

*Нам – 70 лет!*

# АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ

6-97



**Путеводитель:  
территориальные  
автомобильные дороги  
Рязанской области**

Юрий СОКОЛОВ,  
**Виктор ЗАГУМЕННОВ**  
 (фото), наши корр.

# ТРИДЦАТЬ ЛЕТ В СТРОЮ

## Московское высшее военное дорожное инженерное училище отметило свой юбилей

**Д**орогам России фатально не везет. Для действующей армии бездорожье — злейший враг. Случись беда, ей первой увязать сапогами в раскисшей глине, оставаться без хлеба и боеприпасов в гиблых непроезжих местах, переправляться через реки на ненадежных подручных средствах.

Накануне самой страшной из всех войн это представляли с трудом. Только после того, как военные дороги стали местом постоянных пробок и заторов, аварий и катастроф, начало приходить понимание того, что положение дел нужно срочно менять.

Уже в середине июля 1941 года начальник Генерального штаба Г.К.Жуков вызвал к себе генерал-майора технических войск З.И.Кондратьева и сказал:

— В мирное время у нас в армии не придавали должного значения автотранспорту. При Генштабе есть отдел автотранспортной и дорожной службы. Недееспособный отдел. В его составе всего лишь одиннадцать человек. Мы решили преобразовать этот отдел в управление. На должность начальника нового управления называют вашу кандидатуру. Идите в отдел, познакомьтесь с обстановкой, заготовьте проект постановления ГКО.

Обстановка потребовала как минимум втрое увеличить личный состав дорожных войск. Особенно остро ощущалась нехватка мостовых частей. По довоенным выкладкам на их долю отводилось лишь 5 процентов от общей численности личного состава. Противник, нещадно бомбивший переправы и мосты, внес в эти расчеты существенные поправки. Каждый пятый дорожник (20 процентов от общей численности) стал мостовиком. А число мостовых частей увеличилось аж в 11 раз. На их долю пришлось почти треть всего объема дорожных работ.

Характерно, что к началу 1942 года на Западном фронте каждый 12—13-й боец был дорожником. Но это не предмет гордости славного дорожного сословия. Числом пытались восполнить нехватку техники и умения. Не самые молодые, не самые здоровые, дорожники вместе с привлекаемым местным населением ломали спины на тяжелых работах, до костей

*Класс подготовки водолазов.*

стирали руки. И сейчас, встречая людей из тех лет, с тех дорог (неважно, военных или гражданских — под одним небом жили), поражаешься их натруженным рукам.

Не хватало не только техники, но и техников. А где их взять? Восполняя дефицит специалистов, погоны дорожных войск надели многие выпускники, слушатели и преподаватели Военно-транспортной академии. Историю свою ведет она еще от Института инженеров путей сообщения, созданного в 1809 году. Вместе с профессионалами-военными на фронтовые дороги вышли выпускники автодорожных техникумов и институтов. Но специалистов все равно было мало. Поэтому уже в июле 1941 года при Военно-транспортной академии создаются краткосрочные курсы для командного состава (в 1944 году трансформируются в Военно-дорожное училище). С 1943 года начинается подготовка сержантов в учебном дорожном полку.

Московское высшее военное дорожное инженерное училище (МВВДИУ), тридцатилетний юбилей которого отмечается в этом году, появилось лишь в 1967 году. Хотя в его специалистах страна остро нуждалась и вчера, и даже позавчера. Училище называется московским, но фактически оно находится в подмосковной Балашихе. Правда, ему повезло в том, что в отличие от академии, успевшей за свою историю поменять несколько городов, оно всегда находилось здесь.

Дорожным оно стало не вдруг. Сначала на базе механизированного полка ГО образовалось Московское военное училище гражданской обороны СССР. Срок обучения — 3 года.

Свой пятилетний юбилей курсанты училища встречали буквально в дыму и огне. Летом 1972 года Подмосковье было охвачено гигантскими торфяными и лесными пожарами. Неукротимый

наземный и подземный огонь многокилометровой полосой надвигался на деревни, села и города. Из уст в уста передавались страшные рассказы о домах и тракторах, провалившихся в пустоты под землей, которые образовывал горящий торф. Москва и Подмосковье пропахли гарью. Улицы заволоч едкий серый дым. Курсанты заняли место на линии огня и воевали с ним до тех пор, пока стихия не была укрощена. 27 из них были награждены медалями "За отвагу на пожа-



*Дневальный по роте.*

*В музее училища.*





Заместитель начальника училища  
Валерий Молоток.



В библиотеке училища.

ре”. Преподаватели-ветераны до сих пор вспоминают эту необыкновенную “практику”.

В 1974 году училище из среднего стало Московским высшим командным училищем дорожных и инженерных войск.

Кстати, о конверсии. Перед училищем и его воспитанниками эта проблема давным-давно не стоит. Дороги, проложенные по Нечерноземью, в отдаленных и неосвоенных регионах Архангельской, Костромской, Вологодской областей, в районах Сибири и Дальнего Востока — тому свидетельство. Любого офицера-дорожника, что называется, с руками отрезает любая гражданская дорожно-строительная организация. И этот факт лучше всего говорит сам за себя.

1994 год ознаменовался новым поворотом в истории училища — определился его сегодняшний профиль и нынешнее название. Спрашивается: зачем искать от добра добра? Затем, что само течение жизни сменило свое направление. И не следовать за ним — значит уподобляться капитану, который, не замечая крутой излучины

реки, держит прежний курс. Как следствие появились даже не просто обновленные, а совершенно новые кафедры. Например, кафедра управления войсками (подразделениями) в мирное время (1995).

Выпускники прежних лет слабо ощущали экономическую подоплеку своей работы. Теперь экономика в разных своих ипостасях выходит на первый план. Нужно уметь просчитывать каждый свой шаг, каждый километр. Следствием крепнущих рыночных отношений стало создание кафедры экономики и организации производства. От роду ей всего два года.

Плохо, если инженер-строитель не умеет организовать производство, слаб в геодезии, руководит больше языком. А разве завоюет артиллерист инженер-механик, который в свое время недостаточно поработал на технике и теперь просто-напросто боится подойти к машине, база которой — могучий танк?

Дорожник в погонах — это военный интеллигент с мозолистыми руками. Если война, он найдет способ, как быстро проложить колонный путь. Не спасует не только перед ямами и ухабами, но даже перед минами и фугасами. Кстати сказать, в недолгой истории училища есть страницы, на которых последнее документально подтверждено. Так, личный состав пиротехнического взвода старшего лейтенанта А.П.Макарова обнаружил и обезвредил 224 авиабомбы, 1724 артснаряда, 888 мин, 24 гранаты, 1208 прочих боеприпасов.

Но главное — все-таки дороги. Настоящий специалист умело подготовит армейские и фронтные автодороги и будет держать их в рабочем состоянии, сколько бы колес и гусениц по ним ни прошло. Его солдаты-монтажники сноровисто соберут табельные мосты. Он организует работу дорожно-комендантских подразделений так, что позавидует любая ГАИ.

Если мир, он при необходимости и камеру завулканизирует, и график работ распишет по часам и минутам, лично сядет за рычаги экскаватора, бульдозера или автогрейдера и покажет класс.

Чтобы так и было на самом деле, курсанты подолгу работают на учебно-тренажерных комплексах. Проходят стажировку на ремонтных заводах и базах Федерального дорожно-строительного управления в Мантурове, Лягасове, в Глазове, Урюпинске, где работают с “железом” — автомобилями, экскаваторами, бульдозерами...

Между тем в недрах училища зреют новые “метаморфозы”. Критической массой военных,

специальных и научных кафедр подготовлен качественный “взрыв”. А кафедры, вот они: тактики и общевойсковых дисциплин, автомобильной подготовки и электротехники, математики и начертательной геометрии, физики и химии, иностранных языков, физподготовки и спорта, гражданской обороны и еще многие другие. Им тесно в рамках училища. Поэтому заместитель начальника полковник В.В.Молоток сидит в своем кабинете в окружении огромных четких схем, в шапке которых бросается в глаза слово “университет”. Для Валерия Васильевича это слово, словно пароль в завтрашний день.

Автору этих строк довелось быть в училище в начале 80-х годов. Оказавшись здесь снова, я его не узнал. Пожалуй, только лес, вплотную подступивший к ограде, оставался прежним. В учебных аудиториях, мастерских, на плацу — везде кипит жизнь. Только в казарме (первые два года учебы для курсанта это дом) и общежитии (последние три курса живут в уютных комнатах на несколько человек) тишина.

Хозяева постигают свои будущие специальности. Одни станут доками по части автодорог и аэродромов. Призвание других — мосты и транспортные тоннели. Но тем и другим не обойтись без однокашников, которые сегодня учатся эксплуатировать и ремонтировать специальную технику — самое суровое бездорожье она превращает в ровный гладкий путь.

Курсанты-дорожники — поистине отборный народ. В прошлом году на одно место в училище претендовали восемь человек. Чем не отбор!

Символично, что крестным отцом училища стал прославленный герой Сталинградской битвы Маршал Советского Союза В.И.Чуйков. Именно он 19 декабря 1967 года вручил училищу его Боевое Знамя. На глазах Василия Ивановича готовилось окружение 6-й армии фельдмаршала Паулюса. Успех этой операции во многом объясняется ее умелым и скрытным дорожным обеспечением. Только за последние 20 дней ноября 1942 года по мостам и переправам через Волгу на ее правый берег перешло более 160 тыс. солдат, 630 танков и самоходных установок, 950 орудий и 14 тыс. автомобилей.

**Внуки той славной победы, курсанты МВВДУ, сегодня вместе с армией не только охраняют мир, но и строят новую демократическую Россию.**

**С праздником, дорогие друзья!**

На занятиях в классе дорожной техники.



В 1977 году  
награжден  
орденом  
"Знак Почета"



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

**АВТОМОБИЛЬНЫЕ  
ДОРОГИ**

Издается с 1927 года

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

Учредители:

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 генерального директора —  
первый заместитель главного редактора

**АСТАШИН В.В.,**

главный художник

**АКУЛИНИНА О.И.,**

первый заместитель генерального  
директора издательства

**ИЛЬИНА Р.П.,**

заместитель генерального директора

**КАЯЕВ А.Н.,**

заместитель главного редактора  
(редактор номера)

**СТАРОСТИН В.И.,**

заместитель главного редактора

**НИКИТУШКИН А.Н.,**

ответственный секретарь

**ЛЕВИНА Г.В.**

**РЕДАКТОРЫ ОТДЕЛОВ:**

**АФАНАСЬЕВ О.Ф.,**

**ЗАГУМЕННОВ В.А.,**

**ИВАНОВСКАЯ Л.М.,**

**КОВАЛЕНКО Л.И.,**

**КОЗЛОВ И.Т.,**

**ПАШЕНЦЕВА О.А.,**

**ПРОКАЗОВ Н.В.,**

**ЗАВЕДУЮЩИЕ ОТДЕЛАМИ:**

рекламы

**КУШНИРЕНКО Н.В.,**

реализации

**КРАШОНКИН А.А.,**

общего

**ВЕНЕВЦЕВА Л.Т.**

производственного

**ХАРАБОРЧЕВ Ю.А.**

компьютерная верстка

**ПРОКУДИНА Л.А., САФОНОВ С.В.**

Фото **ЗАГУМЕННОВА В., АСТАШИНА Ю.**

Адрес редакции:

129090, г. Москва, ул. Щепкина, 11.  
Тел.: (095) 284-38-38 (факс), 284-31-89.  
Телетайп 11153 «ПИКЕТ». Телекс 911531.

Тираж — 30 000 экз. Формат 210 x 297.

Цветоделение и подготовка  
к печати — типография А.С. Пушкина.  
Отпечатано UPC Consulting Ltd., Vaasa, Finland.

Июнь 1997 г.

**В**

**Н • О**

**С МЕСТА СОБЫТИЯ**

Сорокин Ю. — Тридцать лет в строю ..... 1

**ДОРОЖНЫЕ ФОНДЫ**

Федосеева И. — Федеральный дорожный фонд в 1996 году  
недополучил более 4 триллионов рублей ..... 4

**ДОКУМЕНТЫ**

Указ Президента Российской Федерации  
"О дорожной реформе" ..... 7

**МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО**

Водопьянов Г. — Северный коридор ..... 8

**ВОЕННЫЙ ДОРОЖНИК**

Рубан С. — Урюпинские университеты ..... 10  
Москаль Е. — Так победим! ..... 12

**ДОРОЖНИК СНГ**

Ишматов П. — Там, за облаками ..... 13  
Гончаренко Ф. — На новый уровень

**ДЕЛОВАЯ ХРОНИКА**..... 14

**ОФИЦИАЛЬНО**

Крашонкин А. — Исполнительный комитет PIARC в Москве ..... 16

**ЛИДЕРЫ**

Жолобов А. — ...Все остается людям ..... 18

**РЕГИОНЫ**

Дороги нужны не только столице ..... 20

**ЭКОНОМИКА И ФИНАНСЫ**

Шмелева Л. — Учимся жить по средствам ..... 22  
Налоги — под контролем электроники ..... 23

**ПРОБЛЕМНЫЙ РЕПОРТАЖ**

Проказов Н. — "Донести честь имею" ..... 24

**РЕМОНТ И СОДЕРЖАНИЕ**

Кто на выдумку хитер? ..... 26

**КАДРЫ**

Васильев Н. — Путевка в жизнь ..... 28

**КОНФЕРЕНЦИИ**

III Пан-Европейская конференция по транспорту ..... 29

**ДЕЛА И ЛЮДИ**

Смолова Т. — "Асфальтной лентой  
след земной проложен" ... ..... 37

**ПАНОРАМА**..... 38

**МИР ВОКРУГ**

Николаев А. — В краю белых берез ..... 40

**ТРИБУНА РУКОВОДИТЕЛЯ**

Виктор Стариков: "Чтобы не пришлось  
начинать с нуля" ..... 42

**ПУТЕВОДИТЕЛЬ**

Территориальные автомобильные дороги  
Рязанской области ..... 43

**НАША БИОГРАФИЯ**

Нам — 70! ..... 50

**ВСТРЕЧА ДЛЯ ВАС**

Людмила Иванова: "В душе человека столько прекрасного.  
Только разбуди ее" ..... 54

**ДОРОГИ ПОЗНАНИЯ**

Черкашин Н. — Севастопольское "чудо света" ..... 56

**ОТВЕЧАЕТ ЮРИСТ**

Буданов Ю. — Некоммерческие организации ..... 59  
Кроссворд ..... 64

**WITH PLACE OF EVENTS**

Sorokin Ju. — 30 years at duty ..... 1

**ROAD FUNDS**

Fedoseeva I. — The federal road fund doesn't receive more than 4 billion rubles in 1996 ..... 4

**DOCUMENTS**

The Russian Federation President decree "Of road reform" ..... 7

**INTERNATIONAL CO-OPERATION**

Vodopjanov G. — The north corridor ..... 8

**MILITARY HIGHWAY ENGINEER**

Ruban S. — The Urjupinskije universities ..... 10

Moskal' E. — We'll win a victory this way! ..... 12

**HIGHWAY ENGINEER OF SNG**

Ishmatov P. — There beyond the clouds ..... 13

Goncharenko F. — On the new level ..... 13

**OFFICIAL CHRONICLE** ..... 14

**OFFICIALLY**

Krashonkin A. — The executive committee of PIARC in Moscow ..... 16

**LEADERS**

Zholobov A. — All remains for people ..... 18

**REGIONS**

The roads are necessary not only in capital ..... 20

**ECONOMICS AND FINANCES**

Shmeljova L. — We learn to live within means ..... 22

Taxes must be under the control of electronics ..... 23

**PROBLEM REPORTING**

Prokazov N. — "I have the honour to report" ..... 24

**REPAIR AND MAINTENANCE**

Who is a sly on fib? ..... 26

**PERSONNEL**

Vasiljev N. — A start in life ..... 28

**CONFERENCE**

The III Pan-European Conference on Transport ..... 29

**DEED AND MEN**

Smolova T. — "We'll lay a track on earth by means of an asphalt ribbon..." ..... 37

**PANORAMA** ..... 38

**WORLD AROUND**

Nikolajev A. — In the land of white birches ..... 40

**TRIBUNE OF CHIEF**

Viktor Starikov: "It is necessary that it has not to begin with nought" ..... 42

**GUIDE**

The territorial roads of the Rjazan' region ..... 43

**OUR BIOGRAPHY**

We are 70! ..... 50

**MEETING FOR YOU**

Ljudmila Ivanova: "There is so much the beautiful in a person soul. Awaken it only" ..... 54

**WAYS OF KNOWLEDGE**

Cherkashin N. — The Sevastopolskoje "miracle of the world" ..... 56

**LAWYER REPLY**

Budanov Ju. — Uncommercial organizations ..... 59

**CROSS-WORDS** ..... 64

**ПОЗДРАВЛЕНИЕ МИНИСТРА**

Одно из старейших отраслевых изданий России — журнал "Автомобильные дороги" — отмечает свое семидесятилетие. Первый его номер вышел в мае 1927 года. Тогда журнал назывался "Местный транспорт".

Прошли годы. Журнал не раз менял свое название. Но его принципы всегда оставались неизменными: верно и с пользой служить своим постоянным читателям — дорожникам и автомобилистам. С самого первого дня своего существования содержание журнала носило практический характер, способствуя дальнейшему развитию дорожной отрасли.

В годы первых советских пятилеток, Великой Отечественной войны, послевоенных лет сотрудники редакции вместе со специалистами, трудовыми коллективами дорожной отрасли стремились внести свой вклад в борьбу с разрухой и бездорожьем.

В наши дни обновленный журнал "Автомобильные дороги" широко освещает ход выполнения Президентской программы "Дороги России", поднимает наиболее важные и актуальные проблемы дорожного хозяйства, пропагандирует передовой опыт экономической реформы в отрасли.

В год юбилея желаю сотрудникам редакции, многочисленным авторам и друзьям журнала "Автомобильные дороги" счастья, здоровья, творческих успехов!

НИКОЛАЙ ЦАХ,  
министр транспорта  
Российской Федерации

**индекс 72883**

**"НАУКА И ТЕХНИКА В ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ" —**

**новый журнал, созданный Федеральной дорожной службой России и издательством "Дороги".**

Издание включено в дополнительный каталог агентства "Роспечать" на II полугодие 1997.

Журнал можно будет приобрести и в издательстве по адресу: 129090, Москва, ул. Щепкина, д. 11.

Телефон для справок: 284-38-38.

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.

# ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ДОРОЖНЫЙ ФОНД В 1996 ГОДУ НЕДОПОЛУЧИЛ БОЛЕЕ 4 ТРИЛЛИОНОВ РУБЛЕЙ

Ирина ФЕДОСЕЕВА,  
начальник отдела  
формирования бюджета  
Федерального дорожного фонда

**Р**азвитие экономики и состояние дорожной сети страны потребовали выработки оптимального варианта финансирования, позволяющего достичь рубежей, определенных Президентской программой "Дороги России", не выходя за рамки жестких ограничений.

Основными направлениями реализации дорожной политики в 1996 году являлись: совершенствование и создание эффективной системы государственного управления дорожным хозяйством, повышение самостоятельности территориальных органов, переход на современные методы планирования работ по ремонту и содержанию дорог, формирование и развитие опорной сети за счет реконструкции существующих дорог, развитие сети автодорог в сельской местности, формирование рынка, развитие конкуренции за счет конкурсной системы подряда, выравнивание плотности дорожной сети в регионах через механизм субвенций и дотаций.

## ИСПОЛНЕНИЕ БЮДЖЕТОВ ДОРОЖНЫХ ФОНДОВ ПО ДОХОДАМ

млрд рублей

	1995 год		1996 год	
	Отчет	Утверждено законодательными актами	Отчет	в % от утвержденных сумм
Бюджет дорожных фондов — всего	29434,1	45164,9	48041,6	106,4
в том числе:				
Федеральный дорожный фонд	9425,1	18345,5	14121,2	77,00
Дорожные фонды субъектов РФ	24017,7	32109,2	39003,1	122,7
в том числе без учета средств ФДФ по статье "Субвенции и дотации"	20009,1	26819,4	33520,5	126,5

Рост доходов (в 1,7 раза по сравнению с 1996 годом) обусловлен тем, что 17 субъектов РФ своими решениями обеспечили повышение ставок дорожных налогов.

Вместе с тем на полноту сбора средств в дорожные фонды субъектов Российской Федерации существенное влияние оказало и падение производства в ряде отраслей, предоставление налоговых отсрочек, отвлечение средств дорожных фондов субъектов Российской Федерации на цели, не предусмотренные Законом "О дорожных фондах в Российской Федерации". Общая сумма нецелевого использования средств дорожных фондов в отчетном периоде составила 849,8 млрд рублей.

Кроме того, консолидация дорожных фондов в бюджеты субъектов Российской Федерации фактически создала условия для кредитования защищенных статей бюджетов субъектов Российской Федерации за счет средств дорожных фондов. Дестабилизирующая ситуация, возникшая в финансовой сфере, сказалась на состоянии взаимных расчетов и платежей, финансовой дисциплине предприятий и организаций — налогоплательщиков, а также банков и выразилась в нарастании задолженности предприятиям, выполняющим дорожные работы.

## ИСПОЛНЕНИЕ ПРЕЗИДЕНТСКОЙ ПРОГРАММЫ "ДОРОГИ РОССИИ"

№№ пп	Показатели	Ед. изм. отчет	1995 г. отчет	1996 г.
<b>1. Протяженность дорог общего пользования</b>				
	Всего	тыс. км	5315	557,7
	в том числе:			
	Федеральных автомобильных дорог	тыс. км	44,2	45,4
	из них:			
	а) с капитальным покрытием	—"	40,3	41,3
	б) с переходным покрытием	—"	3,4	3,7
	в) грунтовые	—"	0,5	0,4
<b>2. Количество мостов</b>				
	Всего	тыс. шт.	38,7	39,3
	в том числе:			
	На федеральных дорогах	тыс. шт. км	5,0 280,6	5,1 282,5
<b>3. Ввод дорог общего пользования</b>				
	Всего	тыс. км	6,5	5,5
	в том числе:			
	Федеральных автомобильных дорог	тыс. км	0,6	0,6
	В % от показателей, предусмотренных программой на 1995—1996 гг.	%		134
<b>4. Ремонт дорог общего пользования</b>				
	Всего	тыс. км	31,9	30,0
	в том числе:			
	Федеральных автомобильных дорог	тыс. км	4,1	5,0
	В % от показателей, предусмотренных программой на 1995—1996 гг.	%		40

На итоги реализации программы оказало негативное влияние не включение ее в перечень федеральных, рассредоточение финансирования в федеральном бюджете и бюджетных субъектов, что осложняет отслеживание реализации и мобилизации финансовых средств. Субъекты РФ самостоятельно решают расстановку финансовых приоритетов.

### ИСПОЛНЕНИЕ ФЕДЕРАЛЬНОГО ДОРОЖНОГО ФОНДА ЗА 1996 ГОД

млрд рублей

Наименование статей	Утверждено Федеральным законом "О федеральном бюджете на 1996 год"	Отчет за 1996 г.	В % от утвержденных показателей
<b>Доходы — всего</b>	<b>18345,5</b>	<b>14121,2</b>	<b>77,0</b>
Остаток средств фонда на начало года	39,8	2,0	—
Налог на реализацию ГСМ	12755,0	9184,1	72,0
Заем Всемирного банка	506,4	487,4	96,2
<i>В долларовом исчислении (из-за курсовой разницы)</i>	<i>92 млн \$США</i>	<i>93 млн \$США</i>	<i>101,4</i>
Прочие налоговые и неналоговые поступления	5044,3	4447,7	88,2
<b>Расходы — всего</b>	<b>18345,5</b>	<b>14121,2</b>	<b>77,0</b>
<b>в том числе:</b>			
Содержание и ремонт действующей сети федеральных дорог	6552,5	3722,7	56,8
Реконструкция и строительство федеральных дорог и сооружений на них	5005,0	4124,3	82,4
Приобретение дорожно-эксплуатационной техники, необходимой для функционирования федеральных дорог	626,0	227,7	36,4
<b>Федеральные расходы</b>	<b>651,0</b>	<b>337,6</b>	<b>51,9</b>
Субвенции и дотации — Всего:	5289,8	5482,6	103,6
<b>в том числе без гг. Москвы и С.-Петербурга</b>	<b>4865,5</b>	<b>3318,7</b>	<b>68,2</b>
<i>Субвенции гг. Москвы и С.-Петербурга</i>	<i>424,3</i>	<i>2163,9</i>	<i>510,0</i>
<b>Резерв средств фонда</b>	<b>81,2</b>	<b>34,3</b>	<b>42,2</b>
<b>Остаток на конец года</b>	<b>140,0</b>	<b>192,0</b>	<b>—</b>

По статье "Содержание и ремонт действующей сети федеральных дорог" было израсходовано 3722,2 млрд рублей, что составило 26,4% от объема финансирования дорожных работ или 56,8% от предусмотренного бюджетом Фонда.

	Единица измерения	1995 год	1996 год	1996 г. в % к 1995 году
Содержание дорог	тыс. км	44,2	45,4	102,9
Ремонт дорог	—	4,9	4,1	83,7
Ремонт мостов	тыс.п.м	15,8	12,6	79,7

Объемы ремонтных работ были сокращены, а к августу отчетного периода практически приостановлены. По отчетным данным произведен ремонт на 4,1 тыс. км федеральных дорог. При этом 3,0 тыс. км выполненного ремонта составляет устройство поверхностной обработки, так как данный вид работ является наиболее дешевым, а на долю капитальных работ (усиление проезжей части) приходится только 1,1 тыс.км.

Работы по повышению безопасности движения на автодорогах профинансированы на сумму 784,3 млрд рублей.

По статье "Реконструкция и строительство федеральных дорог и сооружений на них" израсходовано 4124,3 млрд рублей (29,2% от доходов фонда или 82,4 в % от утвержденного бюджета на 1996 год).

