятельность Виктор Тимофеевич начал со строительства дорог в Белоруссии. С 1960 по 1978 г. работал в Харь-

ковском областном управлении строительства и эксплуатации автомобильных дорог, затем заместителем, первым заместителем министра, а с 1987 г. и до последнего своего дня — руководителем дорожной отрасли.

Виктор Тимофеевич был требовательным и принципиальным в проведении политики развития дорожной отрасли, мудрым и находчивым руководителем в решении сложных правительственных заданий.

По характеру это был доброжелательный человек. Много времени и энергии он отдавал общественной деятельности, с большим вниманием и теплотой относился к заботам трудящихся, их проблемам. Многие дорожники Украины и жители Московского района Киева с благодарностью вспоминают о помощи, которую Виктор Тимофеевич им оказывал.

За большие заслуги В.Т.Гуц награжден орденами Трудового Красного Знамени и Октябрьской революции, тремя медалями, Почетной грамотой Президиума Верховного Совета УССР, Почетным знаком Президента Украины. Ему присвоены звания "Заслуженный строитель Украинской ССР" и академик Транспортной академии Украины.

Коллеги по работе, родные и близкие Виктора Тимофеевича, все, кто его знал, глубоко скорбят о скоропостижной смерти.

Светлая память о нем навсегда останется в наших сердцах.



В расцвете творческих сил на 49-м году жизни скоропостижно скончался директор СоюздорНИИ, заслуженный строитель РФ, лауреат Государственной премии СССР, академик Академии транспорта РФ, кандидат технических наук

ЛЕЙТЛАНД ВЛАДИМИР ГРИГОРЬЕВИЧ.

Свою трудовую деятельность В.Г.Лейтланд начал мастером в СУ-909 треста "Тюмендорстрой" Минтрансстроя, затем работал старшим прорабом, главным инженером управления, главным инженером треста "Нижевартовскдорстрой", управляющим трестом "Тюмендорстрой", заместителем начальника ТМО "Запсибдорстрой".

В 1987 г. был назначен директором СоюздорНИИ. В 1990 году являлся заместителем министра транспортного строительства, а с 1992 г. назначен вновь директором СоюздорНИИ.

В 1988 г. В.Г.Лейтланду присуждена ученая степень кандидата технических наук, и в том же году он получает диплом об окончании Академии народного хозяйства при Совете Министров СССР, ему

присвоена квалификация "ведущий специалист по управлению в народном хозяйстве".

Весь трудовой путь В.Г.Лейтланда связан с транспортным строительством. В период работы директором СоюздорНИИ Владимир Григорьевич проявил себя высококвалифицированным специалистом в области дорожного строительства, способным руководителем, умеющим направить коллектив на выполнение первоочередных задач. Ему удалось сохранить научный потенциал института в сложных современных условиях.

За огромный вклад в дело развития транспортного строительства Владимир Григорьевич награжден орденом Трудового Красного Знамени, орденом Октябрьской революции, медалями.

Своими богатыми знаниями и опытом Владимир Григорьевич щедро делился с коллегами.

Его отличали широкая эрудиция, доброта и внимание, щедрость души и сердца, желание помочь людям в трудную минуту.

Светлая память о Владимире Григорьевиче Лейтланде навсегда сохранится в наших сердцах.

Брежнев В.А., Макаров О.Н.,
Насонов А.П., Ахундов Р.С.,
Бессолов В.А.-Б., Востоков
В.Н., Демьянчук В.П.,
Долголатев А.В., Казарновский
В.А., Каспаров А.И., Кибальник В.И.,
Кожевников А.П., Коган Р.А.,
Лукьяничков А.А., Минькин В.И.,
Мориц Э.Я., Наротнев В.Т.,
Никифоров А.С., Полищук
Н.А., Савинов А.С., Сбитнев
В.И., Фалалеев Г.В., Филипенко
А.В., Шварцман В.А., Шмидт
В.И., Юмашев В.М.

Добрые "жгутики"

КРАПИВА-ЦАРИЦА

Заросли крапивы внешне неприхотливые. Ее много везде, и ни у кого она не вызывает радости. Да, нрав у нее колючий, зато она может спасти от многих бед, если знать, как ее применить.

Все виды крапивы имеют лекарственные свойства, только у одной целебны цветки, у другой — листья, а у третьей — стебель. Существует более 50 сборов, в которые входит крапива, и если желающие захотят, они могут найти их в травниках и народных лечебниках. Хотелось бы только предупредить энтузиастов от самолечения.

Прежде чем лечиться, посоветуйтесь с лечащим врачом или знающим травником, чтобы не нанести себе вреда.

Крапива противопоказана, если у вас:

1. Повышенная свертываемость крови.
2. Гипертоническая болезнь.
3. Атеросклероз.
4. Женские болезни: кровотечение, вызванное оплодотворением или кистой, опухоль матки и ее придатков.

ЛЕЧЕБНЫЕ РЕЦЕПТЫ

1. Ножная ванна. В 20-литровую емкость с кипящей водой опускают листья крапивы жгуцей. Отвар снимают с огня и настаивают до температуры, которую могут терпеть ноги. Процедура занимает около 30 мин.

2. Листья крапивы и ягоды клубники в соотношении 1 : 1 перемолоть на мясорубке, полученный состав хранить в темном месте. Он очень хорошо воздействует на воспаленные гнойные раны, а также экзематозные места кожи. Состав-кашицу кладут на пораженные места и держат до высыхания, затем этот участок надо обильно смазать подсолнечным или оливковым маслом и промыть через 3 часа. Процедура повторяется дважды: утром и вечером. Кашицу хранить в холодильнике не более недели, она быстро портится.

3. 16 мая, на Марфу, в обычаях крестьян было хлестать себя крапивой, особенно при болях в конечностях. Кстати, крапиву в этот день необходимо рвать голыми руками, иначе теряется ее целебная сила.

4. Настойка из крапивы от склероза: 200 г листьев майской крапивы залить 500 г водки, а лучше 70-процентным медицинским спиртом. Сосуд плотно закрыть крышкой или пробкой и поставить на солнечное окно на 24 часа, затем на 8 суток в темный шкаф. Полученный настой процедить, траву хорошо отжать, профильтровать, желателно через магнитный фильтр и принимать 2 раза в день: за 30 минут перед обедом и за час перед сном по чайной ложке. Один цикл лечения — примерно 15—20 дней.

Замечательное время года — весна: теплое солнце, кругом зелень, поют птицы, и, если похорошему прислушаться, приглядеться, то душа запоет, заиграют радостью глаза. Сколько прекрасного вокруг: вот желтые одуванчики, вот цветы мать-и-мачехи. Да, если приглядеться, то зеленая аптека леса и яркое солнце опять готовы подарить вам радость и здоровье.

Такая настойка улучшает состав крови, обмен веществ и работу сердца.

Про чудесные исцеления крапивой можно рассказывать много, хотелось бы только напомнить, что чудеса происходят с людьми, которые страстно хотят быть здоровыми и сознательно идут на необходимые ограничения в своих желаниях. Хотя салат из крапивы и очень полезен, особенно весной, когда мало витаминов, но он далеко не так вкусен, как бы хотелось.

Второе необходимое условие исцеления — духовная доброта. Нужно больше желать добра всем, тогда оно придет и к вам.

Третье — режим дня, физические упражнения и режим питания, щадящий желудочно-кишечный тракт. Кто готов к этому — в добрый путь за здоровьем и обновлением.

ВСЕ ХОРОШО В МЕРУ

Все ярче солнце. Скоро начнется сезон загара. Вспомните, что все хорошо в меру, и количество ультрафиолетовых лучей тоже.

Присмотритесь к себе: нет ли у вас кожных высыпаний, зуда после пребывания на солнце. Попробуйте для начала позагорать в своих местных "гаграх" или "алуштах". Определите, нет ли у вас после солнечных ванн тошноты, головной боли, выясните, как реагирует сердце.