### ОБЪЕМЫ РАБОТ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ И РЕКОНСТРУКЦИИ НА ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЕТИ ДОРОГ

	Единица измерения	1995 год	1996 год	1996 г. в % к 1995 году
Строительство и реконструкция	км	622	587	94,3
Строительство мостов	—	3,25	3,13	96,3
Замена аварийных мостов	—	4,99	2,0	40,0

В отчетном периоде введено 129,4 км дороги Чита—Хабаровск—Находка, 77,3 — Омск—Новосибирск, 18,0 — Москва—Воронеж, 69,0 — Красноярск—Иркутск и др. Мостовые переходы через реки Нара в Смоленской области, Гильгоры-Чай, Ярык-Су, Воронеж, Уссури, Луга и др. Освоено капитальных вложений при строительстве (реконструкции) федеральных дорог — 3853,7 млрд руб., объем строительно-монтажных работ составил 3083,0 млрд руб.

По статье "Субвенции и дотации" израсходовано 5482,6 млрд рублей (38,9% от доходов фонда или 103,6% от утвержденного Федеральным законом).

млрд рублей

Наименование субъектов Российской Федерации	Утверждено ст.49 Федерального закона РФ "О федеральном бюджете на 1996 год"	Профинансировано за 1996 год	В % от утвержденной суммы финансирования
А	1	2	3
<b>Российская Федерация — всего:</b>	<b>5289,80</b>	<b>5482,6</b>	<b>103,6</b>
<b>(без гг.Москвы и Санкт-Петербурга)</b>	<b>4865,55</b>	<b>3318,7</b>	<b>68,2</b>
<b>СЕВЕРНЫЙ РАЙОН</b>			
Архангельская область	57,00	46,52	81,6
Ненецкий автономный округ	3,55	1,23	34,6
Вологодская область	99,90	94,39	94,5
Мурманская область	62,50	43,91	70,2
Республика Карелия	105,90	54,61	51,6
Республика Коми	36,00	35,84	99,5
<b>СЕВЕРО-ЗАПАДНЫЙ РАЙОН</b>			
Ленинградская область	95,30	41,78	43,8
Новгородская область	67,30	39,81	59,1
Псковская область	51,50	14,34	27,8
<b>ЦЕНТРАЛЬНЫЙ РАЙОН</b>			
Брянская область	27,17	21,81	80,3
Владимирская области	35,00	30,36	86,7

## СБОР И ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СРЕДСТВ ФОНДА

Недопоступление источников доходов фонда составило 4224,3 млрд рублей (или 23,0 % от утвержденной суммы доходов). В том числе из-за выпадения доходов фонда на сумму 1000 млрд рублей, связанного с реализацией постановления Правительства "Об экономических условиях функционирования агропромышленного комплекса Российской Федерации в 1995 году", в котором предоставлялся товарный кредит на горюче-смазочные материалы, задолженность по уплате налогов в фонд, которая составила 3044,0 млрд рублей, прекращение перечислений дорожных налогов, собираемых с предприятий и организаций городов Москва и Санкт-Петербург (2100,0 млрд рублей).

С учетом сложившейся ситуации была проведена работа по введению в действие Временного порядка погашения задолженности предприятий нефтепереработки, что позволило снизить задолженность фонду и повысить инвестиции в строительство, реконструкцию, ремонт и содержание автомобильных дорог. Было разработано Положение о компенсации ущерба, наносимого тяжеловесными автотранспортными средствами при проезде по автомобильным дорогам, организована работа по предоставлению дорожным организациям вексельного кредита коммерческими банками. Всего в отчетном периоде выпущено векселей на сумму 1915,05 млрд рублей.

Использование затрат фонда в отчетном году осуществлялось в соответствии со статьей 49 Закона о бюджете и приоритетами, определенными программой "Дороги России". Финансовые средства концентрировались на наиболее важных направлениях инвестиционной деятельности.

A	1	2	3
Ивановская область	20,44	15,13	74,00
Тверская область	157,77	156,88	99,4
Калужская область	23,23	12,15	52,3
Костромская область	245,05	237,21	96,8
Московская область	274,18	223,9	81,7
Орловская область	25,58	24,19	94,6
Рязанская область	34,86	34,33	98,5
Смоленская область	31,42	20,7	65,9
Тульская область	71,72	25,73	35,9
Ярославская область	27,68	23,22	83,9
<b>ВОЛГО-ВЯТСКИЙ РАЙОН</b>			
Кировская область	140,65	82,76	58,8
Нижегородская область	16,00	4,49	28,1
Республика Марий Эл	18,53	18,53	100,0
Республика Мордовия	61,00	36,79	60,3
Чувашская Республика — Чувашская республика	48,00	19,36	40,3
<b>ЦЕНТРАЛЬНО-ЧЕРНОЗЕМНЫЙ РАЙОН</b>			
Белгородская область	35,78	27,88	77,9
Воронежская область	107,55	70,80	65,8
Курская область	18,62	15,21	81,7
Липецкая область	9,53	9,01	94,5
Тамбовская область	28,81	24,64	85,5
<b>ПОВОЛЖСКИЙ РАЙОН</b>			
Астраханская область	29,05	16,06	55,3
Волгоградская область	177,38	43,21	24,4
Пензенская область	15,58	12,96	83,2
Самарская область	52,33	21,26	40,6
Саратовская область	181,00	180,64	99,8
Ульяновская область	29,00	10,79	37,2
Республика Калмыкия — Хальмг Тангч	84,50	29,74	35,2
<b>СЕВЕРО-КАВКАЗСКИЙ РАЙОН</b>			
Краснодарский край	85,61	27,29	31,9
Республика Адыгея (Адыгея)	11,28	3,59	31,8
Ставропольский край	45,52	27,17	59,7
Карачаево-Черкесская Республика	27,74	12,75	46,0
Ростовская область	39,26	38,42	97,9
Республика Дагестан	133,75	37,56	28,1
Кабардино-Балкарская Республика	40,90	33,13	81,0
Республика Северная Осетия	20,19	6,25	30,9
Ингушская Республика	38,00	32,82	86,4
Чеченская Республика	200,29	117,22	58,5
<b>УРАЛЬСКИЙ РАЙОН</b>			
Курганская область	33,62	32,46	96,5
Оренбургская область	39,50	39,50	100,0
Пермская область	180,7	119,14	65,9
Коми-Пермяцкий автономный округ	45,00	26,33	58,5
Челябинская область	9,00	3,46	38,4
Удмуртская область	58,32	21,62	37,1
Свердловская область	—	—	—
<b>ЗАПАДНО-СИБИРСКИЙ РАЙОН</b>			
Алтайский край	129,03	116,5	90,3
Республика Алтай	52,40	52,40	100,0
Кемеровская область	11,90	11,70	98,3
Новосибирская область	18,5	18,45	99,7
Омская область	46,0	12,86	27,9
Томская область	68,20	22,12	32,4
Тюменская область	7,80	4,14	53,1
Ханты-Мансийская АО	X	X	X
Ямало-Ненецкий АО	X	X	X
<b>ВОСТОЧНО-СИБИРСКИЙ РАЙОН</b>			
Красноярский край	37,33	37,29	99,9
Республика Хакасия	16,50	8,28	50,2
Эвенский автономный округ	4,60	2,40	52,2
Иркутская область	124,60	124,5	99,9
Усть-Ордынский Бурятский автономный округ	25,00	23,75	95,0
Читинская область	17,00	4,76	28,0
Республика Бурятия	33,80	9,50	28,1
Республика Тыва	43,87	27,31	62,3
Таймырский (Долгано-Ненецкий) АО	10,00	—	—
Агинский Бурятский АО	X	X	X
<b>ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ РАЙОН</b>			
Приморский край	29,40	9,17	31,2
Хабаровский край	46,50	32,95	70,9
Еврейская автономная область	40,30	31,26	77,6
Амурская область	26,90	26,36	98,0
Камчатская область	37,28	30,62	82,1
Корякский автономный округ	1,00	0,61	61,0
Магаданская область	69,00	41,49	60,1

A	1	2	3
Чукотский автономный округ	89,50	29,69	33,2
Сахалинская область	220,00	220,00	100,0
Республика Саха (Якутия)	23,14	13,80	59,6
Калининградская обл.	20,96	5,90	28,1
Город Москва	360,25	2063,66	572,8
Город Санкт-Петербург	64,00	100,27	156,7

Приоритетность финансирования в отчетном периоде получили субъекты Российской Федерации, по которым приняты указы Президента Российской Федерации и постановления Правительства Российской Федерации, обязывающие произвести финансирование в установленных суммах и целевым назначением.

Финансирование затрат по статьям **“Приобретение дорожно-эксплуатационной техники”** и **“Федеральные расходы”** осуществляется по остаточному принципу (1,6% и 2,4% к доходам фонда).

В целях снижения стоимости дорожно-эксплуатационной техники проводилась работа по развитию дорожного машиностроения путем создания с зарубежными партнерами и российскими производителями совместных производств.

**Статья “Федеральные расходы”**, которая включает в себя надзор за состоянием сети и сооружение, контроль качества, внедрение новых технологий, расходы на управление, информационное обеспечение, подготовку и переподготовку кадров, научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы, мобилизационную подготовку, разработку экономических обоснований и экспертизу проектов профинансирована на сумму **337,6 млрд рублей (утвержденный план — 651,0)**. Так, в соответствии с планом проверок качества выполненных строительных и ремонтных работ, финансируемых за счет средств Федерального дорожного фонда, в 1996 году были проведены работы на более чем 2000 км автомобильных дорог и около 15 тыс. п.м мостов и путепроводов.

В состав проверяемых объектов вошли строящиеся участки автомобильных дорог, мосты и путепроводы — Москва—Воронеж, Москва—Харьков, Москва—Кострома—Киров—Пермь, Омск—Новосибирск—Иркутск, Чита—Хабаровск, Тобольск—Южный Балык, Республики Калмыкия, Омской, Тверской и Тульской областей и т. д. Финансирование затрат по группам **“Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы”**, а также **“Подготовка и переподготовка кадров дорожного хозяйства”** осуществлялось по плану, разработанному в соответствии с Президентской программой **“Дороги России”**. В отчетном периоде разработаны экономические обоснования на 11 важнейших направлениях федеральных дорог, в том числе Москва—Самара—Санкт-Петербург—Выборг—гос. граница, Москва—Минск и др.

Рост федеральных расходов по подстатье **“Расходы на управление федеральной сетью дорог”** связан с реализацией постановления Правительства Российской Федерации **“О федеральной целевой программе совершенствования и развития автомобильных дорог Российской Федерации “Дороги России” на 1995—2000 годы”** в части завершения создания региональных дирекций, обеспечивающих улучшение содержания федеральной сети дорог и повышение качества дорожных работ.

Исключительно сложная ситуация с финансированием, сложившаяся к концу 1996 года, после известного решения Конституционного суда, с 1 сентября 1996 г. города Москва и Санкт-Петербург приостановили финансирование в пиковый период завершения строительных и ремонтных работ, что привело к срыву исполнения подрядных договоров, невыполнению обязательств в части направления средств в форме субвенций и дотаций, необеспечению финансированием подготовки к зимнему периоду, росту кредиторской задолженности на сумму более 3 трлн рублей, срыву реализации Президентской программы **“Дороги России”**.

Для успешной борьбы с российским бездорожьем, необходимо сохранить действующие источники формирования дорожных фондов. Не допускать отвлечения средств на цели, не связанные с содержанием и развитием автомобильных дорог общего пользования, создать действенную систему управления, завершить формирование нормативно-законодательной базы. Подготовить условия для формирования и укрепления системы равноправных и партнерских отношений между федеральными и территориальными органами власти, а также предприятиями и организациями. Провести работы по мобилизации финансовых средств на наиболее приоритетных объектах строительства и реконструкции, определенных программой **“Дороги России”**, обеспечить систематический контроль качества выполняемых дорожных работ. Рассмотреть совместно с представителями органов управления автомобильными дорогами субъектов Российской Федерации вопрос о корректировке основных показателей реализации программы **“Дороги России”** с учетом реальных финансовых возможностей.

# УКАЗ

## ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ "О ДОРОЖНОЙ РЕФОРМЕ"

В целях дальнейшего развития сети  
автомобильных дорог Российской Федерации

**п о с т а н о в л я ю :**

1. Правительству Российской Федерации при разработке экономических программ и проектов федерального бюджета на 1998 год и последующие годы рассматривать строительство автомобильных дорог в качестве приоритетной задачи, имея в виду их позитивное влияние на развитие аграрного сектора и регионов страны, на создание новых рабочих мест и решение проблем транспортной безопасности, а также экологии крупных городов.

2. Образовать Федеральную дорожную службу России (ФДС России) на базе соответствующих подразделений Министерства транспорта Российской Федерации, передав в ее оперативное управление Федеральный дорожный фонд Российской Федерации.

3. Назначить руководителем Федеральной дорожной службы России Артюхова Виталия Григорьевича.

4. Правительству Российской Федерации в месячный срок утвердить положение об организации общественных работ, предусмотрев их максимальное использование в качестве механизма обеспечения занятости населения в рамках федеральных и региональных программ дорожного строительства.

5. Правительству Российской Федерации, органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации в 2-месячный срок рассмотреть вопрос и при необходимости внести предложения о привлечении в целях реализации программ и проектов развития автомобильных дорог иностранных и отечественных частных инвестиций, займов международных финансовых организаций под программы общественных работ и переподготовки работников ликвидируемых и реорганизуемых предприятий, прежде всего в угольной промышленности, а также целевых облигационных дорожных займов, средств бюджета развития Российской Федерации на 1997 год и последующие годы и местных бюджетов.

6. Дополнить пункт 2 раздела II структуры федеральных органов исполнительной власти, утвержденной Указом Президента Российской Федерации от 14 августа 1996 г. № 1177 (Собрание законодательства Российской Федерации, 1996, № 34, ст. 4082), словами "Федеральная дорожная служба России".

7. Настоящий Указ вступает в силу со дня его подписания.

Президент  
Российской Федерации

**Б.ЕЛЬЦИН**

Москва, Кремль  
23 апреля 1997 года  
№ 403



Он явился продолжением соглашения о сотрудничестве двух региональных дорожных администраций — Оулу (Финляндия) и Архангельска (городов-побратимов), подписанном в феврале 1995 года. Финские коллеги готовы передать накопленный опыт в области дорожного менеджмента и планирования, телекоммуникационных информационных технологий и содержания дорог. Архангельские дорожники, учитывая сходные северные климатические условия, предлагают наработки по строительству дорог на торфяных грунтах.

Проект является разработкой конкретного плана сотрудничества в сфере управления и развития дорожной сети, обучения кадров, обмена техникой и технологиями, экономическими и технологически чистыми, основанными на применении местных материалов, для улучшения транспортно-эксплуатационного состояния автодорог.

Согласно ему предусматривается проведение ежегодных семинаров-совещаний по вопросам планирования совместной деятельности; обмен информационными бюллетенями о состоянии дорожной сети регионов обеих сторон на начало года; создание совместимой компьютерной сети по вопросам управления дорожной инфраструктурой и передача информации по интересующим сферам деятельности; обмен специалистами всех уровней управления и производства, организация процессов обучения и практических семинаров; участие в создании совместных проектов реконструкции, строительства, ремонта и содержания автодорог; обоснование и подготовка проектов развития дорог для получения международного финансирования.

С финской стороны для участия в проекте, кроме FinnRA, задействованы многочисленные организации, имеющие отношение к дорожно-транспортной индустрии, такие как Экспорт-Центр Финской дорожной администрации (Хельсинки); IHME — Институт дорожного и морского образования (Хельсинки), различные консалтинговые и другие компании. Со стороны России, кроме автодора, — технический университет, ГАИ, Гидрометцентр и многочисленные подрядные и другие организации Архангельска.

Со времени подписания "Проект-плана" прошло только полгода, но уже сделаны первые шаги по его реализации. Состоялись взаимные визиты по разработке конкретных аспектов сотрудничества. Так, в октябре 1996 года делегация специалистов FinnRA во главе с заместителем начальника дорожного ведомства Марку Терво посетила Архангельскавтодор. Гости встретились с председателем Архангельского областного Собрания депутатов — В.И.Каляминым и начальником Архангельскавтодора П.П.Орловым, ознакомились со структурой управления, побывали в проектно-институте "Севдорпроект", на кафедре автомобильных дорог Архангельского гостехуниверситета, ГАИ, Приморского ДРСУ и других организациях.

А в январе 1997 года группа специалистов Архангельскавтодора во главе с заместителем начальника управления А.Ф.Верещагиным посетила FinnRA в Оулу и нанесла визит губернатору Оулу Эйно Сиуруайнену, ознакомились со структурой и работой дорожного управления, оборудованием по определению метеоусловий на трассе, интенсивности движения, грузоподъемности транспорта, а также станциями технического обслуживания. Побывали на фирме "Тьетекка" по созданию программ для дорожного менеджмента, в Техническом университете Оулу.

Опыт финских коллег специалисты Архангельскавтодора начинают применять в своей работе.

**Геннадий ВОДОПЬЯНОВ,**  
*главный специалист*  
*управления*  
*"Архангельскавтодор"*

# СЕВЕРНЫЙ КОРИДОР

**Во время работы международного семинара по транспортному коридору Оулу—Карелия—Архангельск—Коми, проходившему в Архангельске в октябре 1996 года, был подписан "Проект-план по сотрудничеству между FinnRA и Архангельскавтодором на 1996—2000 годы".**



*Визит делегации Архангельскавтодора в FinnRA Оулу во главе с зам. начальника управления А.Ф.Верещагиным (первый справа в первом ряду).*



*Встреча в Архангельскавтодоре.*

Отдел эксплуатации и безопасности движения под руководством С.И.Попова первым начал использовать положительный опыт дорожников Оулу.

В частности информационные системы на основе карт в дорожном округе Оулу используются на стадии внедрения ГИС (географических информационных систем) в Архангельскавтодоре. Нормативные данные, применяемые в FinnRA в контроле за качеством зимнего содержания (в частности в работах по ликвидации зимней скользкости), применены при разработке инструкции по расширению возможности использования дорожной лаборатории в Архангельскавтодоре.

В дальнейшем намечено детальное ознакомление с диагностическим оборудованием для получения геометрии, прочности, ровности, коэффици-

ента сцепления и других параметров дороги. На стадии развития ГИС предусматривается провести в Архангельске обмен опытом в этой области с финскими специалистами. Планируется также использовать элементы финской методики регистрации дефектов покрытия и визуальной оценки состояния покрытия в системе диагностики.

Сотрудники вновь созданной аналитической группы, возглавляемой Е.А.Лобановым, изучают применение методов расчета эффективности капитальных вложений в дорожные работы, принятые в FinnRA, — программы T&M MAP, HDM, а также комплексные базы данных дорожных реестров по европейским стандартам.

А специалисты АСУ (руководитель А.В.Леванович), установили связь по E-mail между FinnRA Оулу и работниками Архангельскавтодора. Имеются адреса WEB-серверов, где можно получать информацию с искусственных спутников Земли о погодных условиях, основная картина построения компьютерной сети в FinnRA. Есть договоренность о помощи в приобретении и внедрении GPS-приемников. По T&M MAP имеется договоренность о русификации продукта. FinnRA выразила готовность оказать помощь в приобретении комплекта карт у метеорологического центра США масштаба 1:500 000.

Отчеты специалистов Архангельскавтодора, побывавших в Финляндии, были направлены по E-mail для ознакомления в РАДОР и вызвали интерес у дорожников других регионов России. Так, например, сведения, полученные в процессе изучения системы диагностики автомобильных дорог, использованы при разработке концепции диагностики автомобильных дорог в РАДОРе, а принцип действия дорожной лаборатории FWD, применяемый в Финляндии, теперь, благодаря Архангельскавтодору, используется при разработке новой конструкции установки динамического нагружения саратовским НПЦ "Росдортех".

Итак, работа начата. Она пока носит ознакомительный характер. Основное — впереди. В "Проект-план" будут ежегодно вноситься коррективы применительно к изменяющимся приоритетам. Уже летом 1997 года в ФДД, в московском офисе FinnRA и TACIS, руководители обеих сторон будут решать вопросы углубления дальнейшего сотрудничества; ГАИ Архангельска планирует посещение Финляндии и детальное ознакомление с работой и требованиями мобильной полиции Финляндии, а также ответный визит финской мобильной полиции в Архангельск.

Зимой 1998 года намечается автопробег из Оулу в Архангельск руководителей дорожных администраций обеих сторон с целью изучения на месте состояния дорог по маршруту будущего коридора Оулу—Карелия—Архангельск—Коми. Ведутся переговоры о возможностях обучения специалистов Архангельскавтодора и студентов Архангельского государственного технического университета. И, наконец, в апреле 1997 года направлены заявки в представительства TACIS в Москве и Санкт-Петербурге на участие в "Программе сотрудничества через границу" (СВС) по двум темам: развитие дорожной сети и развитие сети коммуникаций Архангельской области. Оба эти предложения сделаны в рамках коридора Оулу—Карелия—Архангельск—Коми.

Для реализации совместного проекта в настоящее время в Архангельскавтодоре работает координатор проекта с финской стороны Анна-Стина Каасила. Мы верим, что экономические трудности нашей страны и недостаток финансирования дорожной отрасли России когда-нибудь закончатся и дороги Баренц-региона России будут на уровне европейских стандартов.

# T&M MAP

Программа геоинформационных данных  
для управления информацией о дорожной сети

**T&M MAP** является составной частью информационной системы дорожного ведомства. Она является наглядной и многосторонней связью с широкомасштабными регистрационными и specjalizirowanymi danymi.

**T&M MAP** разработана в сотрудничестве между Дорожными ведомствами Финляндии и Швеции для обеспечения нужд органов, отвечающих за содержание дорог.

**T&M MAP** содействует как комплексному управлению содержания дорог, так и качественному выполнению каждой экспертной задачи.

**T&M MAP** является отличным вспомогательным средством для выработки всесторонней картины о нынешнем состоянии дорожной сети, эффекте принятых мер и прогнозировании её развития.

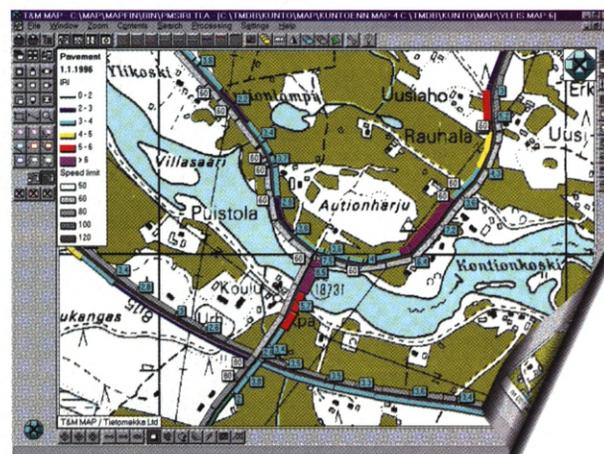
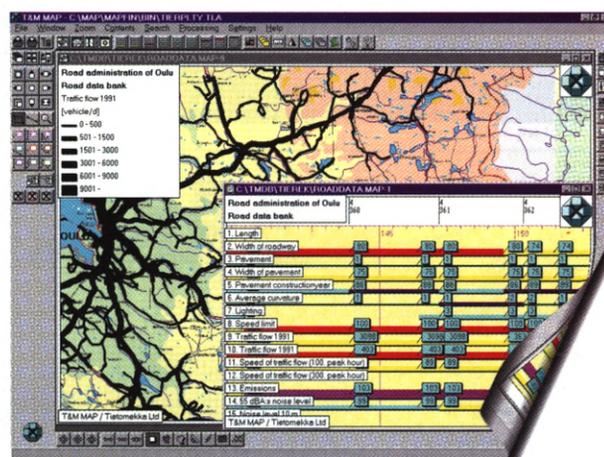
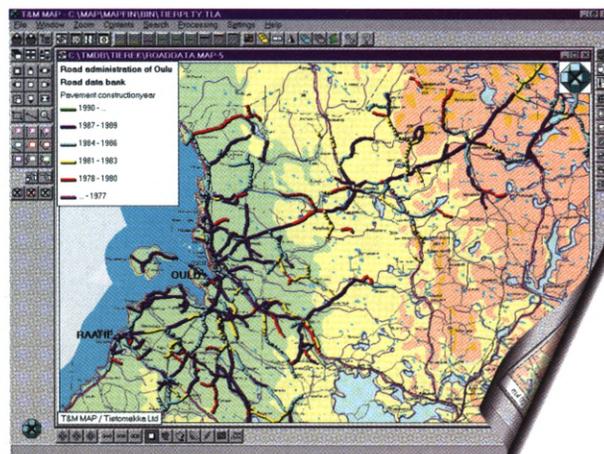
**T&M MAP** уплотняет накопленный в течении многих лет информационный материал для его эффективного дальнейшего использования. Многие стороны могут получить доступ с помощью общего интерфейса к использованию собранной специалистами широкомасштабной информации о состоянии дорог. Для поддержки принятия решений можно получить быстро разобранные информационные пакеты, на основе которых можно обеспечить оптимальное выполнение принимаемых мер.

**T&M MAP** подходит как для работы в офисе, так и для работы на дороге при поддержке геолокационного устройства "GPS" (Global Position System). Программное обеспечение работает эффективно уже в обычных компьютерах и обуславливает быструю интеграцию баз данных в картографическую форму изложения.



**Tietomekka Ltd**

Kiviharjuntie 11, FIN-90220 Oulu  
Tel. +358-8-537 2105,  
Fax +358-8-537 2109  
E-mail:



майор Сергей РУБАН,  
редактор газеты "Честь  
дорожника",  
Виктор ЗАГУМЕННОВ  
(фото),  
наш спец. корр.

# УРЮПИНСКИЕ УНИВЕРСИТЕТЫ



Начальник ФДСУ  
И.Марчук благодарит  
за службу.



о всей России-матушке строят дороги воины ФДСУ при Министерстве обороны РФ, прошедшие подготовку в стенах учебной дорожной бригады. Она дислоцируется на северо-западе Волгоградской области, в городе Урюпинске. Этот город, известный многим лишь по анекдотам, имеет богатую историю. Он был основан в 1618 году и служил пограничной крепостью Рязанского княжества от набегов кочевников. Позже станция Урюпинская была одним из торговых центров юга России, где проводилась знаменитая Покровская ярмарка, а с 1857 года она становится центром Хоперского казачьего округа. И поныне казачество — визитная карточка города.

Еще до революции здесь бывал будущий маршал Победы Георгий Константинович Жуков, здесь родились пять Героев Советского Союза, три полных кавалера ордена Славы, генералы, писатели, художники, ученые, видные хозяйственники, в том числе Николай Иванович Голованов, бывший руководитель дорожной отрасли.