Напомню азбучные истины, которые необходимо знать каждому.

Ультрафиолетовые лучи, проникая в поверхностные слои кожи, оказывают воздействие на весь организм в целом. В небольших дозах они стимулируют процессы кровообращения, выработку ферментов, антител, улучшают работу иммунной системы.

Излишки солнца повышают чувствительность, нарушают обмен веществ, резко нагружают сердце, влияя на мочевыделительную систему и на многое другое.

Особенно надо побережь себя пожилым людям, которые часто не могут трезво оценить свои возможности.

Конечно, все это благие пожелания, но прислушайтесь к ним и не превращайте дар природы из друга и помощника во врага. В каждом деле нужна мера и последовательность. И еще одна избитая истина: если почувствовали недомогание, не обращайтесь к "знатокам", а идите к профессиональному врачу, чтобы сразу выявить причину недомогания. Неправильно принятые лекарства и их передозировка вам могут обойтись очень дорого.

На основании письма концерн «Росавтодор» и ЦК профсоюза от 28.11.91 № НГ-4/373 работникам установлена минимальная заработная плата по категориям. Для машинистов дорожно-строительных машин и механизмов в пределах тарифной сетки установлена оплата по следующим категориям: на ремонте — 11-я категория, на линии — 13-я категория. Слесари по ремонту ДСМ штатным расписанием не предусмотрены. Каким образом должна производиться оплата машинистам во время ремонта и при работе на линии?

Основной обязанностью машинистов дорожно-строительных машин является управление машинами и механизмами, а также их обслуживание и профилактический ремонт (устранение мелких неполадок в процессе работы). Поэтому машинисты должны знать слесарное дело в объеме на один разряд ниже разряда машиниста (Единый тарифно-квалификационный справочник (ЕТКС). Выпуск 3. «Строительные, монтажные и ремонтно-строительные работы». Утверждено Госкомтрудом СССР, Госстроем СССР и ВЦСПС 31.01.85 — Стройиздат, 1987).

Из вашего письма следует, что слесари по ремонту машин штатным расписанием не предусмотрены. Тем самым более сложный ремонт машин невольно возлагается на машинистов, что неэффективно, так как машины не используются в эксплуатации с полной нагрузкой, и, если машинисты не имеют смежной профессии слесаря, снижает качество ремонта техники.

Перевод машинистов на ремонт техники правомерен в следующих случаях:

перевод на другую работу — только с согласия работника (ст. 25 КЗоТ РФ) с оплатой по выполняемой работе и с сохранением среднего заработка в течение двух недель при переводе на постоянную работу (ст. 95 КЗоТ РФ);

временный перевод (сроком на 1 месяц) на другую работу, не обусловленную трудовым договором (контрактом), — при производственной необходимости (для предотвращения стихийного бедствия, аварий, простоя и в других исключительных случаях) с оплатой труда по выполняемой работе, но не ниже среднего заработка по прежней работе (ст. 26 КЗоТ РФ);

временный перевод на другую работу при простое техники — на все время простоя с сохранением среднего заработка по прежней работе при выполнении норм выработки на ремонте или с сохранением тарифной ставки машиниста при невыполнении норм выработки и при переводе на повременную оплату труда (ст. 27 КЗоТ РФ).

При переводе машинистов на ремонт техники в случае производственной необходимости и простоя согласия работника не требуется.

Работы по ремонту оплачиваются в ремонтной мастерской и на линии одинаково.

Что касается разрядов оплаты труда, то они устанавливаются на основе Рекомендаций по применению минимальных отраслевых гарантий по оплате труда работников дорожного хозяйства, установленных Отраслевым (тарифным) соглашением (письмо ФДД от 29.05.95 № ВК и СП-37). В частности, согласно этим Рекомендациям машинист автогрейдера ДЗ-143 с мощностью

ОБЯЗАННОСТИ И ПРАВА МАШИНИСТОВ

На вопросы читателей
отвечает
советник отдела
правового регулирования
Департамента
регулирования
и развития
автомобильно-дорожной
отрасли
Минтранса РФ
Юрий БУДАНОВ.

двигателя 130 л. с. имеет 6-й разряд оплаты труда, равный 6-му квалификационному разряду.

В тарифно-квалификационных справочниках указывается, что машинист механизма должен иметь знания по эксплуатации в соответствии с присвоенным разрядом. При приеме на работу в приказе были указаны только должность, вид механизма, разряд и категория по оплате. Машинист отказывается выполнять ТО и ремонт закрепленного за ним автогрейдера ДЗ-143. Входит ли в обязанности машиниста ремонт механизма при его неисправности, если штатным расписанием слесари не предусмотрены?

Во избежание возникновения трудовых споров администрация правомочна на основе ЕТКС (п. 6 Введения) присваивать машинистам смежную профессию слесаря после принятия квалификационной комиссией, возглавляемой главным механиком предприятия, соответствующего экзамена (пробы), а условия перевода на ремонт техники и оплату труда на этих работах следует обуславливать трудовым договором (контрактом) заранее (например, при приеме на работу). Необходимость такой правовой процедуры вызвана тем, что администрация не вправе требовать от работника выполнения работы, не обусловленной трудовым договором (ст. 24 КЗоТ РФ), и правомочна это делать только в случаях, предусмотренных законом (см. ответы на 1-й вопрос).

Отказываться же выполнять ремонтные работы по техническому обслуживанию закрепленного за ним автогрейдера ДЗ-143 машинист не имел права, так как обслуживание и профилак-

тический ремонт машин входят в обязанность машиниста (см. характеристику работ профессии «машинист» в ЕТКС).

При простое автогрейдера не по вине работника (поломка двигателя) машинист 6-го разряда отказался выполнять ремонтные работы, ссылаясь на то, что это должны делать слесари-мотористы. В связи с простоем механизма не по вине работника был подписан приказ об оплате машинисту автогрейдера 2/3 тарифной ставки на период простоя. Какую-либо другую работу (кроме неквалифицированной) администрация предприятия ему предложить не могла из-за отсутствия таковой. Возможен ли в этом случае временный перевод работника на неквалифицированную работу, и если возможен, то с какой оплатой?

При простое автогрейдера в связи с поломкой двигателя (не по вине работника) администрация правомочна перевести его на ремонт двигателя в соответствии со ст. 27 КЗоТ РФ без согласия машиниста на все время простоя. Машинист не имел права отказываться, поскольку ему гарантируется сохранение среднего заработка при выполнении норм выработки на ремонте или тарифной ставки машиниста при повременной оплате труда и при невыполнении норм выработки.

Отказ машиниста 6-го разряда от выполнения работ по ремонту двигателя (5-й разряд) можно объяснить тем, что он не владеет слесарным делом. В этом случае администрация правомочна отправить машиниста на повышение квалификации для получения им смежной профессии «слесарь по ремонту дорожно-строительных машин и тракторов 5-го разряда» (п. 6 Введения ЕТКС, квалификационная характеристика слесаря).

Что касается перевода машиниста автогрейдера 6-го разряда на неквалифицированные работы в случае простоя, то ст. 28 КЗоТ РФ этого не допускает.

При выпуске механизма на линию механик расписывается в путевом листе о его исправности. Механизм работает длительное время в отрыве от базового предприятия, и выезд механика к месту его работы затруднен. В этот период механизм ломается из-за отсутствия смазки в одном из узлов (нарушение герметичности и утечка смазки). Машинист заявляет, что его вины в этом нет, так как утечка смазки произошла не вследствие неправильной эксплуатации, а в результате разрушения уплотнительных манжет, расположенных в труднодоступном месте. Кто в этом случае несет ответственность?

В квалификационной характеристике машиниста (ЕТКС, 99-109, стр. 63—69) значится, что он обслуживает и выполняет профилактический ремонт закрепленного за ним механизма. В законодательном порядке этот вопрос решен однозначно и дополнительно толкованию не подлежит.

Возникшие трудовые споры решаются в установленном законом порядке (ст. 201—209 КЗоТ РФ).

В целях дальнейшего развития федеральной системы управления дорожным хозяйством и в соответствии с рекомендациями семинара-совещания (16—17 января 1997 года), указанием Минтранса России от 27.01.97 “Об организации деятельности региональных дирекций в 1997 году” утверждено региональное разделение управлением дорожно-го хозяйства Российской Федерации.

Отныне управление дорожным хозяйством России будет осуществляться девятью региональными дирекциями. Главная направленность в их работе — обеспечить реализацию Президентской программы “Дороги России” в тесном взаимодействии с органами исполнительной власти субъектов Федерации.

Пять таких дирекций уже созданы

1. Региональная дирекция № 2 “Дороги Восточной Сибири”. Расположена: 660075, г. Красноярск, ул. Маерчака, 4. Директор — Пугач Николай Мефодьевич, тел. 21-24-74.

г. Москва, ул. Гиляровского, 18. Директор — Шумилин Владимир Николаевич, тел. 281-07-11, факс 281-07-11. Осуществляет взаимодействие с органами исполнительной власти Брянской, Владимирской, Ивановской, Калужской, Костромской, Московской, Рязанской, Смоленской, Тверской, Тульской, Ярославской областей.

5. Региональная дирекция № 9 “Дороги северо-запада России”. Расположена: 197348, г. Санкт-Петербург, ул. Аэродромная, 8. Директор — Смирнов Николай Васильевич, тел. 393-75-29, факс 393-09-51. Осуществляет взаимодействие с органами исполнительной власти Архангельской, Вологодской, Калининградской, Кировской, Ленинградской, Мурманской, Новгородской, Псковской областей, Ненецкого автономного округа, Республики Карелия, Республики Коми, г. Санкт-Петербург.

процедурами по федеральным заказам в масштабах региона;

- организует сбор и обмен информацией и передовым опытом в масштабах региона, оказывает техническую и методическую помощь дорожным органам субъектов Федерации;

- осуществляет сбор, обработку, анализ информации и предложений субъектов Федерации региона в ходе разработки и уточнения межгосударственных и федеральных дорожных программ;

- осуществляет координацию разработки и реализации региональных и территориальных дорожных программ; рассматривает на коллегиальной основе региональные и территориальные дорожные программы, проекты и ежегодные планы в их увязке с федеральными программами, проектами и планами;

- осуществляет первичное пообъектное рассмотрение предложений субъектов Федерации региона по дорожным проектам с участием федеральных средств; ранжирует предлагаемые проекты в зависимости от их социально-экономической значимости, эффективности и соответствия федеральной дорожной политике, законодательству, правилам и процедурам; прово-

РЕГИОНАЛЬНЫЕ ЗАДАЧИ

Осуществляет взаимодействие с органами исполнительной власти Иркутской области, Красноярского края, Республики Бурятия, Республики Тыва, Республики Хакасия, Таймырского автономного округа, Усть-Ордынского Бурятского автономного округа, Эвенкийского автономного округа.

2. Региональная дирекция № 3 “Дороги Западной Сибири”. Место-нахождение: 630008, г. Новосибирск, ул. Добролюбова, 111. Директор — Булгаков Александр Иванович, тел. 66-19-40, факс 66-11-20. Осуществляет взаимодействие с органами исполнительной власти Алтайского края, Кемеровской, Новосибирской, Омской, Томской областей и Республики Алтай.

3. Региональная дирекция № 6 “Дороги Черноземья”. Находится: 394018, г. Воронеж, ул. Ф. Энгельса, 65. Директор — Трухин Владимир Николаевич, тел. 55-16-36, факс 77-15-49. Осуществляет взаимодействие с органами исполнительной власти Белгородской, Воронежской, Курской, Липецкой, Орловской, Тамбовской областей.

4. Региональная дирекция № 7 “Дороги Центральной России”. Месторасположение: 129090,

Задачи и функции этих дирекций определены уставами (положениями), утвержденными Дорожным департаментом и Федеральной автомобильно-дорожной службой России Минтранса РФ. Однако есть задачи и функции, общие для всех дирекций.

Дирекция:

- осуществляет координацию совершенствования и развития всей сети дорог общего пользования региона;

- обеспечивает взаимодействие Росавтодора с органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, входящих в данный регион, по разработке и реализации в масштабах региона межгосударственных и федеральных целевых дорожных программ, включая программу “Дороги России”;

- реализует федеральные дорожные программы в регионе; разрабатывает на их основе и организует реализацию региональных целей, задач и приоритетов;

- выполняет функции заказчика по строительству объектов дорожной сети региона;

- обеспечивает в масштабах региона единое толкование и применение федерального дорожного законодательства, нормативных актов, правил и процедур;

- проводит мониторинг реализации дорожных программ и проектов, полностью или частично финансируемых из федеральных источников, на предмет их соответствия поставленным целям и задачам, федеральному законодательству, правилам и процедурам; оценивает их эффективность;

- осуществляет контроль над тендерными

дид предварительный отбор проектов; составляет перечни и титульные списки объектов, предлагаемых к финансированию с участием федеральных средств; представляет сводные предложения по региону в Росавтодортранс;

- участвует в подготовке предложений по бюджету федерального дорожного фонда в регионе; осуществляет первичное пообъектное рассмотрение обоснований потребности субъектов Федерации в средствах из Федерального дорожного фонда на финансирование федеральных дорог, а также территориальных дорог в виде субвенций и дотаций; представляет сводные предложения по региону в Росавтодортранс;

- во взаимодействии с дорожными органами субъектов Федерации, иными федеральными и региональными организациями и ассоциациями выявляет региональные особенности и тенденции развития дорожной отрасли; на основе социально-экономического положения в регионе, федеральной дорожной политики разрабатывает региональные цели, задачи и приоритеты и следует им в процессе разработки и выполнения дорожных программ;

- с привлечением заинтересованных организаций региона принимает участие в разработке предложений по совершенствованию и развитию федерального дорожного законодательства, нормативно-правовых актов, правил и процедур, учитывающих региональные особенности; представляет сводные предложения в Росавтодортранс;

- проводит анализ дорожного законодательства, нормативно-правовых актов, правил и процедур субъектов Федерации региона с точки зрения их соответствия федеральным актам (где это применимо), а также целесооб-

разности их использования в других регионах и (или) при разработке федеральных актов; представляет необходимые заключения и предложения в Росавтодортранс;

— осуществляет контроль за соблюдением федеральных законов, нормативно-правовых актов, правил и процедур (где это применимо) в дорожном хозяйстве региона; принимает меры по восстановлению законности;

— от имени Росавтодортранса осуществляет контроль за выполнением условий договоров, заключаемых Росавтодортрансом с органами исполнительной власти субъектов Федерации региона, на управление федеральными дорогами, на использование субвенций и дотаций из Федерального дорожного фонда, на управление федеральным имуществом;

— во взаимодействии с территориальными дорожными органами и научными организациями разрабатывает организационные меры, направленные на повышение качества работ на объектах, сооружаемых с привлечением федеральных средств и имущества; организует выборочные проверки качества, анализирует их результаты;

формацию и предложения Росавтодортрансу по данному вопросу;

— осуществляет сбор, обобщение, анализ, обмен и распространение информации об отечественных и зарубежных научно-технических достижениях; координирует научные работы, проводимые в регионе; оказывает методическую и организационную помощь субъектам Федерации по применению новой техники, технологии, материалов и методов; участвует в организации сбора средств во внебюджетный фонд НИОКР и перечисления их в Росавтодортранс;

— оказывает методическую и техническую помощь дорожным органам субъектов Федерации региона по их запросам в обеспечении новыми или измененными федеральными законами, подзаконными и нормативно-правовыми актами, правилами и процедурами; консультирует по вопросам их применения и толкования; оказывает разностороннюю помощь структурам в этих дорожных органах, занятых управлением федеральными дорогами, имуществом и денежными средствами;

— взаимодействует с дорожными органами субъектов Федерации региона по вопросам раз-

органами исполнительной власти Агинского Бурятского автономного округа, Амурской, Камчатской, Магаданской, Сахалинской, Читинской областей, Еврейской автономной области, Корякского автономного округа, Приморского края, Республики Саха (Якутия), Хабаровского края, Чукотского автономного округа.