— После распада Союза и ликвидации учебных подразделений на территории бывших республик, — рассказывает командир бригады полковник **Михаил Базиков**, — вся ответственность за подготовку специалистов-дорожников легла на нас. В ноябре 1989 года мы провели первый набор курсантов, сейчас мы готовим их по 16 специальностям: экскаваторщики, грейдеристы, операторы асфальтобетонных заводов, ремонтники... В распоряжении курсантов 5 учебных корпусов и десятки классов, некоторые из них оснащены компьютерами. Имеется собственный полевой парк дорожно-строительной техники, на которой курсанты получают самое главное — практический опыт.

Всего в бригаде прошли профессиональную подготовку 15 тысяч воинов-дорожников. Большинство из них отлично зарекомендовали себя, о чем говорят отзывы, поступающие в часть из различных регионов России. Кроме мастерства, выпускники приобретают воинскую закалку, умение стойко переносить все тяготы и лишения службы.

Государственные средства (обучение одного курсанта обходится примерно в 7 млн рублей) должны давать максимальную отдачу за два года армейской службы. А там — вольному воля. Конечно, далеко не все молодые люди станут дорожниками, уволившись в запас, но очень нужную и полезную в жизни социальную ориентацию они, несомненно, получают. Могли бы получить и больше, однако в условиях недостаточного финансирования ФДСУ приходится экономить каж-



Визитная карточка Урюпинска.



На учебном  
полигоне.



Дорожная техника.



дую копейку. В нынешнем году, например, на содержание бригады средств выделено в два раза меньше, чем в прошлом. Офицерские должности комплектуются прапорщиками, вместо контрактников набираются гражданские...

Проблемы финансирования заставляют искать новые, нетрадиционные решения, искать возможности для пополнения казны. В том числе, например, за счет... питомника собак караульной службы. В Вооруженных Силах питомники кавказской овчарки и других пород есть только в Москве. Семь урюпинских "кавказцев" на региональной выставке служебных собак в конце прошлого года получили золотые медали, а собаководы-инструкторы поощрены начальником ФДСУ. Ведь экономический эффект от использования собак на караульной службе, по оценкам специалистов, составляет миллиард рублей. В частях ФДСУ, где используются караульные собаки, значительно уменьшилось воровство.

Программе "Дороги России", в реализации которой ФДСУ принимает активное участие, по мнению военных дорожников, нужны стабильные кадры, грамотные, легкие на подъем специалисты. Где их взять? Один из резервов обозначен в самой программе: источник пополнения — воины запаса. И было бы очень по-хозяйски начинать эту подготовку с курсантских "пеленок".

Первый шаг сделан: в порядке эксперимента с этого года будут комплектоваться строительные бригады из остающихся после службы воинов. Из нынешнего выпуска комплектуются 10 таких бригад из 243 добровольцев. Сейчас они проходят специальную подготовку, набираются практического опыта, чтобы занять достойное место в борьбе с самым коварным и извечным врагом россиян — бездорожьем.

*Волгоградская обл.*



*Гости воинов-дорожников — хоперские казаки.*

*Воин-дорожник.*



*Утренний развод.*

*Развод караула.*



*Подготовка собак караульной службы.*





Владимир  
Васильевич  
Карпов

**“Куда только не выводила меня тропинка разведчика, — пошутил писатель Владимир Карпов, — но к военным дорожникам привела впервые”. С этой фразы началась встреча Героя Советского Союза, гвардии полковника в отставке, фронтового разведчика, писателя Владимира Васильевича Карпова с офицерами Федерального дорожно-строительного управления при Министерстве обороны Российской Федерации.**

## НЕИЗВЕСТНОЕ ОБ ИЗВЕСТНОМ

Владимир Васильевич представил собравшимся свою новую фундаментальную работу — трилогию о Маршале Советского Союза Георгии Константиновиче Жукове. Каждую книгу предваряет подзаголовок “Литературная мозаика”. Это позволило автору наряду с фронтовым опытом, опытом офицера Генерального штаба, заместителя командира дивизии (в этой должности В. Карпов закончил военную службу) провести громадную по масштабам научно-исследовательскую работу. Неудивительно, что читатель знакомится практически со всеми основными наступательными и оборонительными стратегическими операциями Великой Отечественной войны с участием маршала Г.К. Жукова, командующими армиями и фронтами.

Заметим, что, кроме Военной академии им. М.В. Фрунзе, Владимир Васильевич закончил Высшие академические курсы, где готовили кадры разведчиков оперативно-стратегического звена для Генштаба. А если добавить учебу в Литературном институте имени М. Горького и диплом академика Академии военных наук, то становится понятным, на чем зиждется оперативно-стратегический и военно-политический кругозор писателя, его глубокое знание истории военного искусства, умение решить такую крупномасштабную тему.

Достоинство относится Владимир Васильевич и к противнику, показывая высокий профессионализм и серьезную школу таких немецких фельдмаршалов и генералов, как фон Бок, Лееб, Брауншич, Клюге, Паулюс, Гудериан, и других.

# Так победы!

полковник  
Евгений МОСКАЛЬ,  
журналист

## ПО ТУ СТОРОНУ ФРОНТА

Читатель может только поражаться масштабности проделанной работы. События в трилогии изображаются не только по линии основных фронтов с советской стороны, но и по ту сторону окопов и командных пунктов. Сведения Ставки ВГК в кабинете Сталина очень хорошо дополняются показом хода событий в бункере Гитлера и штабах немецкой армии. Автор освещает историю войны, как двусторонний процесс в сфере вооруженной борьбы, политики, идеологии, экономики и дипломатии. Подробно описывает малоизвестные и малоизученные события, особенно начального периода, показывает неудачные стратегические операции и их руководителей.

Война, как говорят люди, пережившие этот кошмар, это не только подвиги и награды. Это драма человеческих судеб и страстей. Как заметил Герой Советского Союза, маршал Виктор Георгиевич Куликов, — это трагедия и высший взлет духа человеческого. Это кровь, слезы и радость одновременно. Трагедия для побежденных, триумф для победителей, оплаченный десятками миллионов жизней.

Наряду с рассказом о том, как велась работа в спецхранах и архивах нашей страны и иностранных государств, писатель поделился тревогой о состоянии военной истории и освещении проблем Великой Отечественной войны в средствах массовой информации. И его тревога понятна. Кризис в обществе не мог не сказаться на положении дел в этой области. В погоне за сенсационными фактами (типа “СССР начал вторую мировую войну” или “Поражение под Москвой”) люди, не отягощенные историческими, а подчас элементарными знаниями, берутся рассуждать о замыслах Верховного Главнокомандования, стратегических и фронтовых операциях и битвах, просчетах и ошибках командующих армиями и фронтами. Свобода слова? Или элементарная некомпетентность?

## ИСТОРИЯ ИСТОРИИ ВОЙНЫ

С 1987 года шла работа над 10-томным трудом “История Великой Отечественной войны советского народа”. Первый том переделывали трижды, а затем, не без помощи конъюнктурщиков, работа над изданием была прекращена. Взались в 1991 году за 4-томник очерков истории Великой Отечественной войны. К 50-летию Победы вышел первый том тиражом... 500 экземпляров! Денег нет. Шесть лет прошло, а рукописи лежат на полке. В то же время для Резуна-Суворова и К<sup>о</sup> деньги находятся. Подделки и фальшивки выходят в России и за рубежом миллионными тиражами.

Для сравнения заметим, что в США издано 103 тома по истории второй мировой войны, а в Японии — 101 том. Комментарии, как говорится, излишни. Можно только сожалеть о том, что очень слабо используются военная литература, возможности военно-исторической работы для воспитания школьников и студентов, да и слушателей военных академий, курсантов училищ на героических традициях прошлого. А за примерами далеко ходить не надо. В той же Академии Генерального штаба русской армии 60—70 процентов отводилось истории военного искусства и большинство дисциплин изучалось на фоне исторических сражений и событий.

## МЕДАЛЬ ЗА БОЙ, МЕДАЛЬ ЗА ТРУД

Трилогия Владимира Васильевича Карпова — это труд сродни подвигу. Автор сделал то, что было не под силу целым коллективам историков из институтов, писавших фундаментальные многотомные научные труды. Хотя, к слову сказать, было их всего два: 6-томная “История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941—1945”, изданная еще в 1965 году, и научный 12-томный труд “История второй мировой войны 1939—1945”. Последний том ее вышел в свет в 1982 году.

В этих трудах о Жукове написано много, но того, что мы узнаем о великом полководце из трилогии Карпова, в них нет. Некоторые документы и материалы из архива Политбюро и особой папки Сталина автор впервые открывает читателю. Это позволяет восстановить историческую правду, какой бы горькой она ни была.

А закончилась встреча, когда под дружные аплодисменты начальник ФДСУ генерал-полковник И. Марчук сердечно поблагодарил писателя и пожелал ему новых творческих успехов. На прощанье офицеры получили автографы автора трехтомника о маршале Г.К. Жукове с пожеланием победить бездорожье.

# ТАМ, ЗА ОБЛАКАМИ...

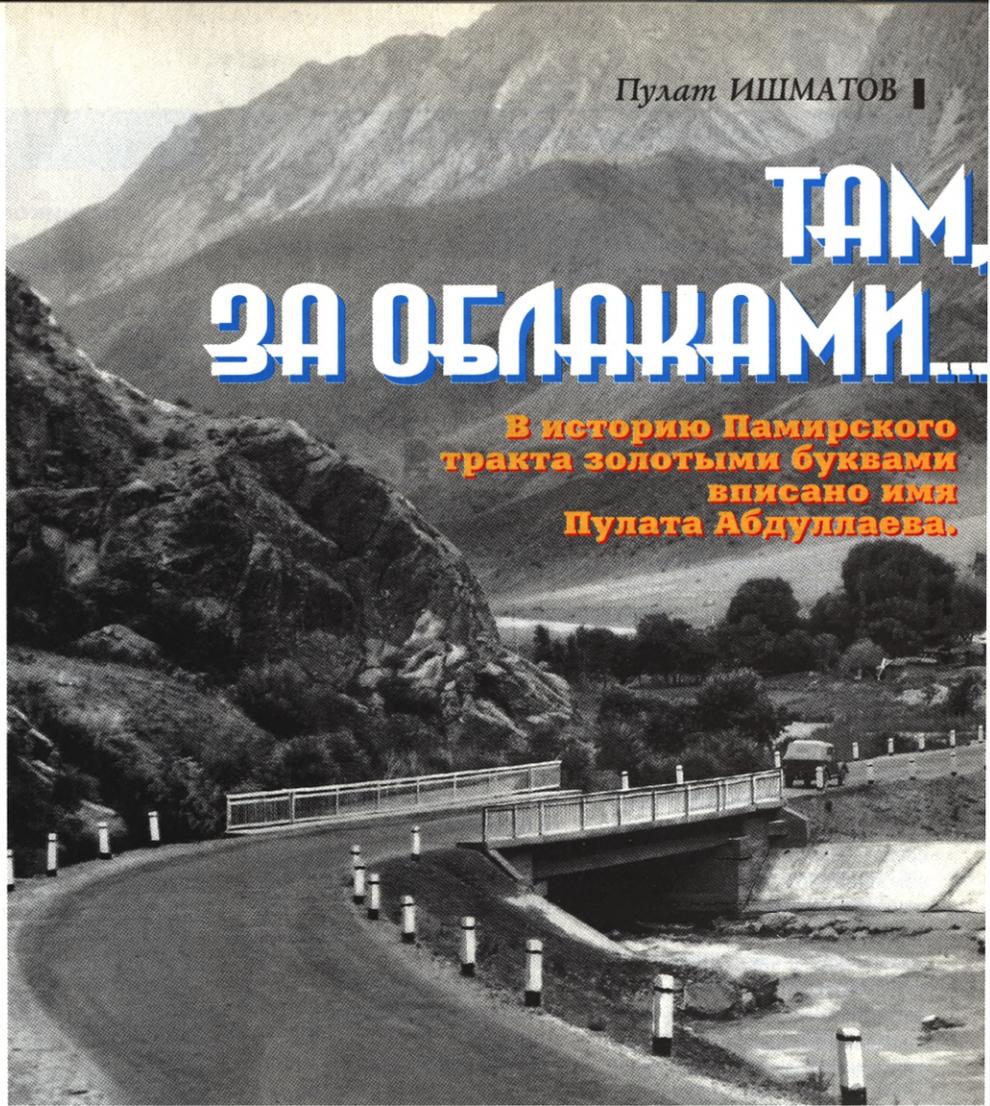
**В историю Памирского тракта золотыми буквами вписано имя Пулата Абдуллаева.**

**О**н был из поколения романтиков, рожденных революцией. В 1922 году, в 16 лет, впервые сел за школьную парту, в 20, в трудные годы становления республики, был избран секретарем райкома комсомола, в 32 года — секретарем ЦК КП(б) Таджикистана. Это был человек неуемной энергии, трудолюбия, долга, слова. Ему поручали самые трудные и ответственные посты, самые важные стройки, его уже считали умелым и опытным руководителем, но он всю жизнь стремился к одному: учиться. В 1925—1926 годах Пулат Абдуллаевич закончил совпартшколу и педагогические курсы в Самарканде, в 1933-м — Среднеазиатский коммунистический университет, в 1937-м — высшие курсы работников советского строительства в Москве, в 1943 г. — школу парторганизаторов при ЦК ВКП(б).

В послужном списке Абдуллаева немало высоких должностей: секретарь Душанбинского горисполкома, парторг ЦК Таджикистана, председатель Верховного суда республики, министр Госконтроля, руководитель строительства знаменитого Памирского тракта.

В довоенные годы автомобильных дорог в Таджикистане практически не было. Эта отрасль считалась самой отсталой, тормозившей экономическое и культурное развитие республики. Восточная часть Таджикистана — Гармская область и Горно-Бадахшанская автономная область — вообще была отрезана от центра республики непроходимыми горами. Все грузы доставлялись по железной дороге до станции Ош, а затем до Хорога гужевым способом или выючным транспортом через горные перевалы по узким головокружительным тропам.

В начале 1940 года Таджикистану были выделены необходимые средства, техника, началось сооружение дороги Душанбе—Хорог. Для руководства строительством была создана специальная правительственная комиссия. Заместителем начальника, а затем руководителем строительства был утвержден Пулат Абдуллаев. Его авторитет, умение сплотить и ор-



ганизовать людей помогли в короткие сроки выполнить сложнейшую задачу.

Труд многотысячного коллектива увенчался успехом: мимо белоснежных вершин по новой заоблачной трассе вскоре прошли первые колонны машин. За выполнение этого задания Пулат Абдуллаев был удостоен высшей награды

Родины — ордена Ленина. Пройдут годы, на его груди появятся и другие ордена и медали, в том числе Трудового Красного Знамени, четыре ордена «Знак Почета». Но самой главной наградой для себя Пулат Абдуллаев всегда считал орден за Памирский тракт — дорогу его молодости.

*Таджикистан*

**Федор ГОНЧАРЕНКО, начальник научно-технического управления «Укравтодор»; Виктор ВОЛОЩУК, генеральный директор корпорации «Укрдормаш»**

## НА НОВЫЙ УРОВЕНЬ

**Работоспособность дорожной техники Украины обеспечивает корпорация «Укрдормаш»**

**Р**азрушение хозяйственных связей республик бывшего Союза поставило под угрозу обеспечение дорожной техникой и запчастями к ней предприятий Украины. Нужна была новая организационная основа, учитывающая особенности дорожного хозяйства страны, наши реальные возможности и существующую практику. Эта практика такова: проводить техническое обслуживание и

ремонт техники непосредственно в мастерских дорожных управлений силами специалистов-универсалов. Но для этого, естественно, их необходимо обеспечить запчастями к всевозможным видам и моделям дорожной техники, использующейся на Украине.

Проанализировав ситуацию, в 1994 году руководством было принято решение создать Украинскую корпорацию дорожного машиностроения и сервисного обслуживания «Укрдормаш» в городе Киеве. Корпорация была создана как добровольное объединение проектно-конструкторских организаций и заводов дорожного машиностроения. Ее задача — максимально приблизить производителя к потребителю, обеспечить работоспособность имеющейся в стране техники. Оперативно, с минимальными издержками решать проблемы изготовления и снабжения дорожников необходимыми запасными частями, в том числе по индивидуальному заказам.

Поставка запасных частей ко всем дорожным машинам и оборудованию осуществляется корпорацией на основе договоров, кото-

рые заключаются с заводами-изготовителями техники в разных странах. При этом специалисты «Укрдормаша» стараются делать все оперативно, ведут индивидуальную работу с заказчиками с целью обеспечить минимальные затраты на восстановление работоспособности вышедшего из строя механизма, проводят компетентный анализ заявок и подыскивают наиболее выгодный вариант решения.

Перспективы развития корпорации связаны с выходом на новый качественный уровень обслуживания, при котором максимально задействован компьютерный банк информационных данных по номенклатуре запасных частей. Плюс деловые контакты специалистов корпорации с коллегами на заводах-поставщиках и, конечно, трехлетний опыт работы в условиях рыночных отношений. Все это позволяет сделать оптимистический вывод о том, что сегодня Украина располагает структурой, которая способна быстро, надежно, эффективно решать все проблемы, связанные с приобретением, ремонтом и обслуживанием дорожной техники.

*г. Киев*

## 10-Й МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОНГРЕСС ПО ЗИМНИМ ДОРОГАМ,

организуемый PIARC, пройдет в Лулео  
16—19 марта 1998 г. (Швеция).

Тема конгресса — услуги для пользователя дорог. Она будет обсуждена на основной сессии. Затем на параллельных сессиях будут рассматриваться пять тематических вопросов. Политика по содержанию зимних дорог: нормы по проходимости, безопасность и окружающая среда, контроль качества, международное сравнение, приватизация, подряды, контроль за выполнением, экономика, обучение, вопросы законодательства. Способы борьбы с гололедом и очистки от снега: материалы и оборудование, меры по предотвращению лавин, обучение, окружающая среда и безопасность. Особые дорожные проблемы зимой в густонаселенных районах: проходимость, среда и безопасность, пешеходы и велосипедисты, общественный транспорт, удаление снега и обучение. Информация по содержанию дорог и другие системы поддержки для эксплуатации зимних дорог: экспертные системы, дорожно-погодная информация, дорожная информатика. Взаимодействие: чело-

век — транспортное средство — дорога. Оборудование и характеристики транспортных средств, информация для пользователей дорог, обучение водителей, пониженная видимость, мобильность, безопасность и среда.

Участникам предоставляется возможность выступить на неформальных заседаниях.

Во время работы конгресса будет организована выставка машин, инструмента, вспомогательных средств и систем.

Организаторы конгресса информируют участников об условиях предоставления докладов. Реферат должен быть написан на английском и французском языках (не более 400 слов), к нему должна быть приложена биография автора (до 100 слов). Заявку надо послать до 1 июля, а доклад представить в оргкомитет не позднее 1 октября 1997 г.

**Тел. в Швеции:**  
**+46-13-20-43-19;**  
**факс:**  
**+46-13-20-40-40.**

## ПЕРВОЕ ЗАСЕДАНИЕ РЕДАКЦИОННОГО СОВЕТА ЖУРНАЛА “НАУКА И ТЕХНИКА В ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ”

состоялось в Федеральной дорожной службе  
под председательством Олега Скворцова.

Новый журнал выйдет из печати в июне 1997 года. Члены редакционного совета, в который входят представители органов управления автомобильными дорогами, производственных, подрядных и научных организаций отрасли, рассмотрели план очередного номера, обменялись мнениями по важнейшим пуб-

ликациям, художественно-графическому оформлению будущего издания, формированию портфеля редакции.

На заседании говорилось также о необходимости оказать редакции помощь в организации и проведении подлиски и распространении нового журнала.

## МЕЖДУНАРОДНАЯ НАУЧНО- ПРАКТИЧЕСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

по проблемам развития автомобильно-  
дорожного комплекса России, посвященная  
50-летию Санкт-Петербургского  
автомобильно-дорожного института,  
состоится 24—27 сентября в городе на Неве.

Редкое предприятие Северо-Западного региона России, связанное с автомобильным транспортом и дорожной отраслью, не имеет в своем штате выпускников АДИ. Институт осуществляет подготовку бакалавров, инженеров и магистров для более чем 30 стран. За эти годы в его стенах подготовлено более 150 кандидатов и до-

кторов наук. Выпускники АДИ являются руководителями крупнейших научных институтов, проектных, производственных предприятий, фирм.

Организаторы международной научно-практической конференции просят присылать заявки на участие и тексты докладов для опубликования в юбилейном сборнике.

## ПРЕЗЕНТАЦИЯ

участников тендера за право реализации  
проекта строительства  
транссибирской автомагистрали  
состоялась в столичном  
Президент-отеле.

Консорциум “Парсонс-РосдорНИИ” и компания “Bechtel” представили комиссии и журналистам свои аргументы, условия и предложения по строительству участка транссибирской автомагистрали Чита—Благовещенск протяженностью 1,6 тыс. км. С вводом его в эксплуатацию в 2000 году откроется сквозное автомобильное дви-

жение по маршруту Москва—Владивосток (11 тыс. км).

Участники презентации представили комиссии свои расчеты по стоимости проекта, схеме финансирования и срокам его реализации. Окончательное решение о генеральном подрядчике строительства будет принято организаторами тендера в июле с. г.

## ПОДКОМИССИЯ ПО ТРАНСПОРТУ

учреждена решением правительственной  
российско-китайской комиссии.

С российской стороны ее возглавляет министр транспорта России Н.П.Цах, с китайской — министр железных дорог Хань Чжубинь.

В ходе апрельского заседания в Пекине стороны утвердили положение о Подкомиссии по транспорту; подписали межправительственное соглашение об упрощенном пропуске через российско-

китайскую государственную границу, рассмотрели вопросы о создании совместных сервис-центров по наземному обслуживанию и ремонту российской техники и другие, в том числе и проблемы улучшения приграничной дорожной сети.

Олег АРСЕНТЬЕВ

## СЕМИНАР

участников Проекта ремонта мостов  
с использованием займа МБРР RQ3990  
состоялся во Франкфурте-на-Майне.  
Он был подготовлен дирекцией “Доринвест”  
и немецкой фирмой ККБ.

Российские инженеры детально ознакомились с передовыми методами организации труда, новыми конструкциями, материалами и методами планирования работ, а также контролем качества. Каждому из участников обучения были переданы методические документы на русском языке, позволяющие применить полученные знания на практике, причем с учетом российских особенностей.

Руководствоваться этими документами члены Объединения партнеров-подрядчиков (ОПП) могут с момента организации этого объединения до сдачи объектов в эксплуатацию. Создание ОПП позволяет эффективно использовать имеющиеся в фирмах-партнерах оборудование, специалистов и, значительно снизив за счет объединения затраты, повысить конкурентоспособность, выполнять строительство сразу нескольких объектов, в полной мере используя общий потенциал.

В представленных методических документах указаны разные типы объединений подрядчиков, что дает возможность выбора на-

иболее выгодной организации и управления работами. С интересом ознакомились российские инженеры с конструктивными решениями автодорожных мостов, новыми конструкциями элементов и материалами, используемыми в мостостроении, с гидравлическими подъемными механизмами, с другими достижениями фирм в области ремонта, герметизации, устройства гидроизоляции, деформационных швов, опорных частей, водоотвода, организации безопасности и т. д.

Опыт известных фирм “Хирман Кирхнер”, “Георг Бернер”, изучение работ по бетонированию монолитных бетонных конструкций с применением опалубки многозорового использования “Дока”, знакомство с путепроводом “Цай-грюндбрюке”, мостом в “Чертовой долине”, фирмами “Железобетон Лепицет”, “Гласет”, “Грикаваль”, цементным заводом “Дойна”, федеральными дорогами Баварии дало российским инженерам новые знания и надежду на плодотворное сотрудничество с партнерами из Германии.

## МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА “ТРАНСРОССИЯ-97”

состоялась 16–19 апреля  
в Международном выставочном центре.

Ведущие фирмы мира собрались в Москве для установления и развития взаимовыгодных контактов, обмена информацией в области транспортной индустрии. Более 300 фирм из 35 стран представили свою продукцию. Неожиданно скромно выглядели

на “ТрансРоссии-97” российские строители и ремонтники автомобильных дорог. Хочется надеяться, что на следующей выставке отрасль будет представлена более достойно.

Николай ВАСИЛЕНКО



## ДОРОЖНЫЕ ВЕСЫ

разработаны российскими учеными  
для взвешивания большегрузных автомобилей  
на ходу.

Тяжелые машины наносят дорогам наиболее серьезный ущерб. Во всем мире за превышение допустимой нагрузки на ось взимаются большие штрафы, дающие дополнительные средства для ремонта дорог.

Весы работают следующим образом. За 200 м до поста оператора в дорожное полотно вмонтиро-

вана весовая платформа. Машина проезжает по ней, не сбавляя скорости. Нарушители высвечиваются на экране монитора красным цветом. Компьютер готовит штрафную квитанцию, водитель платит контролеру штраф и получает чек.

Сейчас это оптимальное решение проблемы борьбы с разрушителями дорог в условиях России.

## ФИНАЛ

спартакиады трудящихся Российской Федерации  
состоится 23–28 июня в Москве.

Финальные соревнования, посвященные 850-летию основания Москвы, пройдут на спортивных базах в Лужниках и Сокольниках. Вместе с ними будут организованы научный симпозиум о роли физической культуры и массового спорта в оздоровлении населения, кинофестиваль документальных фильмов на спортивную тематику, конкурс на лучшую спортивно-туристскую песню и национальный танец.

Всего в соревнованиях примут участие более полутора тысяч человек. Дорожники подали заявки на участие в состязаниях среди мужчин по 9 видам спорта, среди женщин — по 3 видам. Вне компетенции дорожных спортсменов остались как ни странно роликовые коньки, само существование которых было бы невозможно без развития дорожной отрасли.

Николай ВАСИЛЬЕВ

## СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЙ ЦЕНТР ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ ТОРМОЗОВ

создан в Москве при участии известной немецкой  
фирмы “ITT Automotive”.

По статистике, более половины аварий на дорогах Германии, вызванных техническими причинами, происходит по вине неисправных тормозов. Как показали исследования, тормозная жидкость изнашивается. Дело в том, что она гигроскопична и впитывает влагу из воздуха.