2. Региональная дирекция № 4 (г. Тобольск) — взаимодействие с органами исполнительной власти Коми-Пермяцкого автономного округа, Ханты-Мансийского автономного округа, Ямало-Ненецкого автономного округа, Курганской, Оренбургской, Пермской, Свердловской, Челябинской, Тюменской областей, Удмуртской Республики, Республики Башкортостан.

3. Региональная дирекция № 5 (г. Пенза) — взаимодействие с органами исполнительной власти Астраханской, Волгоградской, Нижего-

ДИРЕКЦИИ: И ФУНКЦИИ

— совместно с территориальными налоговыми органами осуществляет контроль за поступлением доходов в Федеральный дорожный фонд; по заданиям Росавтодортранса принимает участие в документальных проверках, проводимых на предприятиях — плательщиках налогов;

— проводит изучение и анализ регионально-рынка дорожных работ и материалов, собирает информацию об их стоимости, ведет банк данных; готовит предложения Росавтодортрансу по совершенствованию методики ценообразования, системе налогообложения и таможенных тарифов;

— осуществляет сбор и анализ показателей деятельности дорожных организаций региона, их конкурентоспособности, социального развития с ведением банка данных; представляет Росавтодортрансу отчеты по их финансовому и техническому состоянию, предложения по введению антимонопольных ограничений, лишению лицензий и сертификатов; по заданиям Росавтодортранса принимает участие в лицензировании деятельности предприятий;

— в сотрудничестве с дорожными органами субъектов Федерации региона готовят предложения Росавтодортрансу по внесению изменений и уточнений в перечень федеральных автомобильных дорог, а также разграничению собственности с субъектами Федерации региона;

— совместно с дорожными органами субъектов Федерации региона и Федеральными дирекциями (при их наличии) участвует в работе по созданию единой службы содержания федеральных и территориальных дорог с учетом региональных особенностей; представляет ин-

формацию, формированию единой региональной кадровой политики, координирует разработку территориальных программ развития кадров и их увязку с федеральной, организует реализацию программных мероприятий.

При этом региональные дирекции решают самостоятельно следующие задачи: организация внедрения новой техники и технологии; разработка порядка отчетности и обмена информацией между региональной дирекцией и Росавтодортрансом, заказчиком и региональной дирекцией, дорожным органом субъекта Федерации и региональной дирекцией; работа с региональными ассоциациями; разработка комплекса мероприятий по обеспечению своевременного и полного поступления средств в Федеральный дорожный фонд; другие задачи, возникающие в ходе деятельности региональных дирекций.

Для решения отдельных задач создаются рабочие группы. К таким задачам относятся: определение процедур планирования работ по региональному принципу, разработка схемы управления дорожным хозяйством на региональном уровне, выработка единого подхода к оценке качества содержания автомобильных дорог и нормированию затрат на содержание, формирование регионально-распределительных баз данных.

На основе вышеназванного указания Минтранса России от 27.01.97 в первом полугодии 1997 года **создаются еще четыре региональные дирекции:**

1. Региональная дирекция № 1 (г. Хабаровск) — по взаимодействию с

родской, Пензенской, Самарской, Саратовской, Ульяновской областей, Республики Калмыкия, Республики Марий Эл, Республики Мордовия, Республики Татарстан, Чувашской Республики.

4. Региональная дирекция № 8 (г. Ростов-на-Дону) — взаимодействие с органами исполнительной власти Ингушской Республики, Кабардино-Балкарской Республики, Карачаево-Черкесской Республики, Краснодарского края, Республики Адыгея, Республики Дагестан, Ставропольского края, Чеченской Республики, Республики Северная Осетия, Ростовской области.

Первоочередные полномочия этих дирекций приказом Автодортранса России от 5.08.96 №31 "О совершенствовании реализации Президентской программы "Дороги России" в регионах Российской Федерации" временно возложены соответственно на: Региональную дирекцию строящихся дорог (г. Хабаровск), Федеральную дирекцию автомобильной дороги Тюмень—Ханты-Мансийск (г. Тобольск), Федеральную дирекцию автомобильной дороги Москва—Самара (г. Пенза), Федеральную дирекцию автомобильной дороги Воронеж—Ростов-на-Дону (г. Каменск-Шахтинский).



О бо всем этом я вспомнил, стоя на пороге зловеще знаменитой гробницы. Сюда, в Долину Царей, в уныло безжизненную скалистую пустыню, где под землей, словно станции метрополитена — некрополитена, расположились десятки усыпальниц, мы приехали из Каира втроем: писатель Семен Шуртаков, Сергей, молодой сотрудник нашего посольства, и автор этих строк. Приехали затем, зачем приезжают сюда тысячи туристов со всего света — прикоснуться к немислимой древности. Когда настал наш черед спуститься в подземный коридор усыпальницы Тутанхамона, я снял кепи с длинным козырьком. И хотя все вокруг оставались в головных уборах, мне показалось невежливым входить к покойнику, пусть даже это и тысячелетняя мумия, с покрытой головой. Сделал я это почти инстинктивно и даже слегка застыдил: вся Европа шапок перед фараоном не ломает, а тут, как из глухой деревни... И все же в погребальную камеру Тутанхамона я вошел, держа свое кепи в руке. Об этом я рассказываю так подробно только потому, что ... Впрочем, по порядку.

В тот день нам предстояло вернуться обратно в Каир — за шестьсот километров. Сергей, водитель-ас, гнал свою "Тойоту" так, что в салоне все время дзинкал электронный колокольчик, предупреждавший, что машина идет на опасной скорости — за отметкой в сто километров в час. Это взлетная скорость легких самолетов, и идеально ровная прямая лента шоссе весьма походила на взлетную полосу. Справа простиралось осеннее Красное море, слева — море песков.

Египет уносился за спинки наших кресел под воздушный шум "летающей" машины и мелодичное звяканье колокольчика: мemento мори, мemento мори, помни о смерти... Смерть, лихая, дорожная, бесповоротная смерть напоминала о себе едва ли не на каждой десятой миле. Кончался мусульманский праздник рамадан. Весь месяц египтяне, и египетские водители в том числе, вели полуночный образ жизни — принимали пищу с первой звездой и каждую ночь радостно бодрствовали, отчего в конце концов преизрядно выматывались и гробились даже на идеальных, не чета нашим, шоссе магистралах. Сергей же был в прекрасной форме, уверен в себе и в своих колесах, потому гнал "Тойоту" на запредельной скорости, норовя успеть к ужину задолго до первой звезды. Однако, к великому его огорчению, в планы властно вмешался встречный — северный — ветер. Мало того, что он гасил скорость километров на двадцать, из-за возросшего лобового сопротивления повысился расход горючего. А бензоколонки по случаю праздника работали весьма ненадежно, да и не так уж их много было в пустынной местности. И тогда Сергей пристроился почти впритык к мини-автобусу и пошел за ним, как за лидером-ветрорезом. Расход топлива упал, но все же это было рискованное дело — нести на такой скорости в считанных метрах от заднего бампера. К тому же смеркалось. Чтобы не слепить шофера мини-автобуса- "Форда", Сергей не стал включать фары. Мы уповали на нашего двадцатисемилетнего аса (в погранвойсках он тоже крутил "баранку"), Сергей надеялся на свою реакцию, тормоза и дорожную фортуна.

Так шли мы с час, довольно ловко обгоняя попутные машины. Где-то за Порт-Сафагой мы в нашей тесной связке пошли на обгон длинного фургона-верблюдовоза. Корабли пустыни неслись со скоростью ста километров в час, водитель мини-



Николай
ЧЕРКАШИН,
Сергей
КУЗЕНКОВ
(фото)

ФАРАОНЫ

О "месте фараонов" все мы слышаны предостаточно. Вот уже семьдесят лет умы современников будоражит жутковатая история о первооткрывателе усыпальницы Тутанхамона лорде Карнарвоне и его коллеге археологе Картере, которые посмели нарушить посмертный покой фараона и за это заплатились своими жизнями. Погибла и жена дерзкого лорда леди Карнарвон — от укуса ядовитого москита. Погибали все, кто так или иначе соприкасался с мумией Тутанхамона...

автобуса поддал на сто сорок и тут же, едва обогнав автофургон, ушел в правый ряд, открыв нас мчавшемуся навстречу туристскому автобусу. Ко-нец! Это коротенькое слово должно было стать нашей последней общей мыслью. Прежде чем закрыть глаза, я успел подумать: как странно кончить свой жизненный путь на берегу Красного моря...

Вывернуть вправо, как это успел мини-автобус, не было никакой возможности: проклятый автофургон слишком длинен, и к тому же его шофер, не видя нас, не снижал скорости. Метнуться влево и вылететь в пески означало тоже верную смерть — машина на такой скорости скапотировала бы не один раз, превратив своих ездоков в кровавые отбивные.

Водитель встречного автобуса никак не ожидал увидеть легковушку перед своим радиатором, наверное, он даже не успел перекинуть ступню на педаль тормоза. Его сто пятьдесят плюс наши полтора — лобовой удар на совокупной скорости в триста километров. Лепешка из костей и металла...

Я зажмурил глаза.

И тут некая сила в мгновение ока буквально выдернула из-под плоского рыла нелетающего автобуса нашу "Тойоту". Как мы оказались впереди фургона — трудно объяснить. Ничто другое нас уже не могло спасти — только эта всевластная мощная сила. Километра два-три проехали еще по инерции. Потом Сергей остановился на обочине и ткнулся лицом в руки, сложенные на руле.

— Дайте прийти в себя!

Мы с Шуртаковым, потрясенные не меньше, чем он, молча глотали воздух.

— А может, искупаемся? — предложил я. — Снимем стресс...

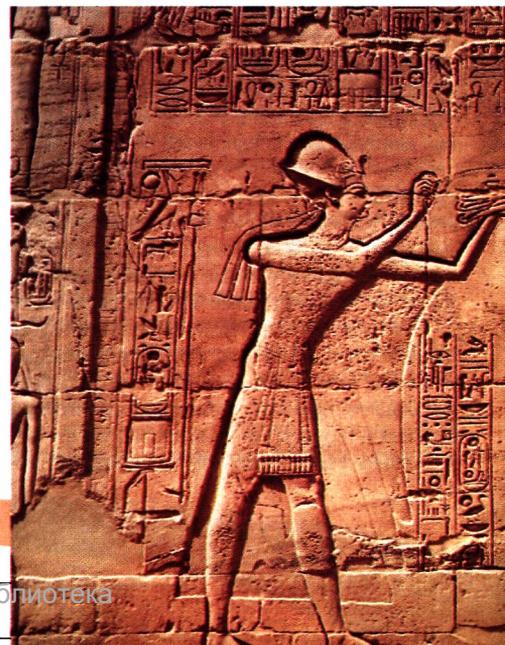
— Вода холодная, — вяло откликнулся наш ас. — Градусов двадцать. Осень уже...

— Сколько, сколько?! — переспросили мы с Семеном Ивановичем.

— Меньше двадцати двух мы не купаемся, — пояснил сотрудник посольства. — Это вам в самый раз, а мы тут акклиматизировались, как все.

Не сговариваясь, мы с Шуртаковым сбросили костюмы и ринулись в теплые волны, увязая ногами в топком илистом дне. Лежали на спинах, глядя из моря на звезды. Вот тогда-то я и подумал: "А ведь не зря снял шапку в гробнице Тутанхамона. Наверное, фараоны не только мстят..."

Но, вернувшись в Москву, я узнал вот еще что: оказывается, в тот самый роковой день моя жена, которая находилась на берегу другого моря, Балтийского, почувствовала необъяснимую тревогу и, мучимая дурными предчувствиями, бросилась



в православный храм, что в Старых Дубултах, поставила свечу перед Богородицей и стала просить ее и мою покойную бабушку, чтобы они уберегли меня от беды. Какой именно, жена не знала, но молитва ее была услышана, а свеча увидена... С того памятного случая прошел не один год, но я все еще пытаюсь постичь его суть.

Египет — страна таинственная и мистическая. Не только древние загадки, но и феномены

современности еще ждут своих толкований. Египтологам XXI столетия еще предстоит ползать головы, скажем, над таким фактом: в шестидесятых — семидесятых годах нашего века между Египтом и Русской Лапландией был проложен тайный подводный канал, по которому немало россиян побывало на земле, где спасалась Святая Дева. Этот канал столь же условен, сколь и реален, ибо пролегал он через отсеки

было услышано Тутанхамоном и он простил мне мое вторжение в его загробный покой?

Как часто пустяки, которым мы обычно не придаем никакого значения (безделушки на книжной полке, перстни, брелоки), преисполняются однажды особого смысла, превращаясь в амулеты-обереги...

И еще открылось мне после того дорожного потрясения: бродя среди пирамид в Гизе, я обнаружил удивительное сходство в топографии космодрома Байконур и погребального комплекса фараонов.

Напомню: прежде чем уложить почившего владыку в камеру пирамиды, египтяне приносили его тело в нижний храм, где вынимали внутренности, бальзамировали, готовили мумию, а затем по специальному каналу на погребальной лодке доставляли умершего со всеми необходимыми для загробной жизни вещами к входу в пирамиду.