После двух лет эксплуатации в ней накапливается опасное содержание воды, которая при интенсивном торможении может превратиться в пар.

Центры по обслуживанию тормозов в России, по мнению специалистов, позволят снизить аварийность на наших дорогах.

## МАТЕРИАЛЬНУЮ ПОМОЩЬ

в размере 5–8 млн рублей ежемесячно  
оказывает факультету “Автомобильные дороги  
и мосты” Сибирского автомобильно-дорожного  
института ПО “Омскавтодор”.

Эти средства идут на повышение размера стипендии студентам, единовременные выплаты будущим работникам дорожной отрасли. Сибирский автомобильно-дорожный институт осуществляет подготовку специалистов по специальностям “Автомобильные дороги и аэродромы”, “Автомобильные дороги”, “Городские дороги”, “Аэродромы”, “Организация и управление дорожным хозяйством”, другим специальностям и является одним из ведущих центров вузовской науки в стране. На факультете создано студенчес-

кое конструкторское бюро, выполняющее заказы дорожных организаций Западной Сибири на сотни миллионов рублей в год.

Даже в условиях больной экономики, дорожные организации России, по оценке ученых АДИ, в основном сохранили свои кадры и при соответствующем финансировании смогут форсировать дорожное строительство в Сибири. В частности, по реализации перспективного международного проекта Западная Европа—Сибирь—Чукотка—Аляска—Америка.

## К ЮБИЛЕЮ СТОЛИЦЫ

похорошеют многие московские магистрали.  
Остановки общественного транспорта, указатели,  
информационные щиты будут выкрашены  
в яркие цвета.

Преобразится и МКАД. По краям магистрали планируется нанести термопластиком специальную вибролинию. И если ночью усталый

водитель начнет “забирать” вправо, наезжая на разметку, его машину немедленно затрясет, тем самым предупреждая об опасности.

## ЮБИЛЕЙ

### ПОЗДРАВЛЯЕМ!

АЛЕКСАНДРУ АЛЕКСЕЕВИЧУ САПРЫКИНУ — 60 ЛЕТ

Александр Алексеевич Сапрыкин родился в селе Харабали Астраханской области. Вся его трудовая биография неразрывно связана с дорожной отраслью. После окончания Астраханского автомобильно-дорожного техникума работал на различных должностях — прорабом, начальником отдела, главным инженером, начальником ДСУ. Без отрыва от производства закончил Астраханский технический институт. В 1976 году назначен заместителем начальника управления, а с 1980 года — начальником управления “Астраханьавтодор”.

Александр Алексеевич пользуется авторитетом как опытный практик-дорожник, умелый и расчетливый хозяин. За многолетний и плодотворный труд в дорожной отрасли награжден орденами “Знак Почета” и Трудового Красного Знамени, медалями. Удостоен звания “Заслуженный строитель” и знака “Почетный дорожник”.

Поздравляя А. Сапрыкина с юбилеем, дорожники желают ему крепкого здоровья, личного счастья, новых трудовых успехов на ниве строительства, ремонта и содержания дорожной сети области.

# ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ PIARC В МОСКВЕ

Андрей  
КРАШОНКИН,  
Виктор  
ЗАГУМЕННОВ  
(фото), наши корр.

**В апреле с.г. в Москве, в Президент-Отеле прошло заседание Исполнительного комитета Всемирной дорожной ассоциации (PIARC). В его работе участвовали представители дорожных администраций Австралии, Бельгии, Великобритании, Германии, Испании, Италии, Швеции, ЮАР, Японии. Делегацию Российской Федерации возглавлял первый заместитель министра транспорта РФ, член Исполнительного комитета А.П.Насонов.**



В президиуме Исполнительного комитета PIARC (слева направо): президент PIARC Хироши Митани, генеральный секретарь PIARC Жан Франсуа Кост, почетный президент PIARC Энрико Балагер.

**П**редседательствовал на заседании президент PIARC господин Хироши Митани (Япония).

Всемирная дорожная ассоциация была создана в 1909 году, и Россия была одним из ее учредителей. На сегодняшний день PIARC объединяет государственные органы управления дорожным хозяйством более 80 стран. Ее основным рабочим органом является Исполнительный комитет. В столице России, которую представляла делегация в составе руководителей ассоциаций "РА-ДОР" и "АСПОР" А.Афанасьева и А.Малова и начальника отдела внешнеэкономических связей автомобильно-дорожной службы Минтранса В.Уколова, его заседание прошло впервые.

По мнению специалистов, этот факт свидетельствует о большом внимании и интересе, с которым мировое сообщество следит за переменами в экономической жизни России, в том числе в дорожной отрасли. Ведь одна из основных целей PIARC — содействовать сотрудничеству государственных администраций различных стран в деле совершенствования систем управления дорожным хозяйством, системы и форм финансирования, проектирования, строительства и содержания автомобильных дорог и контроля за этими процессами.

Основными вопросами повестки дня были: проведение XXI Всемирного дорожного конгресса, дорожное развитие и механизмы управления, доклад комиссии по финансам, участие



Генеральный директор Дирекции автомобильных дорог Франции Христиан Лерит беседует с журналистами.



В зале заседания: генеральный директор "АСПОР" А.Малов (слева), начальник отдела АДС В.Уколов.

развивающихся стран и стран с переходной экономикой в деятельности PIARC, проект внутреннего устава.

Эти и другие вопросы являются как бы традиционными, но практически на каждом Исполкоме высказываются новые идеи и вносятся новые предложения, в том числе по проблематике главного форума дорожников — Всемирного конгресса. Очередной конгресс, кстати, состоится в Куала Лампуре (Малайзия), и для него участники заседания предложили ряд новых тем и подходов. В частности, по их мнению, необходимо организовать обсуждение вопросов организации системы управления устройством дорожных покрытий и их усилением.

На всемирном форуме в Малайзии будут подняты и традиционные проблемы дорожников: управление дорожной сетью, включая контроль за движением; планирование и региональное развитие; взаимодействие подходов в улучшении обслуживания транспортных потребителей. Как всегда, будут обсуждаться проблемы охраны окружающей среды, безопасности движения, партнерства, качества, новые направления финансирования.

Участники заседания много говорили о развитии дорожного дела в мире и механизмах управления общественной организацией. Были приняты конкретные решения, касающиеся, в частности, механизма представительства и выработки регламента работы PIARC. Для расширения своего влияния, создания трансконтинентальной опорной дорожной сети Исполком рекомендовал проведение специальных конференций, международных встреч, публикацию специальных изданий комитетов ассоциации.

Ни одно заседание Исполкома не обходится без обсуждения вопроса об участии в доро-

жном строительстве развивающихся стран и стран с переходной экономикой. Россия, как известно, относится к числу последних. На заседании Исполкома подчеркивалось, что PIARC будет стремиться к активному привлечению профессионалов из этих стран к работе в комитетах и рабочих группах.

В заключение хотелось бы отметить, что заседание Исполнительного комитета прошло в характерном для этой организации духе взаимопонимания и уважения. Этому, по отзывам его участников, в немалой степени способствовали традиционное московское гостеприимство и забота принимающей стороны.

# РЯЗАНСКИЙ

# ДОРОЖНИК

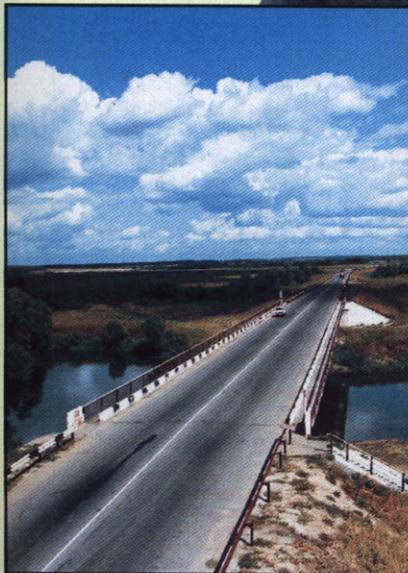
6-97  
ЖУРНАЛ  
В  
ЖУРНАЛЕ



**...Все  
остается  
людям**

**Налоги —  
под контролем  
электроники**

**В краю  
белых берез**



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

*Иван Золотых*

# ... ВСЕ ОСТАЕТСЯ ЛЮДЯМ

**Анатолий  
ЖОЛОБОВ,**  
журналист

**Говорят: Золотых vezучий.**

**— А как же? Везучий, — улыбается он. — Да еще какой везучий! Выбрал прошедшей зимой денек, поехал на охоту, так и вернулся с пустыми руками. Задумал на рыбалку съездить, тоже ничего путного. Так, окунишки, плотвички...**



**А** если серьезно, то за свои сорок три года Иван Павлович успел сделать много. Институт закончил. Получил диплом инженера-строителя. Работал на разных участках. Строил дороги, инженерные коммуникации для жилых домов, производственных объектов. Получал грамоты, благодарности. Рос по службе, став ныне начальником областного управления дорожного хозяйства Рязанской области. И не везении здесь дело, коль тебе доверяют такой ответственный пост.

В широкие окна его кабинета, где проходит наша беседа, бьет косой луч уходящего солнца. Рабочий день на исходе. В такую пору легче выбрать минуту для разговора: утихает поток посетителей, реже звонят телефоны.

Иван Павлович закуривает сигарету. Выходит из-за стола и направляется к окну, откуда с высоты девятиэтажного здания открывается обширная панорама большого города — жилые кварталы, ажурная телевизионная мачта, убегающая вдаль двухпутка стальной магистрали. Донесся гулкий сигнал пробегающей по ней электрички...

— Вот таким же поездом почти двадцать лет назад с путевкой в руках после института я добрался из Рязани до Сасова, — возвращается он к разговору. — Эхал и, не отрывая глаз от окна вагона, с любопытством смотрел на пробегавшие мимо деревни, березовые рощи, раздольные луга, неоднократно воспетые в стихах Есенина. В тех местах, откуда я родом, больше пашни, чем лугов, все земли в основном распаханы, нет такого зеленого раздолья, как здесь, на Рязанщине.

— Стало быть, вы из пришлых? Не коренной рязанец, как мне казалось?

— Да, я вырос в степной зоне в селе с красивым названием Синиле Липячи. Это на юге Воронежской области, где самые черноземы, про которые говорят, что из любой оглобли на такой земле новое дерево вырастет. Верно сказано. Урожаи там собирали хорошие. Отец и мать всю жизнь на земле трудились и дальние села никуда не выезжали. А куда ехать? Село было оторвано от больших дорог. В пору дождей, распутицы по нему ни проехать, ни пройти: черноземы так раскиснут, что ноги не вытащишь. Только на тракторе и можно было проехать.

От бездорожья село скудело. Молодежь уезжала, выбирала себе место, где жизнь получше. Это наложило отпечаток и на мое сознание. Я решил стать строителем дорог. После окончания десятилетки в 1971 году, не задумываясь, поехал в Воронежский инженерно-строительный институт поступать на факультет "Автомобильные дороги". Когда учился на последнем курсе, нам объявили, что намечается крупномасштабная работа по развитию российского Нечерноземья и не исключено, что многим выпускникам предложат туда поехать.

И мы это приняли как должное. В те времена над молодежью витал особый дух патриотизма. Все важнейшие стройки объявлялись ударными комсомольскими. И попасть туда для каждого молодого специалиста было почетно и престижно. Увлекали романтика, молодежная среда и перспектива.

Так Иван Золотых оказался на Рязанщине, на стройках Нечерноземья в Сасовском районе. Там, в ПМК-128 треста "Рязаньспецстрой" проработал без малого десять лет. Прошел все инстанции. Был мастером, геодезистом, прорабом, главным инженером... В 1985 году тридцатидвулетний И. Золотых был переведен в Рязань на должность главного инженера треста "Рязаньспецстрой". А уж оттуда — на место начальника областного управления дорожного хозяйства.

Действительно, опыта Ивану Павловичу не занимать. Как говорится: прошел огонь, воду и медные трубы. И потому мой следующий вопрос, какими качествами, по его мнению, должен обладать современный руководитель.

— Прежде всего, как нас учили в институте, надо любить свое дело. Знать технологию, экономику. Держать руку на пульсе жизни и в то же время думать о завтрашнем дне, как сохранить кадры, которые тебя окружают, обеспечить их работой и вовремя платить зарплату.

Видите, что происходит сегодня в российской экономике? Останавливаются заводы, фабрики, всех обуяли неплатежи. Нечем платить налоги. Это отрицательно сказывается и на дорожном фонде. Снижаются его объемы, уменьшаются инвестиции. Мощности многих дорожно-строительных организаций используются с минимальной нагрузкой. И мы переживаем за их судьбу.

— И тем не менее к действиям управления, которое вы возглавляете, присматриваются федеральные службы, считают, что вы активнее других внедряетесь в рынок, одними из первых в отрасли начали применять подрядные торги на объекты строительства.

— Да, в этом отношении у нас имеются некоторые подвижки. Но я бы не хотел приписывать себе в заслуги то, что мне не принадлежит. Торги, или тендеры, о которых идет речь, дело стоящее, перспективное. И первый, кто взялся за них, — Юрий Григорьевич Горчаков, занимавший до меня пост начальника областного управления дорожного хозяйства. Прекрасный был специалист и организатор. Он многое сделал для того, чтобы в Рязанской области были хорошие дороги. Ради достижения этой цели себя не щадил, работал в буквальном смысле на износ. Очень жаль, что его сломила коварная болезнь, но то, что им было сделано, мы по мере наших возможностей стараемся уберечь и приумножить.

Собеседник опять закурил, наполняя кабинет дымком душистой сигареты, достал из папки входящих бумаг один из документов и передал его мне.

— Вот решение областной администрации, которая поддержала нашу идею о сохранении независимости дорожного фонда, — пояснил Иван Павлович. — Дело в том, что с момента создания нашего управления был сделан верный шаг — выделить дорожный фонд из общего бюджета области, поручив заниматься его формированием и расходованием самим дорожникам. Для осуществления этой задачи при управлении создан специальный отдел, который занимается сбором налогов на пользователей дорог. Это дает возможность лучше формировать и использовать средства целевого назначения. А в других областях такой службы не создали, дорожный фонд растворился в общем бюджете и не всегда используется по назначению, что отрицательно сказывается на выполнении программы дорожного строительства.

И у нас хотели нынче завести такой порядок. Нашлись чиновники из финорганов, которые ставили вопрос о консолидации дорожного фонда с общим бюджетом области. Пришлось проявить твердость, отстаивать, доказывать, что такая "перестройка" ничего хорошего не даст. Она может лишь сузить возможности дорожных инвестиций. Деньги растворятся в общих расходах, минуя дорожное строительство.

И, как видите, пока нам удалось отстоять свою идею. К нам прислушались, нас поддержало губернское начальство.

Особая забота начальника областного управления дорожно — подрядные торги. Вначале их проводили только на объекты строительства, а сейчас на весь комплекс заказов: и на ремонт дорог, и на разработку проектов. Иначе говоря, все деловые взаимоотношения с партнерами поставили на рыночную основу. Что это дало? Прежде всего повысилась ответственность за исполнение работ, за использование денег. Дороги стали делать лучше, долговечнее и сравнительно дешево. Себестоимость строительства при таком подходе почти на всех объектах — на 20—30 процентов ниже среднеобластных расценок.

Иван Золотых — человек решительный. Впрочем, в нынешнее время, когда ломаются старые представления о формах хозяйствования, психология людей, быть другим и нельзя.

*Когда номер был подготовлен к печати, из Рязани пришло скорбное известие — на 44-м году жизни скоропостижно скончался начальник областного управления дорожного хозяйства Иван Павлович Золотых.*

*Ушел из жизни видный организатор и специалист, посвятивший всю свою недолгую, но яркую жизнь развитию дорожной отрасли в Рязанской области.*

*Редакция журнала "Автомобильные дороги" выражает искренние соболезнования родным и близким И.П. Золотых.*



— Сегодня наша область занимает площадь 39,6 тысячи квадратных километров и превышает по своей территории такие европейские государства, как Бельгия или Голландия, — говорит Валерий Николаевич. — Это крупный экономический регион с развитой нефтеперерабатывающей, легкой и пищевой промышленностью, машиностроением, электроэнергетикой... До недавнего времени все предприятия области, включая аграрный сектор, были бездотационными. Однако в нынешних условиях провести реструктуризацию производства и найти свое место в рынке смогли далеко не все. В Рязанской области продолжается падение объемов производства, вызванное, с одной стороны, устаревшими технологиями, а с другой — дефицитом собственных оборотных средств. И все же сложившуюся социально-экономическую ситуацию в области нельзя назвать безнадежной. Взять, к примеру, АОТ "Саста", бывший Сасовский станкостроительный завод. В минувшем году это предприятие увеличило выпуск продукции в два с половиной раза по сравнению с предыдущим годом.

#### — В чем секрет?

— В свое время, когда резко упал спрос на традиционную продукцию "Састы" — специализированные станки и автоматические линии — коллектив завода стал искать незаполненную нишу промышленной продукции, которая соответствовала бы производственному профилю предприятия. Анализ показал, что есть неудовлетворенный спрос на дорожную технику. С завидной расторопностью были установлены контакты с итальянскими и германскими фирмами, предоставившими необходимую техническую документацию и специалистов по монтажу оборудования. Перепрофилирование производства произошло в сжатые сроки, и сегодня "Саста" выпускает асфальтовые

димости для обеспечения бесперебойного передвижения пассажирского и грузового автотранспорта. И пользователя (будь то водитель-дальнобойщик или автолюбитель) не интересует, по какой дороге он едет — федеральной или областной. Главное, чтобы по техническому уровню она отвечала всем необходимым требованиям.

Говоря языком цифр, в области эксплуатируется 6277 километров дорог. На 1 тысячу квадратных километров приходится всего 157,2 километра с твердым покрытием. Так что по этому показателю мы уступаем нашим соседям. (Для сравнения: в Московской области — 317,4 километра; Владимирской — 185,2 километра, Липецкой — 192 километра, Тульской — 193,1 километра.) И как результат, 1980 населенных пунктов области из 2880 связаны с областным центром дорогами с твердым покрытием. В распутицу проживающие в трети деревень и поселков люди практически отрезаны от внешнего мира.

Ситуацию, бесспорно, можно изменить. Но проблема заключается лишь в одном — деньгах, а точнее их отсутствии как в федеральном, так и областном бюджетах. И если в так называемый застойный период мы выходили на строительство в год 700 километров дорог с твердым покрытием, то в условиях нынешних экономических преобразований это практически невозможно. За минувший год было построено и реконструировано 156 километров дорог с твердым покрытием. Это на 26 процентов меньше, чем в 1995 году.

Как вы знаете, в основном строительство и содержание производится за счет налога, собираемого на территории. В Рязанской области он составляет 2,5 процента. Однако при плановом бюджете 360 миллиардов рублей нам удалось собрать лишь около 300 миллиардов рублей. По

## Анонс

### Представляем Рязанское областное управление дорожного хозяйства (ОУДХ).

Немногим более пяти лет назад постановлением главы администрации Рязанской области было создано ОУДХ, главной задачей которого стало осуществление государственной политики в сфере содержания, ремонта, строительства и реконструкции дорог, а также учет и контроль за поступлением налогов в территориальный дорожный фонд.

Хозяйство управления большое и хлопотное. Сегодня на его балансе состоит 5843 км автомобильных дорог общего пользования, из них с твердым покрытием — 5692 км (областных — 5004 км и бывших республиканских — 688 км). Кроме того, ОУДХ осуществляет надзор за производством работ на участке федеральной автодороги Вязьма—Калуга—Тула—Михайлов—Рязань протяженностью 81 км.

На автомобильных дорогах общего пользования расположено 378 мостов общей протяжен-

# Дороги нужны не только столице...

мини-заводы, катки, другую дорожную технику европейского уровня, пользующуюся устойчивым спросом на российском рынке. При этом сохранен и выпуск модернизированных металлообрабатывающих станков, экспортируемых за рубеж.

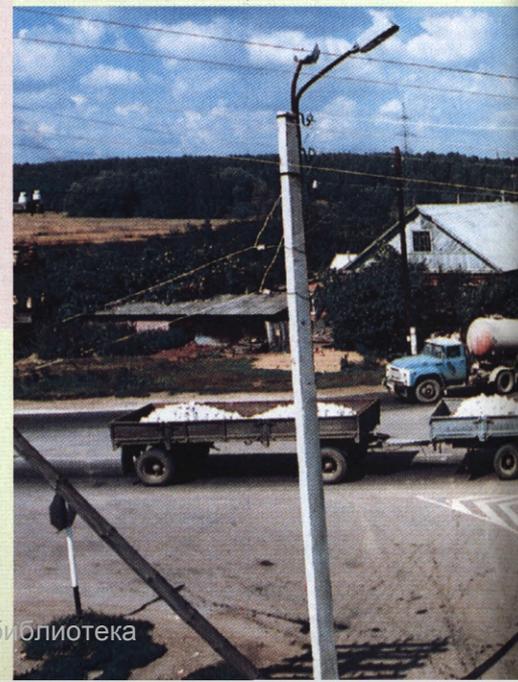
— Валерий Николаевич, а как обстоит дело с самими дорогами в Рязанской области?

— Хочу подчеркнуть, что содержание в надлежащем виде ныне действующих и строительство новых дорог — не самоцель, а жизненно необхо-

стоянию на апрель задолженность предприятий составляла уже около 100 миллиардов рублей. Поэтому наши основные задачи сегодня — содержание, ремонт и реконструкция.

— Главная "болячка" — проходящая по территории Рязанской области федеральная автомагистраль Москва—Самара. Почему?

— К сожалению, нынешняя практика разделения дорог по категориям осуществляется по их пропускной способности, но без учета технических кри-



ностью 15784 п. м, 4698 малых искусственных сооружений (труб), 4 действующие паромные переправы, 1 плашкоутный мост с разводной частью длиной 139 п.м, около 23 км барьерного и тросового ограждения, 1342 автобусных павильона, 15,5 тыс. дорожных знаков.

В области 25 районных центров, которые соединены с Рязанью автодорогами с усовершенствованным типом покрытия.

На территории области расположено 2813 населенных пунктов, из них 1872 (66%) имеют связь с областным центром по дорогам с твердым покрытием.

Несмотря на нынешние сложные экономические условия и острую нехватку финансовых средств, рязанские дорожники в будущее смотрят с оптимизмом.

О проблемах и перспективах строительства автомобильных дорог на рязанской земле читайте в специальной подборке материалов этого номера.

**Вся многовековая история земли рязанской неразрывно связана с судьбой российского государства. На ее долю выпали и годы бурного расцвета, и лихолетья войн, и опустошительные пожарища...**

**Но, словно птица Феникс, возрождалась Рязанщина из пепла, обрастая новыми дорогами, промышленными и сельскохозяйственными предприятиями. Каков он сегодня, рязанский край? С этого вопроса и началась наша беседа с заместителем главы администрации области Валерием ЛОБАНОВЫМ.**

териев. В конкретном случае из 320 километров этой дороги 1-й категории, проходящей по территории области, 68 процентов ее протяженности имеют ширину всего 7 метров. И, как свидетельствует статистика, половина всех дорожно-транспортных происшествий на рязанской земле происходит именно здесь: бьется техника, случаются заторы и, что самое страшное, гибнут люди.

Естественно, с таким положением мириться нельзя. Между администрацией области и руководством Министерства транспорта уже достигнута предварительная договоренность о том, чтобы начиная со следующего года приступить к реконструкции этого участка федеральной автомагистрали. С точки зрения квалифицированных кадров и технического оснащения к решению этой задачи мы готовы. Правда, с федеральными органами у нас есть еще разногласия, но они не носят антагонистического характера.

**— Что вы имеете в виду?**

— Возьмем, к примеру, бывшие республиканские дороги. Таких в области шесть. На практике они обслуживают транзитные перевозки в Москву из Тамбовской, Тульской, Нижегородской и некоторых других областей. Вполне естественно, что их ремонт, реконструкция, содержание должны финансироваться не из областного бюджета, а по другим статьям. Разве можно сравнить эти магистрали с любой другой дорогой общего пользования, соединяющей два поселка? Конечно же, нет.

**— Как вы знаете, Президент Борис Ельцин отклонил одобренный Государственной Думой и Советом Федерации Закон "О дорожных фондах в Российской Федерации", который мог бы обеспечить значительные финансовые поступления на строительство и реконструкцию дорог в регионах. Ваше мнение по этому поводу.**

— Можно лишь сожалеть об этом, так как данное решение еще больше осложняет проблему не только финансирования дорожной отрасли, но и всю социально-экономическую ситуацию в отдельно взятых регионах. С высоких трибун нас призывают самим изыскивать "внутренние резервы". Но откуда им взяться?

Глава администрации и все депутаты от Рязанской области проголосовали за принятие этого Закона. Почему? 27 процентов всех налогов России собирается в столице в силу ее финансовой инфраструктуры. С другой стороны, 97 процентов всех взаиморасчетов между промыш-

ленными предприятиями производятся по бартеру из-за дефицита собственных оборотных средств. Все же наличные деньги скопились в столичных банковских структурах, принося им огромные доходы от кредитования крупных объемов в Москве, игр с государством в ГКО, и от операций по приобретению и продаже валюты. В то же время в реальном секторе экономики средств явно не хватает. Мы не можем себе позволить обустроить лишь одну Москву. Ведь у любого гражданина России есть право выбора — жить в столице, Рязани или в небольшом поселке. И где бы он ни находился, государство обязано создать ему равные возможности в части передвижения по автомобильным дорогам.

**— И все же, каковы перспективы у дорожного хозяйства области в этом году?**

— Сумма, которой мы располагаем на текущий год, немногим превышает 220 миллиардов рублей. Это даже не покрывает расходов на содержание дорог. Если по норме нам надо ремонтировать ежегодно по 750 километров, то в нынешнем денег хватит лишь на 268 км. Что касается строительства новых дорог, планируем ввести в строй 66 километров. Для сравнения: в 1996 году этот показатель был равен 152 километрам.

**— Река Ока как бы рассекает Рязанскую область на две части — северную и южную. Как обстоят дела с мостовыми сооружениями?**

— Помимо Оки по территории области протекают десятки других рек. У нас более четырех сотен мостов, а также 15 путепроводов. Только на рязанском участке трассы Москва — Самара 32 моста, большинство которых нуждаются в срочном ремонте. Один из них — через реку Проню — находится просто в критическом состоянии. В июне 1995 года было начато сооружение нового моста длиной 235 и шириной 11,5 метра. И если в июле он не будет (по общеизвестным причинам) введен в эксплуатацию, движение грузового автотранспорта придется пустить через Тамбов и Пензу.