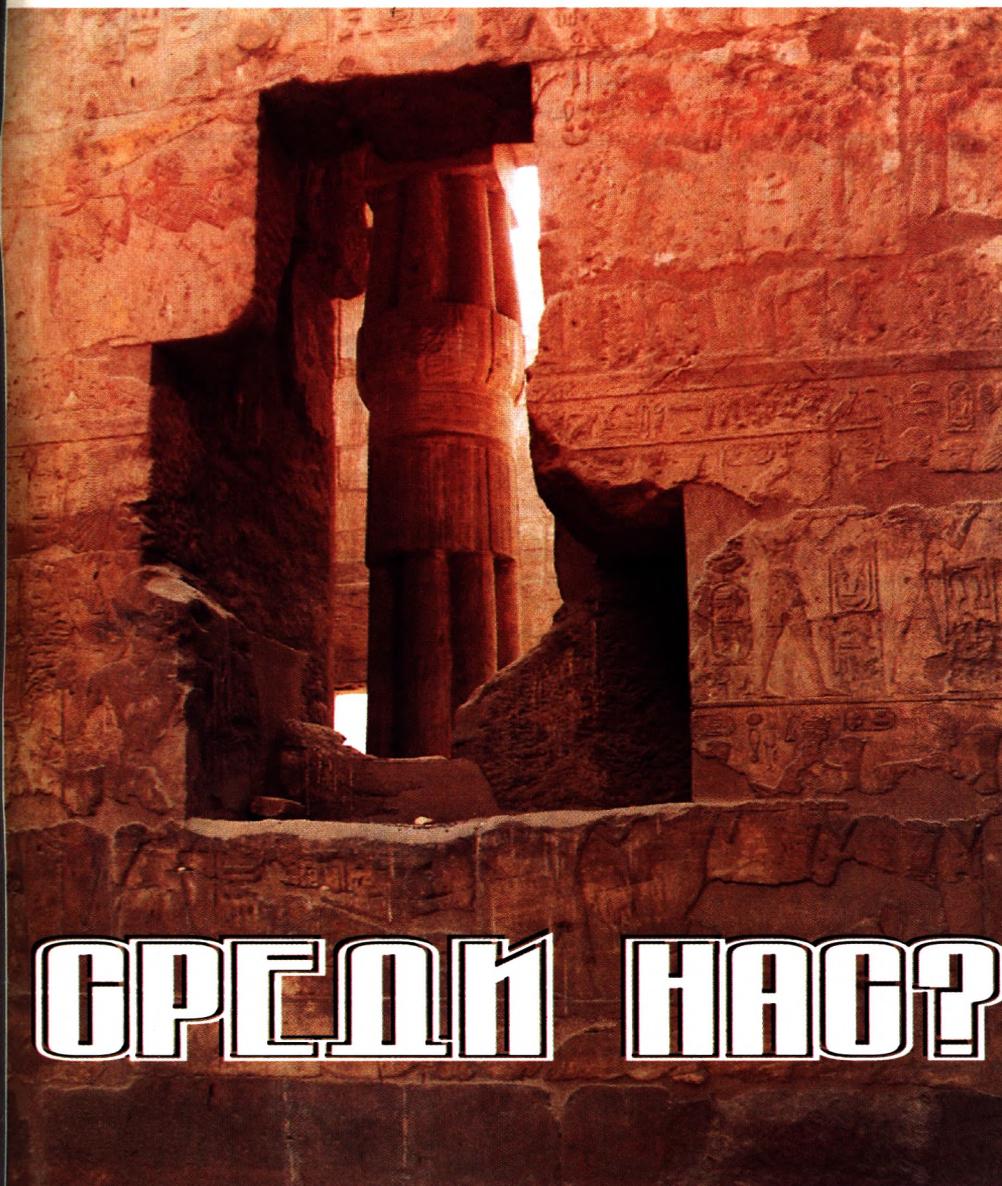
Ракету перед запуском в космос привозят в монтажно-испытательный комплекс — МИК (нижний храм), состыковывают необходимые узлы, заправляют, проверяют (бальзамируют), затем по специальной железнодорожной ветке (каналу) доставляют на транспортере (лодке) к стартовому столу (пирамиде), железобетонное тело которого напоминает опрокинутую пирамиду. Космонавт в скафандре отправляется в новое надземное пространство. Мумия в саркофаге отправляется в иные века, в толщу времени. Тот же Тутанхамон, своего рода хрононавт, который уже достиг наших с вами временных отметок, и "полетит" еще дальше — в двадцать первый, двадцать второй и все последующие века. Таким образом, древнеегипетские похороны — это запуск "хронолета". Когда взлетает космический корабль, его реактивное пламя ударяет в бетон в виде огненной пирамиды, ибо там, по скошенным граням, расположены сопла первой ступени. Египетские пирамиды — это выбросы окаменевшего "пламени" всепожирающего времени. Сознательно или интуитивно египтяне для старта в иные века создавали сверхплотную концентрацию времени в своих постройках. Ее и по сию пору превосходят разве что геологические слои земной коры.

Так вот, как ни покажется это странным, но мы живем в том самом загробном для фараонов мире, в который их так тщательно снаряжали. И мумии их пребывают среди нас, даром что в музее. И нас они переживут, и полетят в еще более давние века со своей особой неведомой нам миссией. А истинный смысл гнева и милости фараонов постигнут те, кто придет после нас.

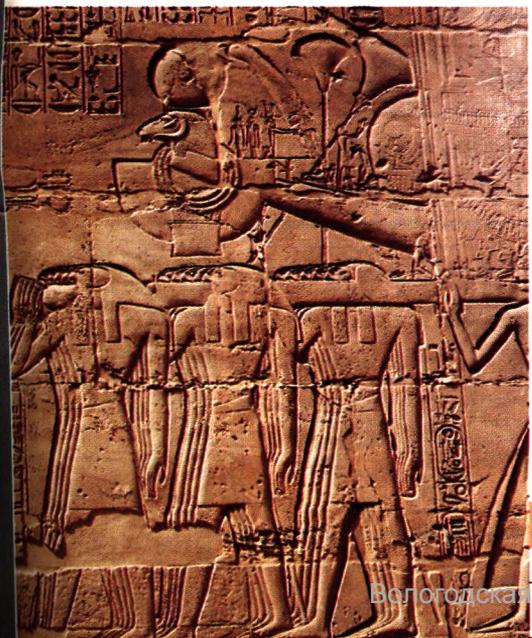
И еще кое-что о мести фараонов. В прошлом году в парижском метро прогремели взрывы. Нет никаких гарантий, что они не прогремят и в этом году. Город буквально терроризован минной войной, развернувшейся в его "подземке". Полицейские и политологи называют разные причины этого чудовищного поветрия. Но... Но все началось вскоре после того, как на площади Согласия, там, где стоит древний обелиск, вывезенный Наполеоном из Египта, одна из фирм, выпускающая противозачаточные средства, устроила кощунственное рекламное действо. На обелиск со священными текстами фараонов натянули гигантский презерватив красного цвета. И что бы там ни говорили городские власти о причинах подземных взрывов, версия гнева фараонов должна быть принята во внимание. Продолжая мысль популярного киногероя — "Восток — дело тонкое", — можно добавить: таинственное.

подводных лодок, ходивших из заливов Кольского полуострова в Александрию. Из варяг в египтяне... Ходили они, ясное дело, не с туристскими целями — шла "холодная война".

Наши подводники, как все, увезли с благословенных берегов статуэтку Нефертити. Лик этой прекрасной египтянки, на чьей дочери был женат грозный Тутанхамон, и по сию пору, увековеченный в терракоте и на папирусе, в бронзе и бирюзе, меди и дереве, украшает жилища моряков-северян. Этот культ Нефертити престранно возник в бухтах горной тундры, но в нем меньше всего религиозного чувства. Это своего рода мужское поклонение женской красоте. Таинственной непостижимой красоте, которая спасала если не мир, то, по меньшей мере, те подводные лодки, которые ходили из Полярного в Александрию через два океана и полдюжины морей. Может быть, и мое искреннее "ах!"



СРЕДИ НАС?





Капитальное и
Дорожное
Строительство



Коммунальное
Хозяйство



Открытые Горные
Работы



Переработка Отходов

Где Вы сможете
увидеть самые современные
машины, оборудование
и технологии в действии?

MOS'97 CON

Впервые в России и СНГ!
Уникальная демонстрационная выставка

26-29 августа, 1997
Москва
Центральный Аэродром

Вы увидите в работе машины и оборудование для:
капитального строительства
дорожного строительства
открытых горных работ
коммунального хозяйства
переработки отходов

Для посетителя:
Имя, фамилия: _____
Название фирмы: _____
Сфера деятельности: _____
Адрес: _____
Город: _____
Индекс: _____
Страна: _____
Тел: _____
Факс: _____
Электронная почта: _____

Для участника:
Имя, фамилия: _____
Название фирмы: _____
Сфера деятельности: _____
Адрес: _____
Город: _____
Индекс: _____
Страна: _____
Тел: _____
Факс: _____
Электронная почта: _____

Для того, чтобы получить информацию заполните этот талон и пошлите по адресу:
MacDonald Communications • Westpost • я/я 182 • 191 023 Санкт Петербург
Телефон и факс (812) 210-7257

Вологодская областная научная библиотека

8 УБЕДИТЕЛЬНЫХ ПРИЧИН РАЗМЕСТИТЬ ИНФОРМАЦИЮ О ВАШЕЙ ФИРМЕ В ЖУРНАЛЕ "АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ"

1. "Автомобильные дороги" читают дорожники России, стран СНГ и дальнего зарубежья, так как других изданий такого профиля просто нет.
2. "Автомобильные дороги" — настольное издание кредитоспособного читателя, способного принять правильное решение.
3. "Автомобильные дороги" гордятся 70-летней историей, пользуются искренним доверием читателей. Это доверие распространяется и на вас.
4. "Автомобильные дороги" — безукоризненны в полиграфическом исполнении. Полноцветная печать европейского качества создает о вас самое благоприятное мнение.
5. "Автомобильные дороги" распространяются по всей территории России, в странах СНГ, дальнего зарубежья. О вас узнают в самых дальних уголках.
6. "Автомобильные дороги" с 1996 г. стабильно увеличивают читательскую аудиторию. Тираж растет каждые полгода и в настоящее время составляет более 30000 экз.
7. "Автомобильные дороги" сохраняются у читателей десятилетиями, длительность воздействия вашего обращения резко возрастает.

8. "Автомобильные дороги" ценят своих постоянных клиентов.

БАЗОВЫЕ ТАРИФЫ на размещение публикаций, в том числе и рекламных, в журнале "Автомобильные дороги". Действуют с 01.07.96 г.

| Доля полосы | Площадь (мм ²) | Размеры (мм) | | Цена (\$) | | |
|-------------|----------------------------|--------------|-----------|-------------------|---------|------|
| | | горизонт. | вертик. | внутренней полосы | обложки | |
| | | | | | 2 и 3 | 4 |
| 2/1 | 124740 | 420 x 297 | - | 4500 | - | - |
| 1/1 | 62370 | - | 297 x 210 | 2400 | 3000 | 3600 |
| 2/3 | 41580 | 297 x 140 | 210 x 200 | 1900 | 2375 | 2850 |
| 1/2 | 22050 | 210 x 149 | 297 x 105 | 1400 | 1750 | 2100 |
| 1/3 | 21000 | 210 x 100 | - | 1000 | 1250 | 1500 |
| 1/4 | 15645 | 149 x 105 | - | 800 | - | - |

Примечание: 1-я полоса обложки по спецтарифу

Скидки за оплату одновременно 2 публикаций — 5%, 3 — 10%, 4 — 15%, 5 — 20%, 6 и более — 25%, НДС не облагается. Форма оплаты — любая. Оплата производится российскими рублями по текущему курсу ММВБ. Надбавки за публикацию на конкретной полосе (рубрике, блоке) + 10%. За срочность — до 20%. Прием материалов в ближайший номер прекращается 2-го числа месяца, предшествующего публикации. РИА "АБРИС" — официальный представитель издательства "Дороги" по изготовлению и размещению вашей публикации (в т. ч. и рекламной) в журналах "АвтоГид" и "Автомобильные дороги". Любые вопросы, касающиеся размещения и оформления вашей публикации, можно выяснить по тел. (095) 316-48-69, 284-38-38 с Николаем Кушниренко.

"Автомобильные дороги" — ваш верный друг в мире дорог.

Полноцветный, производственно-массовый, популярно-правовой журнал Федеральной автомобильно-дорожной службы Российской Федерации, Межгосударственного Совета дорожников стран СНГ и издательства "Дороги" выходит ежемесячно. Формат А4. Объем 68 страниц. Тираж — 31000 экз. Распространение — Россия, СНГ, ближнее и дальнее зарубежье.

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

АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
ЗАКРЫТОГО ТИПА
АВТОПАРТНЕР

Тел.: (095) 152-1815,

152-9079,

Факс (095) 152-2155

Вас ждут Канары.



Дорогие читатели и читательницы нашего журнала
Одна из крупнейших в мире фирм организующих элитный отдых, проводит рекламную кампанию своих курортов на Канарских островах. У вас есть уникальная возможность провести неделю вдаль от весенней слякоти в 4-звездочном апартаменте с кухней, да еще и бесплатным завтраком

Вы оплачиваете всего
\$100 — (орграсходы) + \$55
(перелет в оба конца, виза, страховка)
Документы оформляет официально
представительство фирмы в Москве
Число мест ограничено
Звоните по тел./ф
284-31-89, 284-38-38

На снимках:
Канары —
Атлантический
океан
и бушующие
волны



КРОССВОРД "АВТОДОРОЖНЫЙ"

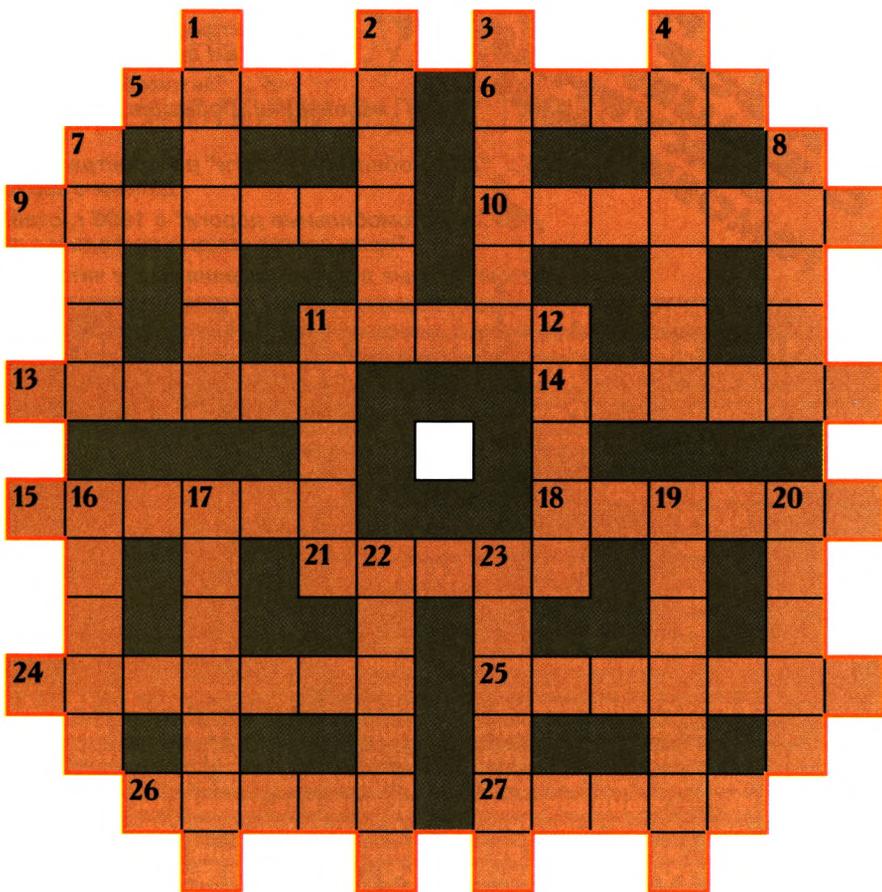
ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 5. Улица, не имеющая сквозного проезда. 6. Город в Свердловской области, где выпускают мотоциклы, автоприцепы. 9. Проселочная дорога. 10. Народный артист СССР, артист цирка, кино. 11. Минерал, поделочный камень. 13. Персонаж романа А.Дюма "Граф Монте-Кристо". 14. Угловое движение автомобиля относительно плоскости дороги. 15. Название Федеральной автодороги Хабаровск — Владивосток. 18. Дорога, параллельная линии фронта. 21. Движение автомобиля без использования двигателя. 24. Проселочная дорога. 25. Автомобиль с кузовом вагонного типа. 26. Стиль в архитектуре в XIX в. 27. Один из авторов книги "Неисправность и техническое обслуживание электрооборудования автомобилей".

ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. Широкая аллея на городской улице. 2. Резвая в беге лошадь чистокровной породы. 3. Дорога, проложенная по снегу. 4. Закрытый кузов 7-, 8-местного автомобиля высокого класса. 7. Название Федеральной автодороги Москва—Уфа. 8. Инструмент автодорожника. 11. Марка английских легковых автомобилей, выпускаемых с 1905 г. 12. Начало спортивных состязаний на автомобилях. 16. Польский город, где производят автобусы. 17. Американский драматург, автор пьес "Трамвай "Желание", "Драконова страна". 19. Русский живописец, мастер реалистической пленэрной живописи. 20. Свободное время. 22. Столица Турции. 23. Повреждение автомобиля во время движения.

ОТВЕТЫ НА КРОССВОРД, ОПУБЛИКОВАННЫЙ В № 3—97

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 1. "Лена". 5. "Авто". 7. Абсурд. 8. Насыпь. 9. "Авиа". 10. Фавн. 12. Кабина. 15. "Ман". 16. Роспуск. 17. Анна. 19. Керн. 21. Аист. 23. Таратайка. 24. Пари. 26. Мавр. 27. Дюжина. 28. "Рено". 29. Раек. 30. Рапира.

ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. "Лена". 2. "Ниссан". 3. Обь. 4. Фура. 5. Адан. 6. Трио. 7. Аппиан. 10. Фара. 11. Весы. 12. Камера. 13. Туника. 14. Скат. 17. Анти. 18. Нервюра. 20. Штрихи. 21. Айма. 22. "Савиём". 24. Парк. 25. Руно.



АБОНЕМЕНТ на журнал
Автомобильные дороги (индекс издания)
 (наименование издания) | Количество комплектов |
 на 19__ год по месяцам

| | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| | | | | | | | | | | | |

 Куда
 (почтовый индекс) (адрес)
 Кому
 (фамилия, инициалы)

ДОСТАВочНАЯ КАРТОЧКА
 ПВ место ли-тер на журнал
Автомобильные дороги (индекс издания)
 (наименование издания)

| | | | |
|-----------|--------------------------------|---------------|-----------------------------|
| Стоимость | подписка пере- адресовки | __руб. __коп. | Количество комплек- тов: |
| | | __руб. __коп. | |

 на 19__ год по месяцам

| | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| | | | | | | | | | | | |

Куда
 (почтовый индекс) (адрес)
 Кому

Уважаемые читатели!
 С 1 апреля началась подписка на II полугодие 1997 г. Подписаться на журналы "Автомобильные дороги" и "АвтоГид" вы можете по каталогу на газеты и журналы 1997 г. агентства "Роспечать".
Подписной индекс:
 на журнал "Автомобильные дороги" для индивидуальных подписчиков — 70004, для предприятий и организаций — 88759; на журнал "АвтоГид" — 72059.

ИНТЕРКОМ

Дорожно-строительная и коммунальная техника



Цены ниже заводских

Компрессоры ПКСД-5,25 — 27 млн руб.
Бурильно-крановая БМ-302Б на ГАЗ-66 — 175 млн руб.
Экскаваторы ЭО-3323 — 135 млн руб.
Автокраны КС-35715-1 — 215 млн руб.
Автобусы ПАЗ-3205 — 77 млн руб.

Постоянно действующая выставка-продажа:

- Автогрейдеры
- Асфальтоукладчики
- Катки
- Бульдозеры
- Экскаваторы
- Погрузчики
- Машины для литого асфальта
- Автофургоны
- Автоподъемники
- Автокраны
- Автобусы ПАЗ, САРЗ
- Топливозаправщики
- Гудронаторы
- Бетоносмесители
- Цементовозы
- Мусоровозы
- Поливо-моечные машины
- Вакуумные машины
- Снегоуборочные машины
- Автосамосвалы

Предпродажная подготовка, отгрузка со склада в Москве, отгрузка по железной дороге, автодоставка по всей территории СНГ.

125008, Москва, проезд Черепановых, 38А.

Тел./факс: (095) 153-26-63, 153-63-83, 154-82-44, 153-65-41.

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

- ТЕРМОПЛАСТИК СВАРКОТЕРМ
- КРАСКА СВАРКОПЕЙНТ К-819 ДЛЯ РАЗМЕТКИ АВТОДОРОГ (БЕЛАЯ, ЖЕЛТАЯ, СИНЯЯ, КРАСНАЯ)
- КРАСКА Ф-723 ДЛЯ РАЗМЕТКИ АЭРОДРОМОВ (БЕЛАЯ, ЖЕЛТАЯ, КРАСНАЯ, СИНЯЯ)
- ДВУХКОМПОНЕНТНАЯ КРАСКА К-809
- ДВУХКОМПОНЕНТНЫЙ ХОЛОДНЫЙ ПЛАСТИК Д-230
- РАЗМЕТОЧНАЯ ЛЕНТА СВАРКОТЕЙП
- СВЕТОВОЗВРАЩАЮЩИЕ СТЕКЛОШАРИКИ

РАЗМЕТОЧНАЯ КРАСКА

Сваркопейнт К-819 — экологически чистая краска, поставляется в готовом к употреблению виде, не требует растворителей.

Сваркопейнт К-819 относится к лакокрасочным материалам улучшенного качества, используется для разметки покрытий из литого асфальта или асфальтобетона.

Сваркопейнт К-819 поставляется в удобных 80-килограммовых бочках с ручками и многоразовой крышкой, что позволяет эффективно организовать работу и обеспечить кон-

троль за расходом краски, а также впоследствии использовать бочки, как удобную тару.

Сваркопейнт К-819 быстро высыхает, обладает высокой степенью белизны и хорошей укрывистостью.

Сваркопейнт К-819 пригодна для использования на разметочных машинах российского производства.

ТЕРМОПЛАСТИК (СВАРКОТЕРМ)

СВАРКОТЕРМ — эффективный термопластик для разметки автодорог с высокой интенсивностью движения.

Главная сфера применения: осевые линии на скоростных трассах, стоп-линии, разметка пешеходных дорожек на перекрестках, разметка стрелочных указателей движения, прочие знаки дорожной разметки, подверженные наиболее сильным нагрузкам.

СВАРКОТЕРМ изготовлен по специальной рецептуре для использования в российских условиях.

СВАРКОТЕРМ признан лучшим термопластиком по итогам разметочного конкурса в Москве.

СВАРКОТЕРМ содержит 25% стеклошариков, что обеспечивает прекрасную различимость

swarco 

разметки в ночное время и в плохую погоду. Наличие стеклошариков способствует увеличению устойчивости к истиранию и продляет срок службы дорожной разметки.

СВАРКОТЕРМ поставляется в полиэтиленовых 25-килограммовых мешках.

СТЕКЛЯННЫЕ (СВЕТОВОЗВРАЩАЮЩИЕ) МИКРОШАРИКИ

Стеклошариковые микрошарики "СВАРКО" соответствуют действующим в России стандартам и техническим условиям.

Стеклошариковые микрошарики "СВАРКО" при правильном использовании обеспечивают отличную различимость дорожной разметки в ночное время, что существенно повышает безопасность движения.

Стеклошариковые микрошарики "СВАРКО" поставляются в удобных 25-килограммовых мешках, что позволяет наносить шарики вручную.

Получите полную информацию по телефону: (095) 956-04-42, 956-04-43.

www.booksite.ru

"РЕГИТОН"

ПАРТНЕР ДОРОЖНИКА



**Прайс-лист
на оборудование
получите
бесплатно.
Просто
позвоните!**

Любая техника для вашей успешной работы.

**Тел. (095) 490-0687,
490-0806, 491-5293,
491-7497, 490-42-13.**

**Факс: 490-6983, 490-4851.
Телетайп: 207038 КВОРУМ
(для ЗАО "Регитон").**

И приезжайте: 123424, Москва, Волоколамское шоссе, 73.