**— Учитывая дефицит средств на дорожное строительство, рассматривала ли администрация области вопрос о вводе платного проезда по отдельным дорогам или мостовым сооружениям?**

— Нет, так как на региональном уровне подобные решения ничего не дадут. Например, уже сегодня, чтобы доехать из Кемерова до Москвы, водителю надо заплатить за проезд как минимум миллион рублей. И если подобная порочная практика будет вводиться местными властями только по их усмотрению, области начнут "соревноваться" между собой — кто больше заломит за проезд иногороднего автотранспорта. Я уже не говорю, что каждый водитель с миллионами в кармане — потенциальная жертва преступников. Поэтому если и вводить платные дороги, то только на основе единых федеральных законодательных актов. А таковых пока нет.

**— Насколько мне известно, с принятием нового Налогового кодекса положение с финансированием дорожной отрасли еще более усугубится...**

— Скажу больше, на строительство и содержание дорог средств будет собираться в два раза меньше даже по сравнению с нынешним очень сложным годом. Поэтому через ваш журнал хочу обратиться к руководству Федеральной дорожной службы с предложением собрать заинтересованных представителей всех российских регионов и совместно выработать конкретные предложения федеральному Правительству для незамедлительного решения этой важнейшей проблемы.



Дорога на Касимов.

Людмила ШМЕЛЕВА, начальник  
 планово-экономического отдела Рязанского  
 областного управления дорожного хозяйства

# УЧИМСЯ ЖИТЬ ПО СРЕДСТВАМ

**Автомобильные дороги являются одним из важнейших элементов транспортной системы, оказывающих огромное влияние на социальное и экономическое развитие Рязанской области.**

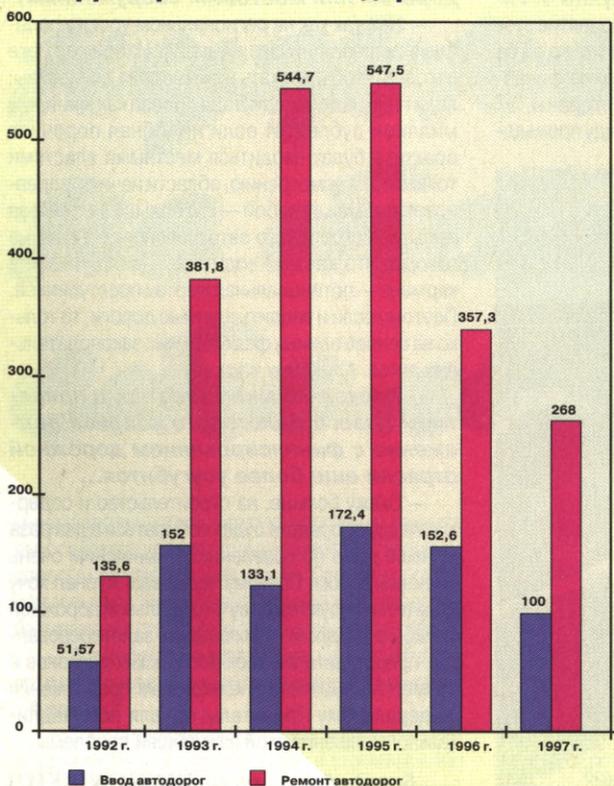


**П**о состоянию на 1 января 1997 года на баланс областного управления дорожного хозяйства состоит 5843 км автомобильных дорог общего пользования, из них с твердым покрытием — 5692 км (в том числе бывших дорог республиканского значения — 688 км, областных — 5004 км). Кроме того, ОУДХ осуществляет надзор за производством дорожных работ по содержанию, ремонту и реконструкции 81 км федеральной автодороги Вязьма — (пересечение дороги на Минск) — Рязань через города Калугу и Тулу.

Сложившаяся финансовая ситуация в области характеризуется значительными взаимными неплатежами предприятий, в результате чего в бюджет дорожного фонда области поступило за 1996 год всего 70 процентов запланированных денежных средств в виде налогов. Однако, несмотря на это, план по строительству и реконструкции автомобильных дорог выполнен.

Фактически за минувший год отремонтировано 357,3 км автомобильных дорог на сумму

## Динамика изменения объемов дорожных работ на территориальной сети дорог



98450,6 млн рублей. Кроме того, на ремонт покрытия проезжей части улиц городов, используемых для транзитного движения, израсходовано 1193,1 млн рублей. Введено в эксплуатацию 152,6 км дорог общего пользования, из них новое строительство — 97 км, реконструкция дорог — 55,6 км. Объем строительно-монтажных работ составил 102640,3 млн рублей.

Из Федерального дорожного департамента на содержание и развитие дорог бывшего общегосударственного и республиканского значения, не вошедших в перечень федеральных дорог, в 1996 году получено в виде субвенций и зачетами по ГСМ — 34100 млн рублей. Из них на строительство и реконструкцию направлено и освоено — 21230 млн руб., на содержание и ремонт — 12870 млн руб.

Выделенные средства на федеральную дорогу Вязьма—Калуга—Тула—Михайлов—Рязань освоены в размере 6406,8 млн рублей.

В 1996 году было приобретено 70 единиц дорожной техники на сумму 11628,4 млн рублей.

Естественно, нельзя забывать и об обеспечении безопасности движения. Так, на эти цели за 1996 год было израсходовано 85261 млн рублей. На финансирование и долгосрочное кредитование строительства новых и развитие существующих производственных баз дорожных организаций, занятых содержанием, ремонтом, реконструкцией и строительством областных дорог, израсходовано 730 млн рублей.

Постановлением главы администрации области № 476 от 12 августа 1994 г. утверждена Программа развития дорожной сети до 2012 года. Ее основными целями являются создание условий для социально-экономической стабилизации области, повышение деловой активности населения, доступность автомобильных перевозок. В целом сеть территориальных дорог к 2012 году должна возрасти до 8623 км, что позволит обеспечить связь всех населенных пунктов с областным центром. Реально ли это?

В текущем 1997 году предусмотрен ввод в эксплуатацию 100 км автомобильных дорог, в том числе новое строительство — 64,7 км, реконструкция — 35,3 км.

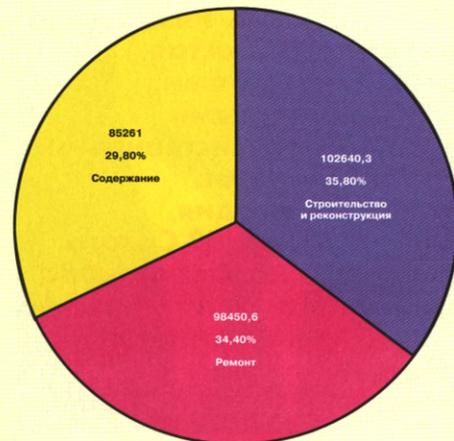
Стоимость работ по содержанию дорог в 1997 году опре-

делена на основании нормативов по методике, разработанной НПО "РосдорНИИ", и составляет 16274 тыс. руб. СМР в ценах 1991 г., или 93 процента к факту 1996 г. (95101350 тыс. руб. в действующих ценах).

Предусмотрено продолжение строительства обхода г.Клепиков.

В целях сокращения стоимости строительства планируется увеличить использование местных материалов для дорожных одежд, проводится эксперимент по применению стабилизатора грунта.

## Выполнение дорожных работ за 1996 год по Рязанскому ОУДХ (млн руб.)



Стоимость строительно-монтажных работ на 1997 год определена в сумме 13200 тыс. руб. в ценах 1991 г., или 63 процента к факту 1996 года (77948760 тыс. руб. в действующих ценах).

Учитывая недостаточное поступление денежных средств в территориальный дорожный фонд, на 1997 год запланировано отремонтировать всего 268 км автомобильных дорог.

Для выполнения дорожных работ задействованы: ГП "Рязаньавтодор", АО "Агродор", АО "Рязаньспецстроймеханизация", ТДСУ-1373, АОЗТ "ПМК" и другие.

При производстве ремонта участков автодорог предусмотрено комплексное ведение работ, т. е. устройство слоя асфальтобетонного покрытия, подсыпка и укрепление обочин, обновление обстановки пути.

Планируется ведение работ по разметке проезжей части автомобильных дорог на протяжении 1240 км на сумму 482,2 млн рублей.

По результатам проведенной паспортизации мостов, 30 процентов требуют выполнения ремонтных работ.

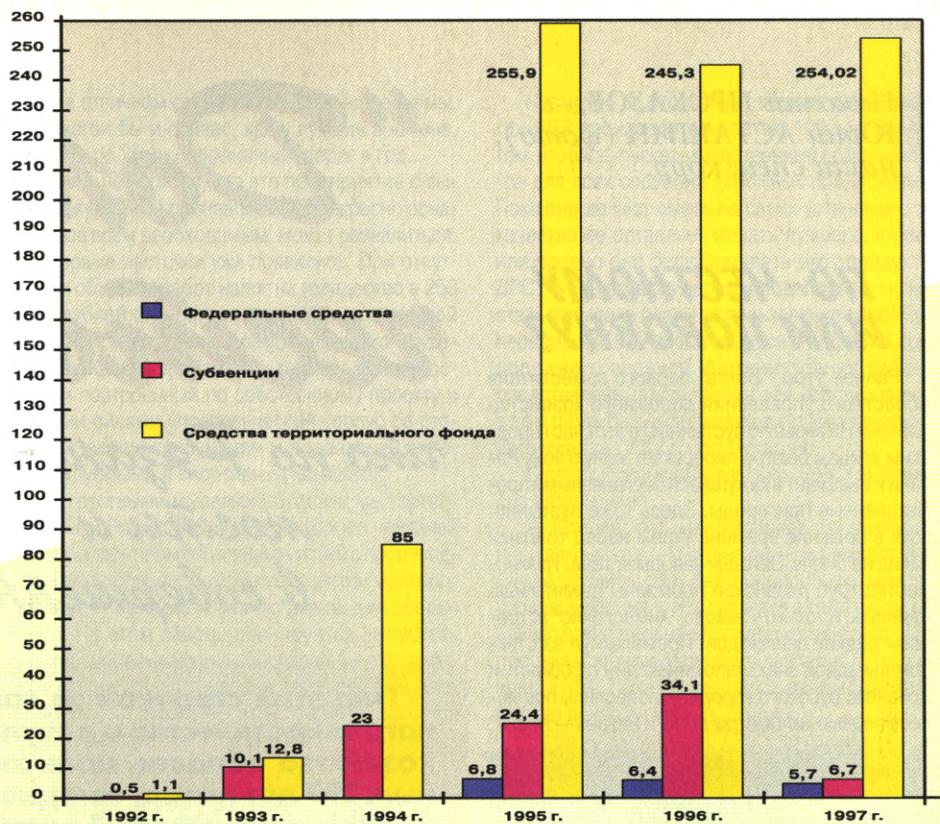
## Динамика инвестиционных возможностей имеющихся средств Федерального и территориального фондов

Программой намечено отремонтировать 32 железобетонных моста протяженностью 2015,62 п.м на сумму 9710,47 млн. руб. и 2 деревянных на сумму 389,3 млн. руб.

Для реализации Президентской программы "Дороги России" на 1997 год нашему управлению выделены субвенции на строительство дорог бывшего республиканского значения в сумме 18200 млн рублей, в том числе гарантированное финансирование — 6700 млн рублей, или 19,6 процента к факту 1996 года.

Аналогичная ситуация и с выделением средств на федеральную дорогу — из запланированных 10100 млн рублей на содержание и ремонт гарантировано финансирование лишь в объеме 5700 млн рублей.

Сложная экономическая ситуация сдерживает объемы финансирования жизненно необходимых объемов дорожных работ, что непосредственно влияет на эффективное использование мощностей дорожного комплекса области со всеми вытекающими последствиями.



# НАЛОГИ — ПОД КОНТРОЛЕМ ЭЛЕКТРОНИКИ

**Пять лет назад, 22 июня 1992 г., постановлением главы администрации области учет и контроль за поступлением налогов в территориальный дорожный фонд были поручены областному управлению дорожного хозяйства.**



чет поступающего налога по Рязани и ряду наиболее крупных районов области ныне полностью компьютеризирован, — рассказывает начальник отдела налогов Валентина Ильичева. — Причем соответствующая программа была подготовлена самими специалистами управления дорожного хозяйства и работает в сетевом варианте. Это дает возможность всем сотрудникам отдела по учету налогов работать с единой базой данных по всем налогоплательщикам.

Созданный специальный отдел осуществляет учет налогов по следующей схеме:

1. Ежеквартальная приемка расчетов по налогам, их проверка и виза, с которой отчет (второй экземпляр) сдается в налоговую инспекцию.
2. Учет поступающих платежей. Информация из банка поступает по модему, что освобождает работников отдела от ручного ввода информации.
3. Начисление пени и автоматическое формирование инкассовых поручений. В данной ситуации экономисту достаточно набрать лишь расчетный счет предприятия и дать машине задание на печать инкассового поручения.
4. Взыскание недоимок и пени (ведется через налоговые органы).

Такая схема учета налоговых платежей позволяет осуществлять полный контроль за состоянием платежей по каждому налогоплательщику на любую дату.

К сожалению, собранных в нашей области средств едва хватает только на поддержание существующей сети дорог в рабочем состоянии.

В 1996 г. доходная часть бюджета фонда была утверждена в сумме 394 млрд руб., из них территориальных налогов — 360 млрд руб., субвенций — 34 млрд руб. Фактически налогов собрано 238 млрд руб. (при имеющейся налогооблагаемой базе 281 млрд руб., или 84,7 проц.).

Причина разницы в доходной части между данными по бюджету и фактической налогооблагаемой базой в 79 млрд руб. общеизвестна — многие



предприятия неплатежеспособны. И хотя отделом на 1 января 1997 г. предъявлены к взысканию недоимка и финансовые санкции за просрочку платежей, налоги поступают с каждым днем все хуже.

Частично (на 30 проц.) положение поправляется проведением взаимозачетов. Большое значение имеет то, что в Рязанской области территориальный дорожный фонд остался, как и определено в Законе о дорожных фондах в РФ, внебюджетным и не был консолидирован в областной бюджет. Независимость фонда позволяет использовать при проведении взаимозачетов по неплатежам различные методы — зачет по налоговым освобождениям, договорам, вексялям, соглашениям и т. д.

Николай ПРОКАЗОВ,  
Юрий АСТАШИН (фото),  
наши спец. корр.

## ПО-ЧЕСТНОМУ ИЛИ ПОРОВНУ?

Раннее утро. "Волга" первого заместителя областного управления дорожного хозяйства Алексея Наумова по пустынным в этот час городским улицам быстро пересекает жилую зону Рязани и въезжает в кажущиеся бесконечными промышленные пригороды. Здесь тоже пустынно, хотя в прежние времена утром народ толпами валит на смену. Сегодня заводы встали. Из множества труб рязанской промзоны дымят лишь единицы, и только у завода "Химволокно" встречаем редких пешеходов. Промелькнул за стеклом въездной знак, напоминающий о 900-летию древнего русского города, и понеслись под колеса первые километры дороги Рязань — Рязжск.

Первый  
заместитель  
начальника  
ОУДХ  
А. Наумов.



Несколько странно сложилась современная структура дорожного хозяйства области. Если во многих других регионах служба заказчика создавалась, как правило, на базе существовавшего автодора, то Рязаньавтодор остался структурой, объединяющей подрядчиков, а служба заказчика появилась в 1992 г. независимо от него. В какой-то степени это способствовало отсутствию протекционизма в отношении ДРСУ, и рынок подрядчиков сложился из 50 предприятий. Среди них АО "Агродор", ГП "Рязаньавтодор", АО "Спецстроймеханизация", организации бывшего АОЗТ "Рязаньдорстрой", военные строители из ТДСУ-1373 и другие. Словом, все, кто имеет лицензии на производство дорожных работ, участвуют сегодня в содержании, ремонте и строительстве дорог на равных условиях.

По уровню обеспеченности техникой и способности к высококачественному производству работ все предприятия различны. И, как это положено по законам экономического развития, лучше оснащенные подразделения готовы уже сейчас победить в конкурентной борьбе маломощные структуры. Однако областное управление дорожного хозяйства, как государственный орган управления, стремится сдерживать конкуренцию всеми силами и не допустить развала подавляющего большинства дорожных предприятий области.

Любой специалист-дорожник осознает зависимость экономики регионов от состояния дорог и понимает, что рано или поздно в дорожное хозяйство будут вложены средства. Если сейчас не сохранить базы и коллективы, то большая часть этих средств уйдет на создание новых предприятий, а не новых дорог. Тем не менее людям нужна работа сию минуту, им нужно зарабатывать деньги, чтобы жить. И противоречие между спо-

# "Донесите честно и смело, что по Рязанскому проезду дороги, мосты и переправы состоят в совершенной исправности"

Под этой строчкой из самого первого документального свидетельства о результатах проверки дорожного хозяйства области, написанной исправником Полухиным 197 лет назад, сегодня могли бы подписаться и мы, проехав "с ветерком" по трассам Рязанщины более 600 км. Хотелось бы только добавить подробности о том, каких усилий стоит содержание современной сети дорог "в совершенной исправности" в условиях ставших хроническими недосбора налогов и недофинансирования.

собностью выполнить работу и возможностью получить заказ обостряется все больше.

Сейчас, чтобы обеспечить сохранность коллективов, ОУДХ отказалось от проведения подрядных торгов и распределило работы по содержанию дорог (на строительство средств нет) волевым методом. Естественно, отношение к этому руководителей самостоятельных, все еще крепких предприятий весьма негативное.

## ВНЕ КОНКУРЕНЦИИ

Первым подрядчиком, встретившимся на пути в Рязжск, оказалось Кораблинское ДПМК, одно из крупнейших предприятий АО "Агродор". Оно уже "расправилось" со своими конкурентами — строительными организациями района, о которых теперь напоминает разве что придоро-

жный указатель с надписью "АБЗ ПМК-9". Конечно, нынешних объемов катастрофически не хватает, и выжить ДПМК помогло использование местных стройматериалов — в частности свой щебеночный карьер, щебень из которого поставляется в соседние районы и в Рязань как дорожникам, так и предприятиям стройиндустрии. Не последнюю роль в выживании играет высококачественное выполнение работ. Что же касается возможной переориентации, к примеру, на придорожный сервис, то начальник Кораблинского ДПМК Олег Сапов ответил по-мужички мудро: мол, нельзя одной рукой двух телок доить. Профессионально можно выполнять только одно дело. И, надо сказать, это дело у него идет — за 24 года существования ДПМК зарплата рабочим не держивалась ни на один месяц.

Снова вьется серою лентой дорога, и под нескончаемый гул мотора первый заместитель начальника ОУДХ А. Наумов рассказывает о знакомых и близких каждому региону проблемах дорожников. Пока перспективы на лучшее в области не видны, и в программу 1997 г., как и повсюду, заложено снижение объемов строительства. Стройка теперь возможна разве что в исключительных случаях, в таком, например, как межобластной стык с Тамбовской областью в Сарайском районе. С хозяйской точки зрения все ясно. Достаточно трех километров дороги, и богатейший урожай сахарной свеклы, традиционно собираемый в этом районе, можно будет сдавать на Тамбовский завод в 20 км. А сейчас его везут более чем за 200 км, в Сасовский район. Остро стоит и вопрос стыка с Липецкой областью в Милославском районе. Но, известное дело, все упирается в средства. "Живых" денег нет. Хорошо еще, что можно решить некоторые проблемы по взаиморасчетам. Так, в этом году ОУДХ приобретает 5 комплексов комбайнов по устройству поверхностной обработки из Вышнего Волочка, гранитный щебень из Воронежской и Белгородской областей по взаимозачету через электроэнергию.



Начальник  
Кораблинского  
ДПМК  
О. Сапов.

## ВОРУЮТ...

За разговорами не замечаем, как въезжаем в Рязск, город, у которого даже название произошло от строительного термина "ряж". Здесь 2 дорожные организации: ДРСУ и ПМК. Они переклюнулись на содержание дорог — единственная статья, по которой еще можно получить объемы. Мы побывали на одном, самом сильном и способном "поглотить" остальных АОЗТ "ПМК-3". Как видно из названия, теперь это предприятие с частной собственностью.



Директор  
АОЗТ "ПМК-3"  
В.Лепихов.

— Нас вынудили стать частниками, — считает директор АОЗТ "ПМК-3" Валерий Лепихов. — А все отличие от госпредприятия лишь в том, что мы приобретаем технику и развиваем базу на свои "кровные", а они ждут, когда получат что-нибудь в аренду. В нынешней ситуации мы выигрываем за счет того, что можем выполнить все работы дешевле, потому что нет посредников между нами и заказчиком.

Есть чем похвастаться В.Лепихову. Его ПМК существует с 1988 г. Из 13 подобных предприятий области, созданных в то время для строительства дорог в Нечерноземной зоне, в "живых" остались только 4. Что же до ПМК-3, то оно всегда было первым по сути. Об этом свидетельствуют два переходящих Красных знамени времен застоя. Они попали сюда по итогам первого года работы предприятия и с тех пор никуда не "переходили".

Сейчас в ПМК более 200 единиц техники. Вся она упрятана в современные боксы. И это очень важно, потому что... воруют.

— Хорошо знаю по другим предприятиям, — рассказал ведущий инженер, куратор ОУДХ в регионе Геннадий Иванов, — стоит поставить на прикол технику и перестать платить зарплату, сразу же начинается воровство. За неделю от КАМАЗа одна рама остается. А в ПМК-3 вся тех-

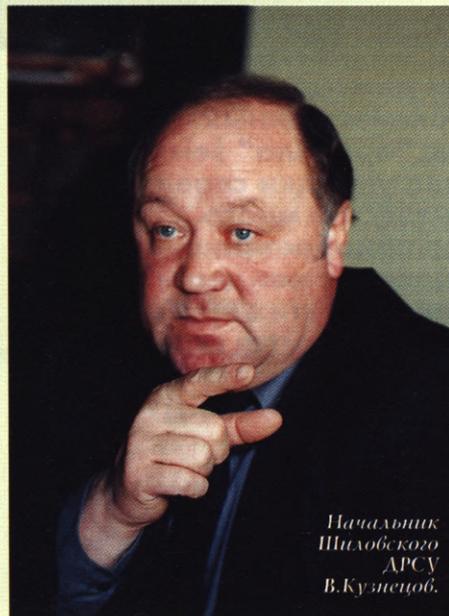
ника в отличном состоянии. Будь у них объемы, они могли бы и сейчас, как в лучшие времена, строить по 25 км современных дорог в год...

Даже не верится, что это предприятие с высокой культурой производства, прекрасно оснащенное всем необходимым, может развалиться. Но первые ласточки уже появились. При отсутствии объемов работ налог на имущество в 250 млн рублей становится для ПМК непосильной ношей, и, может быть, в самом недалеком будущем придется продавать и технику, и мастерские, и построенный по собственному проекту и своими силами управленческий корпус со столовой, овощехранилищем и подвалами, переоборудуемыми в спортивный комплекс.

С грустными мыслями покидали мы гостеприимный Рязск. На выезде из города неудачей закончилась попытка познакомиться с производственным процессом Рязского авторемонтного завода — не было комплектующих для сборки КДМ. На этом заводе планируется выпускать пескоструйное оборудование с установкой его на шасси грузовых автомобилей. Но в нынешних условиях об этом, видимо, остается только мечтать, хотя три опытных образца находятся в эксплуатации.

## "ЛЕСНОЕ" ДРСУ

Проезжаем село Дегтяное с приветливо выстроившимися вдоль дороги "журавлями" колодцев, Ухоловский и Сапожковский районы. В каждом из них содержание дорог поделено между ДРСУ автодора и ДПМК Агродора.



Начальник  
Шиловского  
ДРСУ  
В.Кузнецов.

После короткого участка федералки Москва — Самара въезжаем в Шилово. На дорогах Шиловского района работают 3 организации: ДПМК, ХДПМУ и ДРСУ. Мы заезжаем в самую крупную — ДРСУ АО "Автодор". В нем работают пока 180 человек. Из-за отсутствия работы и обеспеченности заказами на 50 процентов от уровня прошлого года предстоит массовое сокращение. Рабочий день начальника ДРСУ Василия Кузнецова начинается со слез домочадцев сокращенных и намеченных к сокращению сотрудников. И, конечно, он пытается сделать все возможное, чтобы занять людей работой. В наш приезд вся территория базы ДРСУ была завалена... лесом. Здесь открыт столярный цех. На корню закуплено 1200 куб. м древесины. Планируется выпуск деревянных стоек для дорожных знаков из бруса размером 10 на 10 см и оригинальных автобусных павильонов.

Несмотря на отсутствие заказов, начат монтаж АБЗ производительностью 100 т/ч. Идея в том, чтобы выпускать качественный асфальтобетон для всех соседних дорожных предприятий. Пока они делают смесь на своих установках, но качество ее оставляет желать лучшего, и рано или поздно они будут закупать этот продукт в ДРСУ. Кое-каким мизерным подспорьем может стать взимание платы за пользование паромной переправой. Не чураются здесь и открытия природного сервиса. Администрации района представлены предложения для использования в этих целях базы сокращаемого производственного участка ДРСУ в пос. Путятино.

В своих суждениях начальник ДРСУ В.Кузнецов категоричен.

— Все мелкие, маломощные организации надо закрывать, — считает он, — и немедленно. Лучше оставить одну работоспособную, чем три разваливающиеся. Что касается автодора, то мы сейчас отчисляем на его содержание всего один процент прибыли. И особого давления отсюда не чувствуем. Пока существуют взаиморасчеты вместо денег, он нам необходим.

От базы Шиловского ДРСУ до границы Касимовского района — 70 км, и, пожалуй, самая заветная, но увы, пока несбыточная мечта начальника ДРСУ получить заказ на капитальный ремонт этой дороги и выполнить его в течение строительного сезона.

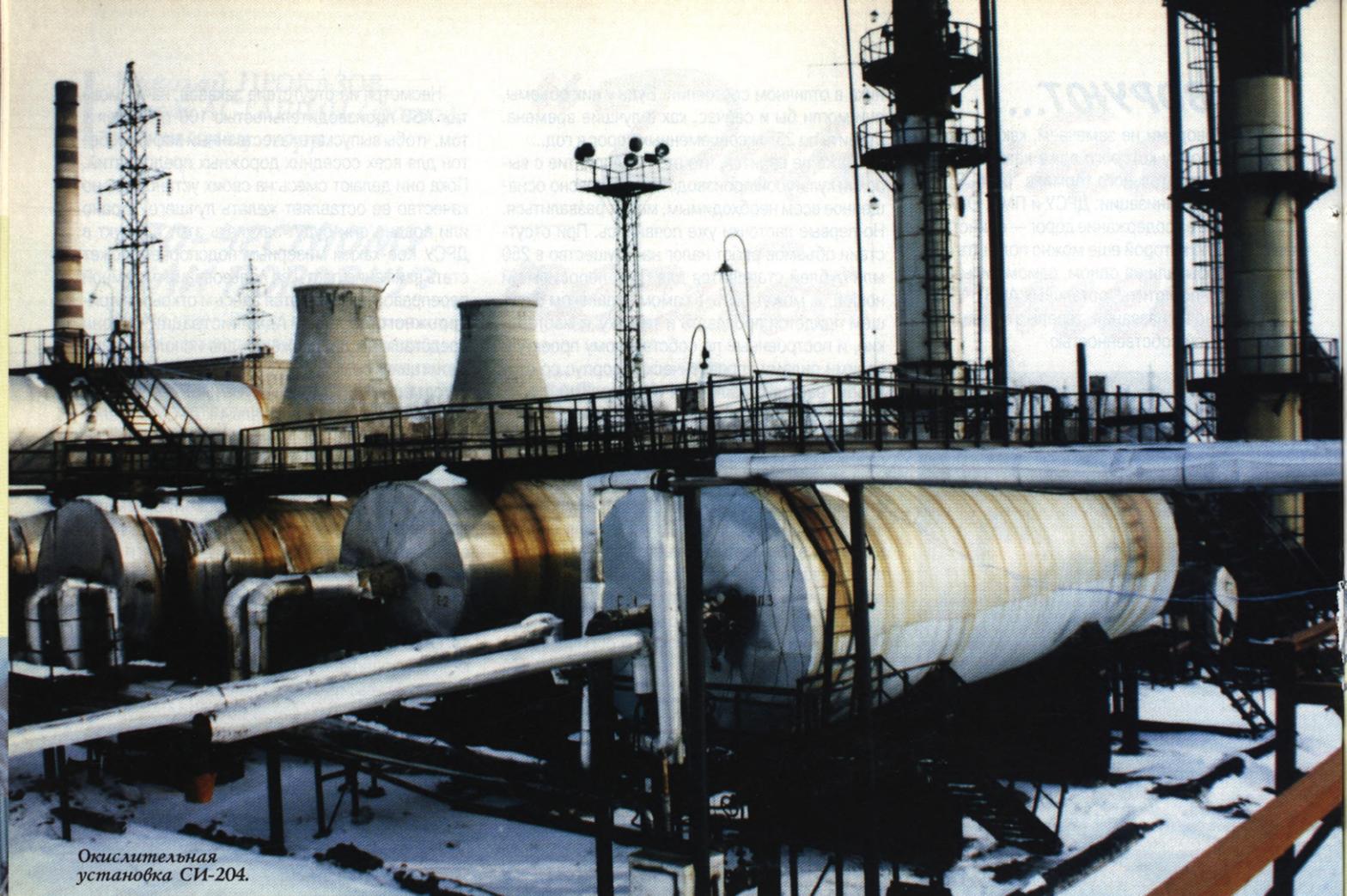
Вдоль этого участка пути тут и там видны следы энергетического кризиса. Даже у многоэтажных домов с центральным отоплением навальены горы дров, а из окон торчат трубы незаменимых "буржук"...

## ЧТО ЗА ПОВОРОТОМ?

Касимовский район встретил нас обилием дорожных знаков. И это неудивительно, ведь в Касимовском ДРСУ есть свой участок по их изготовлению, и вместе с Рязанским участком они обеспечивают полностью потребности дорог области.

Проблемы у Касимовского ДРСУ те же, что и у коллег. Самое главное — нет объемов работы. Отличие единственное: здесь решили не отправлять людей в неоплачиваемые отпуска и не сокращать их, а в ожидании лучших времен перейти на трехдневную рабочую неделю. Правда, теперь трудно решить, что же можно считать основным видом деятельности — работу в ДРСУ или работу на своем огороде, сбор ягод и грибов, ловлю рыбы. Хорошо хоть, природа здесь с остановкой крупных предприятий возвращается к своему прежнему состоянию времен царствования царевича Касима, оставившего свое имя району. Так исторически сложилось, что именно здесь много татарского населения, много татарских названий. Есть татарский "след" и в ДРСУ. Там работает электриком... главный касимовский мулла.

Из Касимова выбрались в сумерках. До Спас-Клепиков домчались быстро, а дальше начался один из самых сложных участков в области. На 70 километров до Рязани приходится более 100 поворотов, и фары машины то и дело выхватывали из темноты полосатые красно-белые указатели и черные змейки, обозначающие крутые повороты. Все знаки ярко светились в лучах фар, невольно напоминая слова инспектора Полухина о "совершенной исправности" рязанских дорог. Но, несмотря на это, не давала покоя мысль о том, что с ними будет через несколько лет при столь резких поворотах российской дорожной политики.



Окислительная установка СИ-204.

**О современном оборудовании для содержания дорог, для выпуска высококачественных асфальтобетонных смесей, для "прокола" земполотна и для проверки качества укладки слоев дорожной одежды известно много. Но как быть, если для приобретения дорогостоящего оборудования нет денег? Некоторыми секретами решения этих проблем с помощью подручных средств делится главный инженер Рязанского областного управления дорожного хозяйства Сергей Абдулаевич АБДУЛАЕВ.**

## 1.

Необходимость применения модифицированного битума и битумных эмульсий диктует сама жизнь. По предварительным данным, сбор налогов в этом году составит 63 процента от уровня прошлого года. Поэтому с целью сохранения дорог области мы резко увеличили объемы работ по поверхностной обработке. При использовании в этих целях модифицированного битума значительно усиливается сцепление слоя поверхностной обработки, а срок службы, по нашим данным, увеличивается на 5 лет. Конечные результаты оправдают все первоначальные затраты.

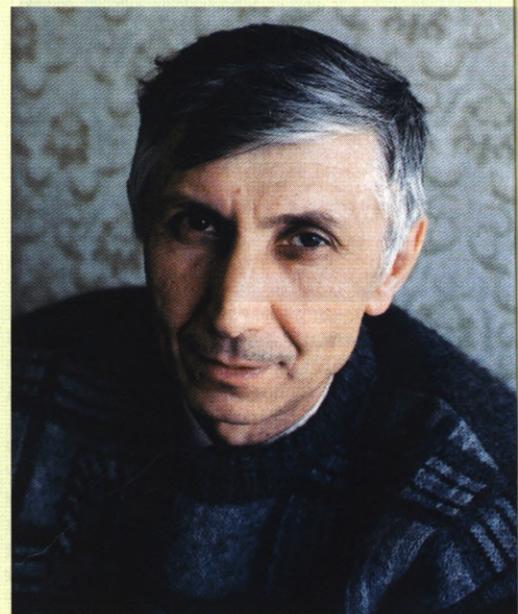
Другая причина — необходимость строительства дорог к населенным пунктам с малой численностью жителей. Учитывая, что интенсивность движения там невелика, ОУДХ приняло решение и вышло с ходатайством в администрацию области о строительстве таких дорог шириной 4,5 м со щебеночным покрытием. Укрепление покрытия битумной эмульсией обойдется намного дешевле, чем применение в строительстве асфальтобетона.

В Рязанской области на некоторых предприятиях есть установки по приготовлению модифицированного битума и битумных эмульсий, но, как показали лабораторные исследования, их качество не соответствует параметрам дорожного строительства и нашим требованиям.

Высококачественный битум выпускается на Рязанском картонно-рубероидном заводе, но там нас не устроила цена: 1900—1800 млн руб. за тонну.

Кроме того, мы стремились развить собственное производство, ведь сторонние организации в большинстве нестабильны, не дают гарантии долговременного сотрудничества, не дают возможности маневра в параметрах и объемах производства.

Главной задачей для нас было максимальное использование имеющегося оборудования без капитальных затрат. Поэтому вместо закупки существующих установок при нашей безденежности мы решили "изобрести велосипед". Собрали опытных производственников, посоветовались, выработали тактику и под руководством главного инженера автодора П. Стоянова на базе окислительной установки СИ-204 смонтировали та-



Главный инженер Рязанского ОУДХ С. Абдулаев.

кое оборудование и можем получать на нем битум любых необходимых нам параметров.

В качестве наполнителя мы применили немецкий порошок "Кротон Д". Но импортный наполнитель значительно увеличивает стоимость продукции. Поэтому ведем работу по использованию в качестве наполнителя нефтеполимерных смол. Наш подрядчик — Спецстроймеханизация — на базе своего АБЗ после небольшой модернизации превратил установку для приготовления кровельного лака в установку для выпуска модифицированного битума. И если битум на порошке "Кротон Д" стоит 1,5—1,6 млн руб., то стоимость битума на основе нефтеполимерных смол — всего 1,1 млн руб. Такой битум будет применяться на доро-

# КТО НА ВЫДУМКУ ЖИТЕР?

гах местного значения при устройстве асфальто-бетонного покрытия.

Так же обстоят дела и с приготовлением битумной эмульсии. Во времена дорожного бума и программы "Дороги Нечерноземья", когда планировались громадные объемы строительства, на одном из рязанских АБЗ Агродора была смонтирована установка по приготовлению битума. Сейчас ее переоборудуют и модернизируют для приготовления битумной эмульсии. Затраты на переоборудование составят всего 20—25 млн руб.

Думаю, в этом году при минимальных затратах средств мы сумеем обеспечить потребности наших дорог в модифицированном битуме и битумной эмульсии.

## 2.

В прошлом году по примеру автодороги Москва — Санкт-Петербург для борьбы со скользкостью на дорогах мы начали применение солевого раствора. В нашей области есть такие скважины на территории завода "Химволокно" и в Сапожковском районе, но содержание солей в них различно. Как показали испытания, применение раствора из Сапожковской скважины с содержанием соли 0,15 грамма на кубический сантиметр эффекта не дает. Зато применение раствора с завода "Химволокно" с содержанием соли 0,21 грамма достаточно эффективно при температуре воздуха до минус 10 градусов.

Эксперимент показал, что солевой раствор может растворять накат толщиной 10—15 см за полчаса. После этого образовавшуюся "шугу" надо немедленно убрать с покрытия, иначе через несколько часов действие раствора прекратится и дорога вновь покроется коркой.

Для розлива солевого раствора мы приспособили автогудронаторы, изготовив для них специальные "гребенки". Оптимальный размер отверстий в них подобран опытным путем и составляет 4 мм. Технология розлива остается в стадии доработки. Пока приходится регулировать подачу раствора скоростью автогудронатора. Меньше накат — больше скорость. Средний расход жидкости — до 300 граммов на один квадратный метр.

Сейчас мы проводим подготовительные работы к следующему сезону. Дело в том, что выход раствора из скважины небольшой. Заправка гудронатора происходит в течение 2 часов. Чтобы ускорить эту операцию и приблизить расходный материал к месту проведения работ, в местах расположения песко-соляных баз и там, где этого требует обстановка, будут установлены емкости, в которые можно заблаговременно завести раствор и расходовать его по мере надобности. На особо сложных участках поставим железнодорожные цистерны на 60 куб. м.

Сложность представляет вопрос с отводом земли, но, думаю, решим и его. Это необходимо, поскольку зимнее содержание с применением солевого раствора значительно дешевле, чем применение традиционной песко-соляной смеси. Тем более что соль мы приобретаем за денежные перечисления, а раствор — по взаимозачету.

## 3.

Для Рязанской области особую проблему составляет большой объем работ по ремонту и замене железобетонных труб. При выполнении этих мероприятий традиционным способом необходимо сделать объездную дорогу, вскрыть,

выкопать котлован и снова заделать дорожное полотно. Все это требует значительных средств. Поэтому в прошлом году мы впервые попробовали использовать тоннельный способ.

В Рязани Тульский филиал Тоннельподземстрой ведет строительство подземных сооружений для сброса канализационных стоков. Мы привлекли эту организацию в качестве подрядчика. Опыт работы показал высокую эффективность применения нового для нас метода, и в этом году мы увеличиваем объем работ с применением тоннельного способа.

Выгоды очевидны. Трубы заменяются без разрыва земляного полотна, движение не прерывается. Использовать способ можно при расстоянии от дорожного покрытия до верхней кромки трубы от 1,2 до 3 и более метров.

Нередко бывает, что замены требует одно или два звена трубы, и, кажется, можно было бы не вскрывать дорожное полотно полностью и не трогаться на строительство объезда. Но при этом практически невозможно качественно заделать стыковочные швы. Особенно в трубах небольшого диаметра. Применение тоннельного способа дает возможность тщательно проконопатить и заделать швы в трубах до 0,75 м в диаметре.

## 4.

Контроль за качеством асфальтобетонного покрытия традиционно осуществлялся с помощью отбора кернов. Метод этот трудоемок, непроизводителен и малоэффективен. Он не может объективно отразить общую картину качества покрытия из-за регламентированного числа проб.

В целях экономии средств и усиления широты контрольных проверок по нашему заданию в НПП "Резонанс" разработан оригинальный прибор по определению толщины асфальтобетонного покрытия в диапазоне от 30 до 100 мм.

По заключению ГП "РосдорНИИ", **"актуальность разработки прибора по определению толщины асфальтобетонного покрытия неразрушающим методом не вызывает сомнения, поскольку до настоящего времени подобных приборов в дорожной отрасли России не существует, а потребность в них велика"**. Разработка прибора была включена в план НИР.

В феврале этот прибор, изготовленный пока в одном экземпляре, был испытан на полигоне СНПЦ "Росдорцех" и рекомендован к применению. Данные испытаний показывают, что им можно проверить коэффициент уплотнения практически в любой точке покрытия, с точностью до полуметра определить границы дефектного участка. Члены комиссии отметили, что потенциальные возможности прибора УКТАП-1 не исчерпаны.

Технологическую схему прибора и принцип действия, основанный на применении ультразвука, можно использовать в составе мобильной дорожной лаборатории и в других приборах контроля качества.

Первый шаг уже сделан, и будущее у этого прибора есть.

**Вывод от знакомства со всеми нашими новшествами может быть только один: хорошо, когда есть средства на приобретение новейшего оборудования, а если их нет, то надо стремиться максимально использовать уже имеющиеся мощности, ведь есть в нашей отрасли и умелые руки, и светлые головы.**

Записал Николай ПРОКАЗОВ,  
фото Юрия АСТАШИНА



# ПУТЕВКА В ЖИЗНЬ

Недавно более 200 юношей и девушек вместе с дипломом об окончании Рязского дорожного техникума получили путевку в жизнь.

Очередной выпуск специалистов для директора техникума Анатолия Васильевича Калинкина стал праздником тройне. Это событие совпало с 10-летним юбилеем его работы в техникуме и с его 60-летием. Ну а в день любого юбилея полезно вспомнить прошлое.

Николай ВАСИЛЬЕВ,  
Юрий АСТАШИН (фото).



А.Калинкин вручает дипломы выпускникам.

изводителя, машинистки. Учитывая сложности с устройством на работу, столь широкий спектр обучения привлекает выпускников школ.

— Раньше бывали недоборы, принимали практически всех желающих, — рассказывает заместитель директора по учебной работе А.Ляшенко. — Достаточно было тройки по всем предметам иметь. Сейчас у нас конкурс в среднем 2,5 человека на место, есть возможность выбирать...

Изменился и контингент учащихся. Прежде сюда приезжали абитуриенты издалека, много учащихся было из Средней Азии. Сейчас учиться едут в основном из ближайших областей. Время такое, что родители боятся далеко детей отпускать.

Значительную часть поступающих составляют дети дорожников. Тут, конечно, сказывается влияние родителей, по себе знающих, что в техникуме не только дадут глубокие профессиональные знания, но и сумеют заинтересовать ребят спортом, самодеятельностью, организуют их свободное время. В техникуме работают больше десятка спортивных секций и кружков самодеятельности, регулярно проводятся вечера, соревнования, конкурсы. А самое важное — то, что до 70 процентов выпускников после окончания получают работу по специальности. Об этом заботится созданная в техникуме комиссия по трудоустройству.

**Разъехались по рабочим местам выпускники, уже сейчас мечтающие вернуться в стены техникума на намеченную через несколько лет встречу, а у А.Калинкина и его коллектива новые хлопоты с новыми абитуриентами. От них зависит, какими будут завтрашние дорожники.**

*Идет учеба.*

**Р**язский дорожный техникум был основан в 1941 г. на базе профтехшколы, существовавшей еще с 1919 г. Даже в те суровые годы остро требовались ремонтники, мастера, десятники и другие специалисты-дорожники. До 1987 г. техникум подготовил около 10 тыс. человек по специальности "Строительство, эксплуатация и ремонт автомобильных дорог и аэродромов". К тому времени в дорожных организациях Рязанской, Тамбовской, Липецкой, Белгородской, Пензенской, Смоленской областей уже работали по 170—200 выпускников техникума. Многие из них возглавляли ДРСУ, ДСУ, работали главными инженерами.

Новые времена требовали и новых специалистов. Современный этап развития техникума совпал с назначением на должность директора А.Калинкина. При нем подготовка кадров стала идти по всем направлениям дорожного строительства. Открылись факультеты "Эксплуатация и ремонт подъемно-транспортных строительных дорожных машин и оборудования", "Экономика и планирование в дорожно-строительной отрасли" и казавшийся совсем недавно экзотическим и непонятым "Менеджмент в дорожно-строительной отрасли".

Современная учебная и техническая база позволяет не только готовить техников-механиков, но и использовать техникум как региональный учебный центр для повышения квалификации специалистов дорожной отрасли. Причем на семинары и учебу приезжают не только из Рязанской и соседних областей, но даже с Дальнего Востока. Здесь есть на что посмотреть.

В современном учебном корпусе 34 учебных кабинета и 10 лабораторий, оснащенных всем необходимым оборудованием, богатая библиотека. Есть и своя база дорожно-строительной техники и автомобилей, которым простаивать не приходится. Выпускники — строители и механики в обязательном порядке, а остальные по желанию — приобретают рабочую профессию слесаря, механизатора, водителя категорий "В" и "С". Экономисты и менеджеры дополнительно получают профессии оператора ПЭВМ, делопро-



# III ПАН-ЕВРОПЕЙСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ТРАНСПОРТУ ХЕЛЬСИНКИ (ФИНЛЯНДИЯ);

23-25 ИЮНЯ 1997 ГОДА

# III PAN-EUROPEAN TRANSPORTATION CONFERENCE HELSINKI (FINLAND);

JUNE 23-25 1997

На Критской конференции  
(1994 г.) были определены  
9 трансевропейских  
коридоров:

- 1 Хельсинки—Таллин—Рига—  
Каунас—Варшава с ответвлением  
Рига—Калининград—Гданьск;
- 2 Берлин—Варшава—Минск—  
Москва;
- 3 Берлин—Вроцлав—Катовице—  
Львов—Киев с ответвлением  
Дрезден—Вроцлав;
- 4 Дрезден—Прага—Братислава—  
Будапешт—София—Стамбул  
с ответвлениями Нюрнберг—  
Прага, Вена—Дьер, Арат—  
Бухарест—Констанца, София—  
Салоники;
- 5 Триест—Любляна—Будапешт—  
Ужгород—Львов с ответвлениями  
Братислава—Жилина—Кошице—  
Ужгород, Риека—Постойны;
- 6 Гданьск—Катовице—Жилина  
с ответвлением Торун—Познань;
- 7 река Дунай;
- 8 Дуррес—Тирана—Скопье—  
София—Бургас;
- 9 Хельсинки—Санкт-Петербург—  
Москва—Киев—Любашевка—  
Кишинев—Бухарест—Пловдив  
с параллельным ходом  
Санкт-Петербург—Псков—  
Витебск—Киев с 2 ответвлениями:  
(9 а) Киев—Минск—Вильнюс—  
Калининград—Клайпеда  
и (9 в) Любашевка—Одесса.



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ,  
МИНИСТЕРСТВО ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ,  
ФЕДЕРАЛЬНАЯ АВИАЦИОННАЯ СЛУЖБА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

представляют:

## ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО РАЗВИТИЮ КРИТСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ

Вологодская областная универсальная научная библиотека  
(Транспортные направления) www.booksite.ru

MINISTRY OF TRANSPORT OF RUSSIAN FEDERATION;  
MINISTRY OF COMMUNICATIONS;  
FEDERATIVE AVIATION SERVICE OF RUSSIAN FEDERATION

are submitting:

## PROPOSALS ON DEVELOPMENT OF CRETE TRANSPORTATION CORRIDORS

(Transportation direction)

# МОСКВА— РОСТОВ— НА-ДОНУ— НОВОРОССИЙСК

Транспортный коридор Москва—Ростов-на-Дону—Новороссийск является непосредственным продолжением Критского коридора № 9. В пределах территории России его предлагается расширить за счет включения участков железнодорожной и автомобильной сети со вспомогательными инфраструктурными сооружениями. В экономическом, социальном и транспортно-технологическом отношении направление от Санкт-Петербурга до Новороссийска представляет единое целое и обозначается как Балтика—Центр—Черное море (БЦЧ).

Протяженность БЦЧ более 2 тыс. км, и он может обеспечить потребность в интермодальных перевозках обширного региона общей площадью около 1 млн кв. км с населением свыше 60 млн человек. Граничными пунктами транспортного коридора на севере являются порты Санкт-Петербург, Выборг, Приморск, а также сухопутные пограничные переходы между Россией и Финляндией. На юге — морские порты Новороссийск,

Туапсе, Таганрог и речные Ростов, Азов, Ейск, Темрюк.

Перевозки всех грузов, обслуживаемых транспортным коридором БЦЧ, составляют примерно пятую часть от всех перевозок РФ. На рассматриваемом направлении транспортные коммуникации в основном соответствуют международным требованиям. На всем протяжении имеется двухпутная электрифицированная железнодорожная магистраль, обладающая высокой пропускной способностью. Основные пункты направления связаны автомобильными дорогами федерального значения. В навигационный период перевозки могут осуществляться по внутренним водным путям на всем протяжении от Санкт-Петербурга до Азова.

Для обеспечения необходимого качества выполнения интермодальных перевозок потребуется провести реконструктивные и организационные мероприятия. К первоочередным относятся: совершенствование способов содержания существующих транспортных коммуникаций (железных и автомобильных дорог), реконструкция грузовых железнодорожных станций, строительство комплексных грузовых терминалов, создание информационно-логистических центров для эффективного управления интермодальными перевозками.

Транспортный коридор БЦЧ является составной частью интермодальной

трансевропейской сети. Его граничные пункты имеют непосредственные выходы в Скандинавские страны и страны Западной Европы, через порты Черноморско-Азовского бассейна в страны Южной Европы и Балканского полуострова. Железнодорожные линии транспортного коридора БЦЧ взаимодействуют с остальной железнодорожной сетью стран СНГ. Автомобильные дороги коридора по технико-эксплуатационным параметрам согласованы с другими дорогами.

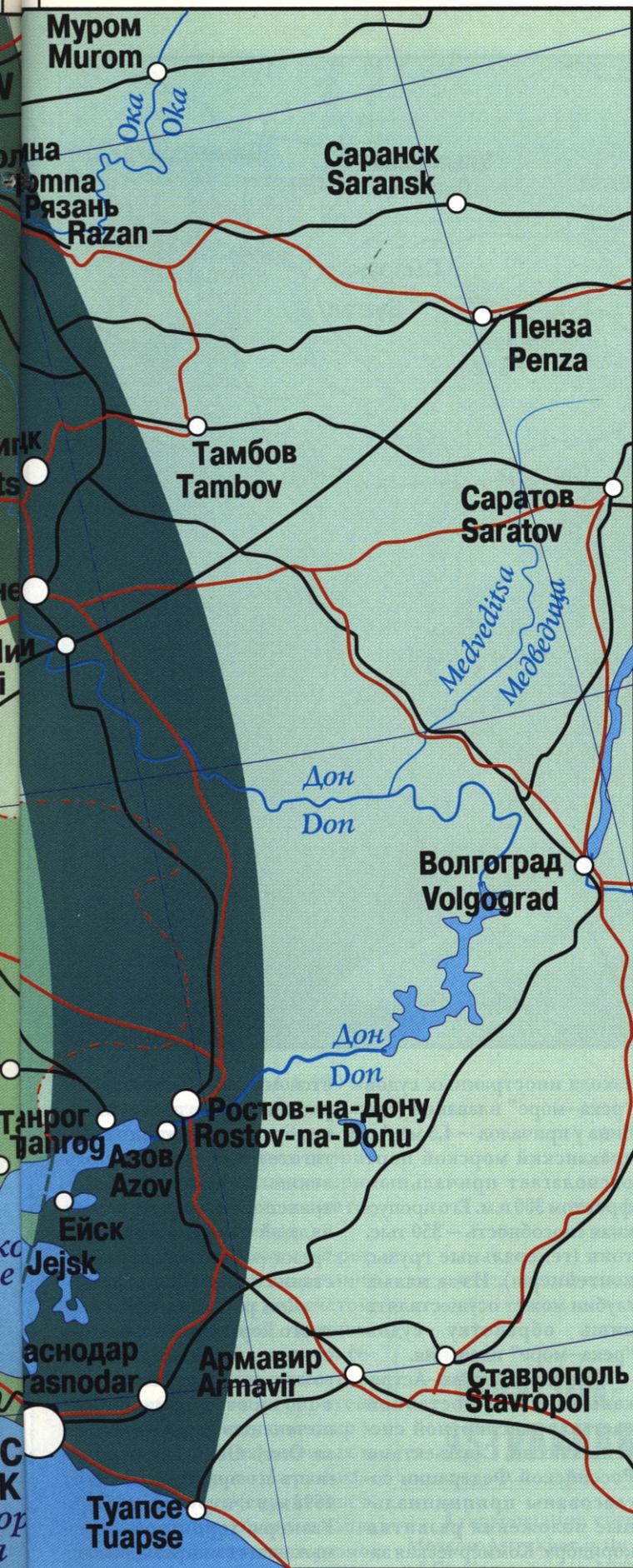
Перевозки терминальных грузов (грузов, которые могут перевозиться по интермодальным технологиям) железнодорожным и автомобильным транспортом к 2005 году, между областями и краями, тяготеющими к транспортному коридору, могут достигнуть 8–9 млн тонн.

Грузовые терминалы на направлении БЦЧ имеются в достаточном количестве, и при определенной модернизации они могут быть объединены в терминальную сеть, которая способна обеспечить все экспортно-импортные перевозки и распределительные функции.

Предварительные проработки показали, что в Московском регионе необходимо создать 2 крупных многофункциональных терминала (общая потребность в капитальных вложениях — порядка 290 млн долл. США). На северном конце транспортного коридора нужен терминальный ком-



плекс в районе порта Ломоносов (около 300 млн долл.). На юге необходимы новые терминальные комплексы для Новороссийского транспортного узла и в районе Азова (капиталовложения составят порядка 387 млн



## MOSCOW- ROSTOV- ON-DON- NOVOROSSIYSK

Transportation corridor Moscow-Rostov-on-Don-Novorossiysk is the part of Crete corridor № 9. Within the Russian territory it is offered to expand it by developing railway and highway networks with additional social facilities. From economic, social and transport-technological points of view St-Petersburg—Novorossiysk direction is the integrity and can be defined as Baltic-Center-the Black Sea (BCB).

The length of BCB is more than 2 thousand kms. This direction gives opportunities to fulfil intermodel shipments within the territory about 1 mln sq.km with the population over 60 mln. Border locations in the north are the ports of St-Petersburg, Vyborg, Primorsk as well as land transitions on Russia—Finland border. In the south — sea ports of Novorossiysk, Tuapse, Taganrog and river ports of Rostov, Azov, Jeisk, Temryuk.

Shipments of all cargoes via BCB make up the fifth part of all Russian shipments. BCB corresponds to international standards. BCB has 2-way electrical railroad with high traffic capacity along its whole length. The main points of BCB are connected by federal highways.

During navigation period shipments can be carried

ed by rivers from St-Petersburg to Azov.

It is necessary to make reconstructions and some other arrangements to improve the quality of intermodal shipments. The top urgent one is the improvement of ways of keeping current transportation networks (railways and highways), reconstruction of cargo railway stations, construction of terminals, arrangement of information-logistics centres for effective management of intermodal shipments.

Transportation corridor BCB is the integral part of Transeuropean intermodel network. Its border points has direct ways out to Scandinavian and West-European countries via the ports of Azov-Black-Sea region and to the countries of South Europe and the Balkan Peninsula. Railways of BCB are interconnected with railway network of FSU. Technical characteristics of BCB highways correspond to those of other highways.

The forecast for 2005 terminal shipments is 8-9 mln tons by rail or trucks (cargoes shipped in accordance with intermodel technologies) within the BCB regions.

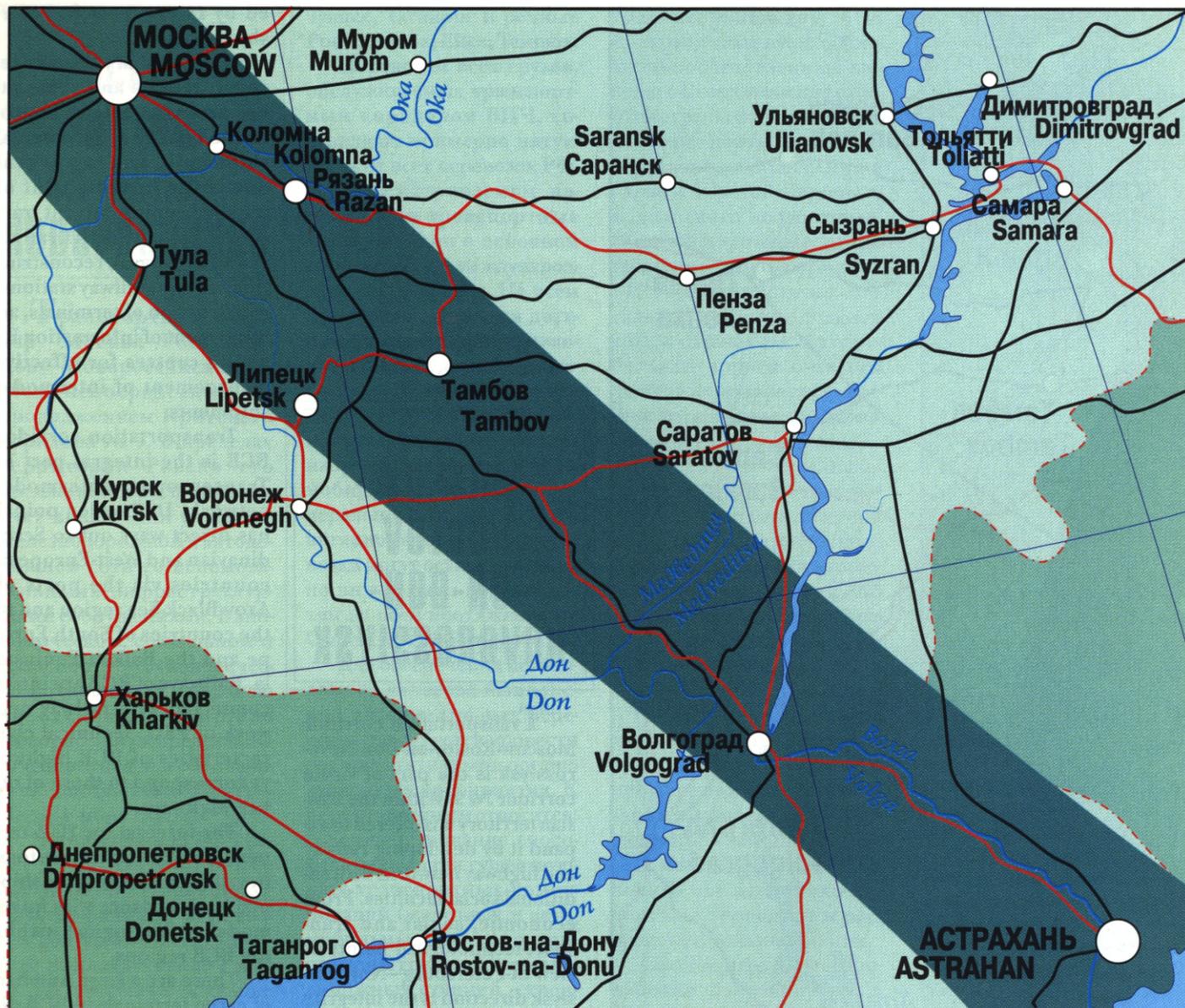
There are a large number of cargo terminals in BCB direction, which could be modernised and consolidated into a terminal network to fulfil export-import shipments and distribution.

As the result of preliminary study of the problem, it was announced, that it is necessary to create 2 large multi-functional terminals (total investments should be about \$ 290 mln). It is necessary to create terminal complex in the port of Lomonosov (the north part of BCB corridor; about \$ 300 mln). In the south terminal complexes are necessary for Novorossiysk transportation junction and for Azov region (investments will make up \$ 387 mln). Regional authorities and transportation enterprises are interested in creation of terminals (there is already the agreement to provide land lots).

It will take over 5 years to carry out BCB transportation corridor project Moscow-Rostov-on-Don-Novorossiysk.

долл. США). Заинтересованность в создании терминалов проявляют региональные власти (есть принципиальное согласие на выделение земельных участков), а также транспортные предприятия.

От начала осуществления проекта транспортного коридора Москва—Ростов-на-Дону—Новоросийск до его внедрения, по мнению специалистов, потребуется не менее 5 лет.



## МОСКВА— АСТРАХАНЬ

Транспортный коридор Москва—Астрахань является продолжением Критского коридора № 9. Выход на Астрахань обеспечивает (через морские транспортные системы) кратчайший транспортный маршрут между странами Северной и Западной Европы и Прикаспийского региона.

На направлении Москва—Астрахань транспортные коммуникации по своим техническим параметрам в основном соответствуют международным требованиям. На всем протяжении имеется двухпутная желез-

ная дорога. Длина автомобильной магистрали федерального значения — 1220 км. На южном участке направления расположены два крупных речных порта — Волгоградский и Астраханский. Волгоградский речной порт имеет 14 механизированных причалов общей протяженностью 1177 п.м. Его пропускная способность по переработке тарно-штучных и контейнерных грузов — 600 тыс. тонн. Астраханский речной порт имеет 8 механизированных причалов общей протяженностью 967 п.м. Технические возможности порта позволяют осуществлять перегрузку около 700 тыс. тонн генеральных грузов, в том числе 350 тыс. тонн в крупнотоннажных контейнерах. Он открыт для

захода иностранных судов “река—море” плавания (глубина у причалов — 4,5 м). Астраханский морской порт располагает причальным фронтом 300 п.м. Его пропускная способность — 350 тыс. тонн (генеральные грузы, контейнеры). Из-за малых глубин может осуществлять лишь обработку судов “река—море” плавания.

Коридор Москва—Астрахань является составной частью транспортной системы России. С субъектами Российской Федерации согласованы принципиальные положения развития коридора. Коммерческая заинтересованность в этом фирм и компаний, действующих на рынке транспортных услуг, основывается на крайне выгодном геополитическом и географическом направлении коридора, ключевым транспортным звеном которого являет-

ется Астраханский узел. Через него проходят все внешнеторговые грузопотоки, тяготеющие к этому направлению. В 1996 г. грузооборот транспортного узла с перевалкой грузов на суда “река—море” плавания составил более 1 млн тонн.

Для развития транспортного коридора необходимо строительство Астраханского морского торгового порта в 100 км от Астрахани ниже по течению (в районе поселка Оля). Общая протяженность его причалов составит 4694 м, в т.ч. грузовых 3674 м. Размеры территорий, примыкающих к пирсам, обеспечат размещение сооружений разветвленной сети подъездных автомобильных и железнодорожных (подкрановых, тыловых, прикрановых) путей. Для прохода судов к причалам запроектирован подходный канал с двухсторонним движением дли-



ной 800 м, шириной 120 м, глубины подходного канала и у причалов — 6 м. Здесь же предусматривается строительство причала для приема железнодорожно-автомобильных паромов.

Проектный грузооборот порта — 8,0 млн тонн различных грузов в год (с расчетом круглогодичной навигации), в т.ч. 2,7 млн тонн генеральных грузов (металлы, оборудование, контейнеры, тарно-штучные и др.), 5,3 млн тонн навалочных и лесных грузов. На реализацию проекта (строительство порта) требуются капитальные вложения в размере 382,5 млн долларов США.

Практические действия по созданию и развитию объектов транспортного коридора Москва—Астрахань осуществляются в соответствии с федеральными и региональными программами развития.

## MOSCOW- ASTRAKHAN

**T**ransportation corridor Moscow-Astrakhan is the part of Cretian corridor № 9. The way out to Astrakhan gives the shortest route (via sea transportation network) connecting the countries of North and West Europe and Precaspian region.

As for technical characteristics of transportation com-

munications in the direction Moscow-Astrakhan, they mainly correspond international standards. The direction has 2-ways railroad. The length of federal highway is 1220 km. In the south there are two large ports — Volgograd and Astrakhan. Volgograd port has 14 equipped moorages with total length of 1177 m. Its breakbulk and containers handling volume capacity is 600 thousand tons. Astrakhan port has 8 equipped moorages of 967 m in length. Technical capacities of the port give the oppor-

tunity to transload about 700 thousand tons of general cargo, including 350 thousand tons in 20' and 40' containers. It is open for foreign vessels "river-sea" (the depth at moorages is 4,5 m). Astrakhan port has 300 m moorage. Cargo volume capacity is 350 thousand tons (general cargoes, containers). As it is shallow the port can handle only "seariver" vessels.

The corridor Moscow-Astrakhan is the integral part of Russian transportation network. Principal positions has been already discussed with regions of Russian Federation. The commercial interest of transportation companies is based on profitable geopolitical and geographical directions of the corridor, where the key transportation junction is Astrakhan. It has the largest turnover of international cargo. In 1996 cargo volume capacity of Astrakhan transportation junction was 1 mln tons, including transshipment cargoes on vessels "river-sea".

To develop further transportation corridor it is necessary to build a port in 100 km from Astrakhan down the river (in the district of Olya villiage). Total length of moorages is 4694 m, including cargo ones — 3674 m. Areas adjusting to piers are sufficient for setting up an extensive network of auto and railway spurs (for cranes, etc). It is planned to build a two-side movement channal (with length 800 m, width — 120 m, depth at the moorage — 6 m) for passing vessels to moorages. It is also planned to build a moorage for acceptance railway and auto-ferry boats.

A year project turnover of the port is 8,0 mln of different cargoes (taking into consideration all-year-round navigation), including 2,7 mln tons of general cargo (metals, equipment, containers, etc.) and 5,3 tons breakbulk and timber cargo. The amount of investment in construction of the port is \$ 382,5.

All work regarding creation and development of transportation objects of transportation corridor Moscow-Astrakhan is fulfilled in accordance with federal and regional programmes.

# МОСКВА— НИЖНИЙ НОВГОРОД— УРАЛ

Транспортный коридор Москва—Нижний Новгород—Урал является непосредственным продолжением Критского коридора № 2. Он имеет исключительно важное значение не только для России, но и для Западной и Восточной Европы, способствует реализации интермодальных перевозок на направлении Запад—Центр—Урал (ЗЦУ).

Конечными пунктами ЗЦУ являются: на западе — граница с Белоруссией, на востоке — Екатеринбург и Челябинск. В транспортном коридоре используются в основном железнодорожный и автомобильный транспорт. Общий объем грузовых перевозок в регионе в 1995 г. составил примерно четверть всех грузовых перевозок Российской Федерации.

Существующая транспортная инфраструктура коридора представлена сетью железных и автомобильных дорог, речными портами и аэропортами. На сети железных дорог выделяются три широтных хода: Москва—Нижний Новгород—Пермь—Екатеринбург; Москва—Казань—Екатеринбург и Москва—Сызрань—Уфа—Челябинск. Несколько меньшее значение имеет железнодорожный ход Саранск—Ульяновск—Уфа.

Все участки транспортного направления Москва—Нижний Новгород—Пермь—Екатеринбург протяженностью 1758 км, двухпутные, на электрической тяге. Железнодорожное направление Москва—Казань—Екатеринбург протяженностью 1637 км состоит из двухпутных участков с электрической и тепловоз-

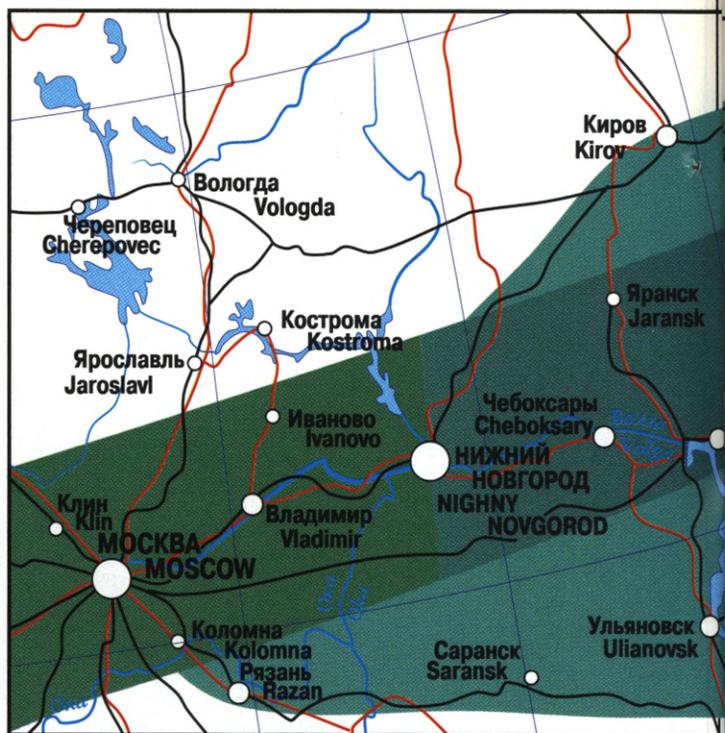
ной тягой. Протяженность третьего широтного хода Москва—Рязань—Самара—Уфа—Челябинск — 2034 км. Все участки двухпутные, электрифицированные.

В полосе транспортного коридора пролегают две автомагистрали федерального значения: “Волга” и “Урал”. По своим параметрам (допустимой нагрузке на ось транспортного средства, количеству полос движения, минимальным радиусам поворота, габаритам) они соответствуют международным требованиям. Транспортный коридор в поперечном направлении пересекает судоходная водная артерия — Волга. На ней расположены крупные речные порты: Нижний Новгород, Чебоксары, Казань, Ульяновск, Самара. Глубины на реке допускают эксплуатацию судов типа “река—море”. Вторая водная магистраль — Кама соединяет Пермь с Казанью. Гарантированные глубины — 4 метра.

Для достижения более высоких значений эксплуатационных показателей (пропускная способность, скорость движения) на железнодорожном и автомобильном транспорте необходимо реконструировать грузовые станции с тем, чтобы они могли перерабатывать крупнотоннажные контейнеры, создать комплексные грузовые терминалы для интермодальных перевозок. С учетом грузовых потоков первоочередное строительство комплексных грузовых терминалов необходимо осуществить в Москве (на западном и восточном подходах), в Екатеринбурге, Челябинске, Нижнем Новгороде, Казани, Уфе, Самаре и Перми.

В коммерческом отношении ЗЦУ позволит сократить совокупные транспортные издержки, повысить качество транспортного обслуживания. В создании транспортного коридора, помимо субъектов РФ, заинтересованы Белоруссия, Польша, Германия, являющиеся непосредственными пользователями интермодальных перевозок, а также Нидерланды, Дания, Скандинавские страны.

Общая российская территория, обслуживаемая



Критским коридором № 2 при продлении его до Урала составит 1152 тыс. кв. км с населением 51,4 млн человек (почти 35 процентов от населения России).

Представители ряда государств уже высказывались за финансовое участие

в реализации проекта. На федеральном уровне и на уровне субъектов Федерации транспортному коридору будут предоставлены земельные участки и различные льготы. Основной капитал для его создания должен поступать от коммерческих



## MOSCOW- NIZHNY NOVGOROD— THE URALS

The transportation corridor is the part of Crete corridor № 2.

It is extremely important not only for Russia, but for the Western and Eastern Europe encouraging intermodel shipments to the West-Centre-the Urals (WCU).

The outposts of WCU are Russian-Belorussian border in the west and Ekaterinburg and Chelyabinsk in the east. The corridor mainly uses rail and automotive transport. Cargo volume handled by the region in 1995 totaled about 1/3 of the cargo handled in the Russian Federation.

The existing transportation infrastructure of the corridor is represented by network of rail and highways as well as river and airports. Of major importance in the network of railways are the following routings: Moscow-Nizhny Novgorod-Perm-Ekaterinburg; Moscow-Kazan-Ekaterinburg and Moscow-Syzran-Ufa-Chelyabinsk.

Of lesser importance is the railway route Saransk-Uliyanovsk-Ufa.

The railways connecting Moscow, Nizhny Novgorod, Perm and Ekaterinburg totals 1758 km and is a two-track electrified railway. The railway connecting Kazan-Ekaterinburg totals 1637 km and consists of two-track railway utilizing electric and heat-engine locomotive. The total distance of the third route (Moscow-Ryazan-Samara-Ufa-Chelyabinsk) is 2034 km. It is a wholly electrified railway.

The transportation corridor hosts two federal highways (the Volga and the Urals).

The highways comply with international standards (maximum axle weight load, number of tracks, permissible radii). The transportation cor-

ridor is crossed by the Volga. There are the following river-ports situated in the Volga river here: Nizhny Novgorod, Cheboksary, Kazan, Ulyanovsk, Samara. The river is suitable for sea-river type vessel navigation. The second waterway (the Kama river) connects Perm with Kazan. The depth for navigation is guaranteed.

Cargo points situated on both the rail and automotive ways need to be reconstructed to be able to handle heavy containers and cargo terminals need to be constructed for intermodel shipments.

In view of the existing cargo routes and loads of primary importance is the construction of cargo terminals Moscow (in the west and the east of the capital) as well as in Ekaterinburg, Chelyabinsk, Nizhny Novgorod, Ufa, Samara and Perm. In the commercial sense the WCU will help cut transportation costs as well as the increase of quality of transportation services. Apart from the subjects of the Russian Federation, Belarus, Poland and Germany are interested in creation of the WCU as they are actual users of intermodel shipments as well as Netherlands, Denmark and Scandinavian countries. Total Russian territory covered by the Crete corridor № 2, if extended to the Urals will total 1152 thousand sq.km inhabited by 51.4 mln strong population (almost total 35% of Russia total population).

A number of states have expressed an interest in financing the project. The federal and local authorities will allocate lots of land for the construction as well grant relevant privileges. Different commercial entities and banks including foreign ones are expected to arrange for the major parts needed for the project.

At the first stage it is suggested that the Crete corridor № 2 is extended to Nizhny Novgorod. In a longer perspective it is found expedient to have it extended to the Far East (Nakhodka and Vladivostok) via Ekaterinburg and Chelyabinsk along the Transsiberian railroad. It will further contribute to increase of cargo shipments between Europe and countries of Asia-Pacific regions.



предприятий и банков, в том числе зарубежных.

На первом этапе предлагается продлить Критский коридор № 2 до Нижнего Новгорода. В дальнейшем целесообразно его продление через Екатеринбург и Челябинск по Транссибир-

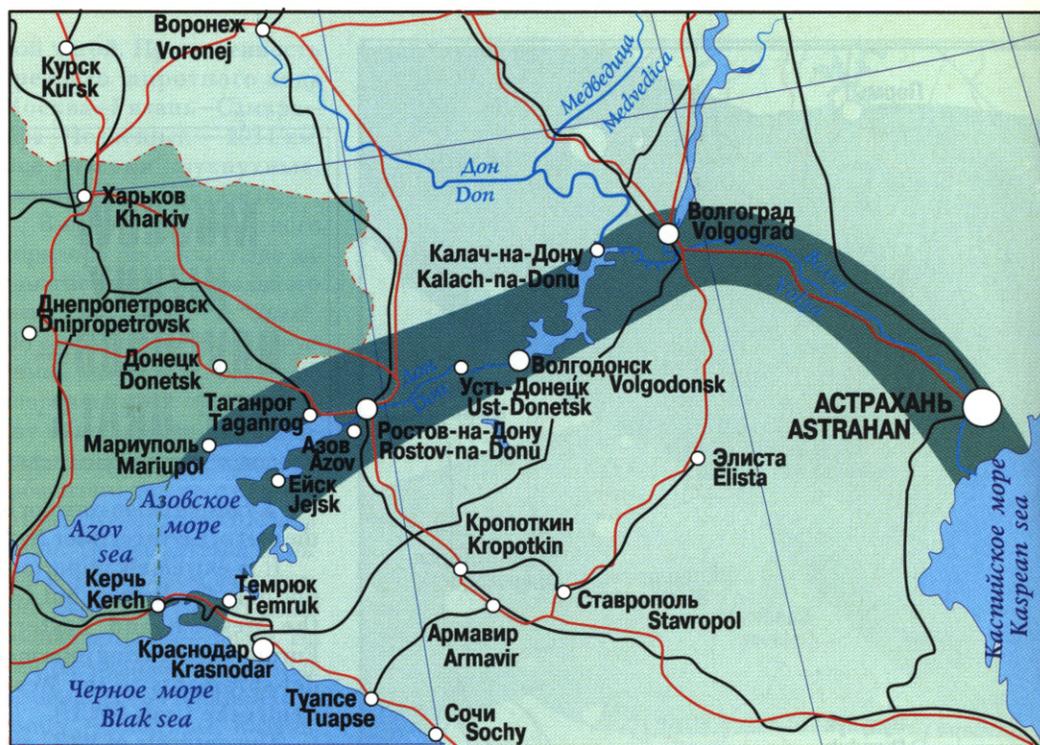
ской магистрали на Дальний Восток до Находки и Владивостока. Это будет способствовать созданию наиболее привлекательных условий для перевозок грузов между Европой и странами Азиатско-Тихоокеанского региона.

# ВОЛГО- ДОНСКОЙ ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР,

соединяющий  
Черное  
и Азовское моря  
с Каспийским

Транспортный коридор через Волго-Донской канал соединяет страны Центральной и Южной Европы с Прикаспийскими странами. Он пролегает по Черному морю, Керчь-Еникальскому каналу, с возможными заходами в порты Темрюк, Кавказ, Таганрог, Ейск, Азов, следует по Азово-Донскому каналу вверх по реке Дон, по Цимлянскому водохранилищу (Волгодонск, Калач), далее по Волго-Донскому судоходному каналу до Волгограда, затем вниз по Волге до Астрахани и Волго-Каспийскому каналу в Каспийское море.

Существующая инфраструктура представлена речным, морским, железнодорожным, автомобильным и авиационным видами транспорта. Для развития коридора необходимо осуществить реконструкцию шлюза



зов Волго-Донского канала, Кочетовского шлюза, провести дноуглубительные работы на Дону ниже Кочетовского гидроузла и на Волге ниже Волгограда и строительство морского порта в районе Астрахани (п. Оля).

Волго-Донской коридор имеет выходы на железнодорожные и федеральные автомагистрали. Указанное направление имеет хорошую перспективу и может рассматриваться как альтернативная возможность для беспереvalочной доставки грузов в судах "река-море" плавания из европейских портов в порты прикаспийских стран.

В создании транспортно-го коридора заинтересованы

Россия, Азербайджан, Туркмения, Казахстан, Украина, Турция, Иран, страны ЕС.

Волго-Донской коридор потребует решения вопросов открытия внутренних водных путей России для плавания иностранных судов, правового статуса Каспийского моря, предоставления права плавания по нему под флагом прикаспийских государств.

nel up by the Don river, by the Cimliyansky watersaver (Volgodonsk, Kalach) than by the Volga-Don shipping channel to Volgograd, than down by Volga and Volga-Caspian Channel to the Caspian Sea.

Mentioned infrastructure presented by river, sea, railway, roll and air transport. For the development of the Corridor is necessary to make reconstruction of the locks of Volga-Don channel, Kochevov's lock, make deeper the bottom of Don river near down Kochetovsky water complex down Volgograd and construction of the Sea port in the Astrakhan area (v. Olya).

Volga-Don channel has outcomings to the railway and federal autoroads. Mentioned direction has a good perspective and may be taken as an alternative possibility for the non-shifting delivery of the loads by the ships of o river-sea n type, sailing from the European ports to the ports of the countries of the Caspian shore.

In the creating of this transport corridor the following countries are interested:

Russia, Azerbaidjan, Turkmenia, Kazakhstan, Ukraine, Turkey, Iran, EC countries.

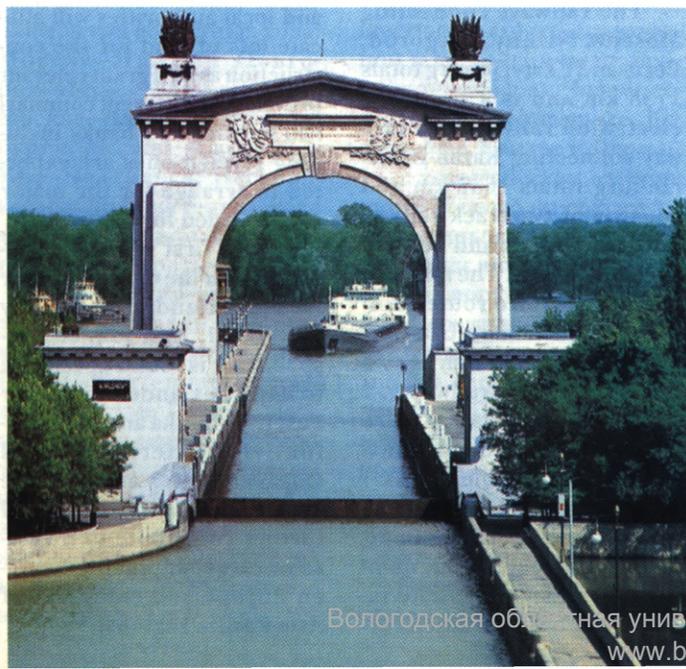
Volga-Don Channel will need to solve the problem of opening inner Russia waterways for the foreign shipping, legal status of the Caspian Sea, giving the right to sail by this sea for the ships not only with the flag of countries of the Caspian shore.

## VOLGA-DON TRANSPORT CORRIDOR

connecting the Black  
and the Azov Sea  
to the Caspian Sea

Volga-Don Transport corridor passing by Volga-Don Channel connects countries of the Central and South Europe with the countries of the Caspian shore.

It goes by the Black Sea, Kerch-Enikalsky Channel with the possibility of the coming to the ports Temruk, Kavkaz, Taganrog, Eisk, Azov, than goes by Azov-Don Chan



**Э**та строчка — из стихов, посвященных почетному дорожнику, заслуженному строителю РСФСР Николаю Тимофеевичу Холоду в день его 70-летия, которое торжественно отмечалось в 1995 году. А длина его асфальтной ленты — ни много, ни мало 1200 километров, почти одна пятая всех дорог Рязанщины, которые он начал строить в 1957 году.

Удивительно сложилась судьба этого человека. Их дружная семья жила в Курской области, и он мечтал после школы пойти учиться на агронома, как его старшие братья. В 1941 году закончил успешно семилетку. Но мечтам его не суждено было сбыться. Грянула война и накрыла их село черным крылом оккупации. На два года жизнь замерла. В марте 1943 года в их избе остановились саперы Советской Армии. Николай Тимофеевич решил, что он уже достаточно взрослый и должен идти на фронт, ведь через месяц ему будет 16 лет. Так он и сделал: сбежал из родительского дома и попросился служить в саперный батальон. Как уж ему удалось уговорить военных, неизвестно, но его взяли.

**Ему саперный батальон стал домом, стал родным. Как сын бригады всеми он любим был и храним. Его учили немцев бить в разведке и в бою, Чтоб мог себя он защитить и Родину свою.**

Николай быстро освоил профессию сапера. Научился прокладывать дороги через минные поля, которые отходивший враг оставлял после себя. Война для него закончилась 14 мая 1945 года под Прагой, где его батальон добивал последние группировки немцев.

Стране нужно было восстанавливать разрушенное войной хозяйство, нужны были специалисты, поэтому молодых солдат посылали учиться. Николай Холод стал курсантом дорожно-строительного училища.

**Сапер, умеющий взрывать, и строить тоже мог. Он в мирной жизни стал опять строителем дорог.**

В 1948 году молодой выпускник был откомандирован в Сухуми для строительства и реконструкции дорог Абхазии. Им была построена и дорога на Рицу, отличная горная дорога. Там же, в Новом Афоне, он познакомился с очаровательной девушкой, которая вскоре стала его женой. Она делила с ним все тяготы его кочевой жизни, все печали и радости. Родила ему двух дочек и до сих пор остается его заботливой и верной подругой.

В 1957 году корпус военных строителей расформировали, и Николаю Тимофеевичу как лучшему офицеру, предложили строить военные укрепления на турецкой границе. Но душа тянулась к дорогам, и он отказался...

# “Асфальтной лентой след земной проложен...”

Татьяна СМОЛОВА



Николай Тимофеевич Холод.

В том же 57-м, уйдя в отставку, приехал в Рязань, где начиналось широкомасштабное строительство дорог. Его поставили начальником участка на объект в селе Незнаново Кораблинского района строить Рязскую дорогу. Приглядывались к новому человеку, как-то он себя покажет.

Это было время, когда в Рязанской области началась так называемый “дорожный бум”. Методом народной стройки прокладывалось Большое Рязанское кольцо. Николай Тимофеевич Холод принял в его строительстве самое непосредственное участие. В 58-м его ставят на участок Рязань — Михайлов; в подчинении 350 человек, из них только одних мостовиков 150, а работа у них тяжелейшая, кропотливая — ведь уложить нужно камешек к камешку. За качеством он очень строго следил. Все сам проверял: если кто схалтурил, сразу замечал;

придет, молча выдернет несколько слабо уложенных камней и дальше пойдет — это действовало безотказно. Без всяких пререканий и споров все моментально исправляли. Дисциплина у него всегда была железной — сказывалась военная закалка. Да и себя он не щадил. С четырех утра начинался его рабочий график, и весь день на дороге, весь день с людьми. Хлопот хватало. Необходимо было и более или менее нормальные бытовые условия людям создавать, вовремя обеспечить горячей едой, для чего была задействована своя полевая кухня. Он был хозяином на своем участке, строгим, иногда даже жестким, но справедливым и заботливым, народ его уважал. И специалист отличный — грамотный, творчески мыслящий. Постоянно стремился внедрять какие-то новшества, более прогрессивные покрытия

и основания дорог. Так и пошло: один участок заканчивал, перебрашивали на другой, пока не замкнулось “колечко”, которое оказалось “обручальным”. Ко двору пришелся опытный, энергичный военный строитель, да и ему рязанская земля, видно, полюбилась. Много еще дорог построил он на ее просторах.

Родина высоко оценила его труд, наградив в 1966 году орденом Ленина, а в 1975-м знаком “Почетный дорожник”.

Занимая высокие руководящие должности, Н.Т.Холод никогда не изменял своим принципам — это дисциплина, справедливость и полная самоотдача.

С 1966 по 1979 год он работал в должности заместителя начальника управления “Рязаньавтодор”, а в 79-м его назначают управляющим трестом Дорспецстрой (ныне Агропромдорстрой). Это была слабая организация, которую предстояло поднять на должный уровень. Для дальнейшего строительства дорог на селе и благоустройства объектов сельскохозяйственного и культурно-бытового назначения требовалась новейшая техника и специалисты. Новому управляющему предстояло срочно решить эти проблемы, с чем он блестяще справился. Уже через два с половиной года эта хилая организация, имеющая всего 8 подразделений, превратилась в мощный, оснащенный современной техникой трест, включающий в себя 25 организаций (в каждом районе). Было создано свое шебневое хозяйство, построено несколько асфальтобетонных заводов...

Неоднократно трест награждался дипломом Госстроя СССР за лучшие показатели качества строительства.

Словом, за что бы ни брался Николай Тимофеевич Холод, все у него всегда получалось, во всем сопутствовал успех. Потому, что он человек с крепким характером. Даже тяжелый недуг, из-за которого пришлось оставить любимую работу, он сумел победить, и по сей день живет и здравствует в своей любимой Рязани.

**Да, жизнь большая за спиной. Хоть трудно путь торить, асфальтной лентой след земной проложен — не забыть.**

Николай Холод (в центре) со своими друзьями. 1953 г.



## МОСТ... ЗА НЕДЕЛЮ

Десятки российских поселков отрезаны от "большой земли" реками, болотами. Нет моста — значит нет и дороги. Что же делать, если строительство современных мостов выливается в громадную сумму?



Строительство моста через Куришу на автодороге Тума—Малахово—Колесниково.

На этот вопрос сумели ответить дорожники Рязанской области. По предложению подрядчиков из ТДСУ-1373 они вернулись к строительству деревянных мостов. Областное управление дорожного хозяйства профинансировало приобретение военными дорожниками универсальной сваебойной машины УСМ-2.

За три года работы при помощи этой машины, смонтированной на базе КраЗа, построено 20 мостов. Возможности ее достаточно широки. За смену УСМ-2 с экипажем в 8 человек и машиной подвоза сооружает 3 пролета моста общей длиной 13,5 и шириной от 4,2 до 8 м. Расчетная нагрузка на такой мост — 60 т, а стоимость в 7 раз дешевле железобетонного.

Строители дают гарантию на 3 года. Но, как правило, деревянные мосты строятся к "неперспективным", как говорили раньше, поселкам, с небольшим числом жителей. Поэтому интенсивность движения и нагрузки на мост незначительные и, по прикидкам специалистов, при соответствующем уходе срок службы моста составит около 20 лет.

Начальник 922-го хозрасчетного строительного участка подполковник А.Саватеев.



## ХОББИ НА ВСЮ ЖИЗНЬ

Кто из нас в детстве не увлекался коллекционированием? Собирали все: этикетки, открытки, марки, монетки. Но, взрослея, забрасывали свои коллекции, считая их детской забавой. И лишь единицы, особо увлеченные люди, сохраняли верность своему хобби на всю жизнь.

Виктор Федорович Стельмух работает в Рязанском областном управлении дорожного хозяйства помощником начальника по мобилизационной

Вологодская областная универсальная научная библиотека

работе ГО и ЧС, одновременно является председателем профкома. Его увлечение — собирание монет, которых в коллекции насчитывается уже три с половиной тысячи.

Первой в коллекции появилась 1/4 копейки, затем большие екатеринские пятаки... Приятно было их разглядывать, перебирать. Ему нравилась их форма, надписи и рисунки на этих маленьких кусочках металла — посланцах прошлых веков. Было в них что-то таинственно-магическое.

Возможно, это увлечение и повлияло на то, что после армии он поступил на исторический факультет пединститута. Но судьба распорядилась по-своему: преподавать историю ему не пришлось. После окончания вуза Виктор Федорович стал кадровым военным и 29 лет отдал армии. Все это время не прекращал собирать монеты и делал это уже более осознанно: обзавелся специальной литературой, справочниками, разработал свою систему... Самые старые — монеты удельных княжеств Рязанского, Тверского, Московского. Относятся они примерно к XV веку, когда каждый удельный князь чеканил свои деньги: на них не указан год выпуска, и только можно разобрать, какое княжество их выпускало.

Приобретение новой монетки — целое событие в жизни коллекционера. Отчистить, найти ее историческое место в коллекции — огромное удовольствие, а если появляется сразу несколько монет, так это настоящая праздничная находка.

Есть в коллекции Виктора Федоровича старинная фальшивая монета 50 копеек Елизаветы. Оказывается, фальшивомонетчик — это очень древний промысел.

Хорошо и полно представлен XX век. Но все же самые дорогие сердцу коллекционеров — те монетки, что пролежали в земле несколько столетий, помнят прикосновения пальцев своих современников и обрели вторую жизнь в коллекциях.

Рязанское общество нумизматов, в котором состоит Виктор Федорович Стельмух, время от времени устраивает выставки, где можно увидеть все то, что собрал он за многие годы своего увлечения, а также коллекции других любителей нумизматики.



## СТАЖ РАБОТЫ — 86 ЛЕТ

Конечно же, он принадлежит не одному человеку, а целой семье. В общей сложности столько лет проработала в Касимовском ДРСУ династия дорожников Марининых. Здесь трудятся уже три поколения этой большой дружной семьи. Дед, два сына и два внука — впечатляюще, не правда ли?

Родоначальник династии — Иван Леонтьевич. В дорожники он пошел в 1952 году и из своих 74 лет 27 занимался строительством дорог. Но его старший сын Александр обошел отца и по стажу, и по должности, что, впрочем, вполне закономерно. Маринин-старший закончил свою трудовую карьеру мастером, а Александр Иванович в Касимовском ДРСУ работает прорабом.

По молодости он хотел было обмануть судьбу. Намеревался жизнь свою медицине посвятить, поступал в медучилище, но попытка оказалась неудачной. Когда исполнилось 16 лет, отец определил его в дорожники. Семья у них большая — 9 человек, и одному отцу тяжело было ее содержать. Зачислили Александра ремонтником и, как водится, через год послали во Владимирскую школу мастеров. С работой мастера он блестяще справлялся. По-



Династия Марининых во всей своей красе: слева направо — Александр Иванович, его сын Борис, основоположник династии Иван Леонтьевич, его второй сын Павел и внук Николай.

том Рязский техникум, курсы повышения квалификации. И дороги, дороги, дороги... Так в трудах праведных незаметно пролетели 32 года. Практически все касимовские дороги и асфальтобетонные покрытия на мостах сделаны с его участием. Он кавалер ордена Трудовой Славы II и III степеней, а также лауреат премии ЦК профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства имени М.Третьяковой. Хороший пример для сыновей, а их у него трое. И, конечно же, не случайно, что двое из них тоже в дорожники пошли. Оба закончили касимовский механический техникум. Поработали до армии в ДРСУ, и после армии туда же вернулись. Не изменили семейной традиции. И профессии у них очень хорошие: Борис — машинист мотокатка и асфальтоукладчика, а Николай управляет автогрейдером. Они уже не новички на дорогах. Николай работает два года, а Борис шесть лет.

Здесь же, рядом с ними, трудится и их дядя, младший брат отца — Павел Иванович, он водитель ДРСУ, возит асфальт.

## БЕСЦЕННЫЕ РЕЛИКВИИ



Пожалуй, нигде в России нет столь полной коллекции отечественных автомобилей, как в Рязанском военном автомобильном институте.

И хотя официально эта экспозиция, включающая 108 уникальных образцов, называется Музеем военной автомобильной техники Вооруженных Сил Российской Федерации, посетители имеют возможность наглядно познакомиться со всеми вехами российской автомобилизации — от «Руссо-Балта» 1911 года выпуска до современных «Жигулей». Причем это не просто экспонаты. Почти каждая из машин имеет свою неповторимую историю. К примеру, полуторка ГАЗ-АА прошла блокаду Ленинграда, и не исключено, что участвовала в перевозке грузов по «Дороге жизни». Стоящий неподалеку ЗИМ обслуживал супругу Хрущева Нину Петровну. На сверкающем серебристой краской ЗИЛ-111 в 60-е годы принимали военные парады на Красной площади тогдашние министры обороны СССР Малиновский и Гречко... А если на любую из музейных машин поставить аккумулятор, ее без труда можно не только завести, но и отправиться в путь. Об этом, в частности, свидетельствуют эмблемы участников автопробега по Золотому кольцу России, посвященного 100-летию российского автомобиля, на целом ряде военных машин. Осуществить эту акцию, впрочем, как и создать экспозицию, помогли дорожники Рязани.

Не стоят без дела и бывшие «членовозы». Украшенные лентами и куклами, в дни курсантских свадеб они отправляются по накатанному маршруту — до городского Дворца бракосочетания.

## РЯЗАНСКИЙ «РОАДБОНД»

**О южноафриканской технологии стабилизации дорожного покрытия в нашей стране широко известно, и многие регионы испытывают ее, примеряя к своим дорогам. В Рязанской области пошли дальше.**

Дорожной лабораторией АО «Агродор» и специалистами Рязанского нефтеперегонного завода был разработан и испытан свой, отечественный стабилизирующий состав.

Три года назад на автодороге Взметнево—Мельгуново было построено 5 участков дороги по 50 м. Один — по африканской технологии и четыре — по рязанской. Несмотря на то, что эта дорога грузонапряженная и по ней к глиняному карьеру едут тяжелые грузовики, не выдержал испытания только один участок, на котором стабилизатор смешивали напрямую с грунтом, без подсыпки песка и щебня.

Высокую оценку рязанской технологии дали и «отцы» южноафриканского стабилизатора. Казалось бы, дело остается за малым — запустить изобретение в производство. Но, с одной стороны, в Рязанской области требуется не прокладка новых, а ремонт старых асфальтобетонных дорог, а с другой — Рязанский НПЗ остановился из-за отсутствия сырья. Такова пока печальная судьба рязанского «роадбонда».

## СПОРТ В НАШЕЙ ЖИЗНИ

**В последние годы спортивные команды Шацкого ДРСУ все чаще стали побеждать. В 1993 году футболисты начали играть в 3-й группе, а в 96-м заняли уже 1-е место среди 12 команд во второй группе и в нынешнем году вышли в первую группу по Рязанской области.**



Награды спортсменов Шацкого ДРСУ.

В соревнованиях, посвященных 250-летию отрасли, заняли общекомандное третье место. В зимних соревнованиях в Луховицах — первое. По баскетболу и волейболу также являются чемпионами района. Конечно, приятно и престижно чувствовать себя победителем и привозить домой кубки. Но, как говорят олимпийцы, главное — не победа, а участие. И отродно то, что есть еще трудовые коллективы, где спорту по-прежнему уделяется должное внимание, несмотря на значительные финансовые трудности. Шацкое ДРСУ — яркий тому пример.

Его футбольная команда раньше была районной, но из-за всеобщих финансовых проблем оказалась практически на грани распада. Начальник ДРСУ Юрий Иванович Седых решил взять ее вместе с молодежной командой под свое крыло. Основным аргументом в принятии такого решения было то, что на 50% взрослый коллектив состоял из дорожников — его подчиненных. А молодежный состав — в основном дети работников ДРСУ. Сам в молодости активный спортсмен, он прекрасно знает, сколько радости, положительных эмоций, уверенности в себе дает человеку спорт. А для подростков это вообще панацея от всех бед. Особенно футбол. Он отвлекает их от улицы, заставляя вести здоровый образ жизни, воспитывает характер и дает ощущение востребованности и личной значимости в общем деле.



Начальник Шацкого ДРСУ Ю.И.Седых (в центре) со своими футболистами.

Главным помощником и единомышленником Юрия Ивановича оказался прораб ДРСУ Аркадий Пономарев — капитан взрослой футбольной команды и главный тренер ребятшек. Интересно то, что он является представителем как бы дорожно-спортивной династии. Его мать работает в ДРСУ главным бухгалтером, Аркадий закончил МАДИ, младший брат Николай — стипендиат ДРСУ, тоже выпускник МАДИ и сейчас учится там же в аспирантуре, но всегда приезжает на все соревнования защищать честь своего коллектива. Кстати, в молодежной группе футболистов много детей игроков основной команды. Так что скоро можно будет устраивать соревнования между семейными командами «Отцы и дети».

Сюда, на крутой берег  
Оки, часто выходил  
поэт полюбоваться  
дивной красотой  
родного края.

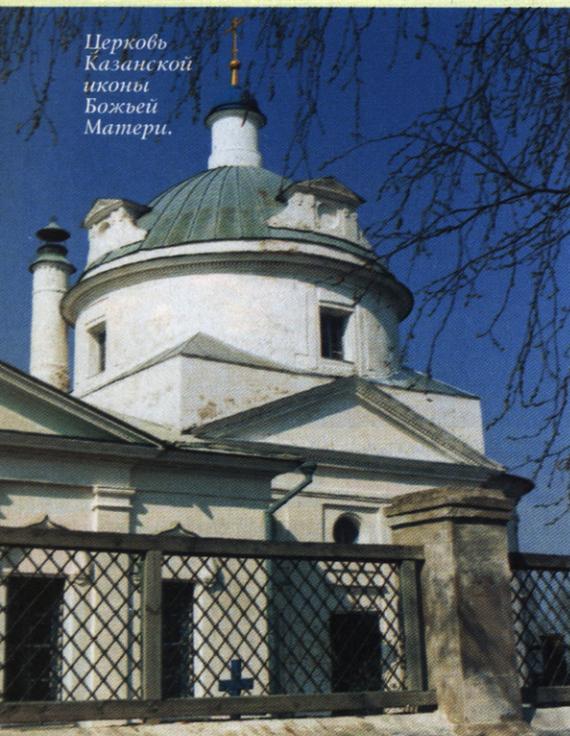
Алексей НИКОЛАЕВ, Юрий АСТАШИН (фото), наши корр. |

# В краю белых берез



**С**таринное русское село Константиново, где родился великий русский поэт С.Есенин, привольно раскинулось в 43 километрах от Рязани на правом крутом берегу Оки среди полей и березовых лесов. И хотя названия своей малой родины поэт не упоминает ни в одном из стихотворений, в каждом есенинском слове чувствуется неразрывная связь с этим дивным уголком рязанской земли. Немало поколесив по свету, Есенин незадолго до своей трагической кончины в 1925 году написал:

**Щедра на таланты рязанская земля. Далеко за пределы России шагнула слава академика Ивана Павлова, основоположника космонавтики Константина Циолковского, писателя Александра Солженицына... И все же у очень многих этот исконно русский край "березового ситца" ассоциируется с именем и творчеством Сергея Есенина.**



Церковь  
Казанской  
иконы  
Божьей  
Матери.



Дом,  
в котором  
родился  
и вырос  
С.Есенин.



**К черту я снимаю свой костюм английский.  
Что же, дайте косу, я вам покажу —  
Я ли вам не свойский, я ли вам не близкий,  
Памятью деревни я ль не дорожу?**

Все, что связано с жизнью и творчеством поэта, бережно хранит Государственный музей-заповедник С.Есенина. Дом, где он родился и вырос, земская начальная школа, церковь Казанской иконы Божьей Матери, усадьба помещицы Лидии Кашиной, литературный музей, неповторимый природный ландшафт — все это представляет собой единый музейный комплекс, до мельчайших нюансов передающий атмосферу конца XIX — начала XX веков.

В центре села — уютная бревенчатая изба. С помощью сестер поэта Екатерины и Александры все воссоздано так, как было при жизни Есенина. Люлька, над которой его мать Татьяна Федоровна пела колыбельные песни. В горнице — дубовый стол и та самая настольная лампа с зеленым фарфоровым



*Класс земской начальной школы, где С.Есенин постигал азы науки.*

абажуром, что зажигал поэт вечерами. На дощатой перегородке — похвальный лист, которым Сергей Есенин был награжден по окончании четырехклассной школы в 1909 году. В правом углу, так же как и много лет назад, отстукивают время часы фирмы "Габю" в деревянном футляре. В передней, у двери — сундучок, в котором юный поэт хранил любимые книги — Пушкина, Лермонтова, Кольцова, Гоголя, а также свои самые первые рукописи.

За домом — усадьба, обнесенная со всех сторон плетнем из ивовых прутьев. В окружении вишневого сада стоит амбар, служивший Есенину местом ночлега в летнее время, и где, по свидетельству сестер, было написано не одно стихотворение.

Наискось от есенинской избы — хорошо сохранившийся дом с мезонином, принадлежавший последней константиновской помещице Лидии Кашиной. Поэт не раз бывал здесь, посвятив хозяйке дома многочисленные лирические строки. И неудивительно, что именно ее Есенин выбрал в качестве прототипа главной героини поэмы "Анна Снегина".

Уютная обстановка этого дома, воссозданная в 1995 году, переносит посетителей в то время,

когда он проводил долгие вечера в задушевных беседах с Лидией Ивановной. Здесь можно увидеть ее рояль, подаренную гостеприимной хозяйке первую книгу поэта "Радуница", многочисленные фотографии тех лет.

Немало уникальных экспонатов представлено и в литературном музее: рукописи, прижизненные издания С.Есенина и его современников, стол, за которым работал поэт на Кавказе, личные вещи, его посмертная маска...

Как это принято на Руси, над селом возвышается церковь, построенная в 1799 году по проекту известного зодчего Ивана Старова. В ней в 1895 году было зарегистрировано рождение Сергея Есенина. Сюда он часто приходил, и будучи мальчишкой, и уже известным поэтом, возвращаясь из близких и далеких странствий. Жаль, конечно, что не сохранилась церковная колокольня. Но все-таки есть надежда, что она, как и все вокруг с любовью воссозданное земляками поэта, вскоре будет восстановлена. Ведь нигде так проникновенно не звучат есенинские строки:

**Если крикнет рать святая:  
"Кинь ты Русь, живи в раю!" —  
Я скажу: "Не надо рая,  
Дайте родину мою".**

*Мария Семеновна Есенина (крайняя слева) работает в музее своего знаменитого однофамильца уже 19 лет.*



*Дом с мезонином Лидии Кашиной.*

# Виктор СТАРИКОВ: "Чтобы не пришлось начинать с нуля"



Строительство дороги по методу народной стройки в середине 50-х годов.

**Не секрет, что многие предприятия переживают трудные времена. Распадаются трудовые коллективы, в поисках лучшего заработка высококлассные специалисты уходят на другую работу, часто занимаясь совершенно не свойственным им делом. Так постепенно утрачивается творческий и трудовой потенциал многих отраслей отечественной промышленности.**

**Не обошли эти всероссийские проблемы и дорожников Рязанщины. Не по их вине почти все работы по строительству и реконструкции дорог в области практически свернуты. С большим трудом созданные мощные государственного предприятия "Рязаньавтодор" в последнее время оказались почти невостребованными, а на ремонте и содержании действующей дорожной сети используются далеко не в полную силу.**

— Чтобы не пришлось начинать с нуля, — считает начальник Рязаньавтодора, заслуженный строитель России Виктор Матвеевич СТАРИКОВ, — необходимо в первую очередь сохранить коллектив высококвалифицированных специалистов.

С 1949 года началось строительство дорог на Рязанщине. Строились они медленно, отдельными участками. Только в 1957 г. был найден эффективный метод — метод народной стройки. Были привлечены массы людей. Руководители как могли решали бытовые проблемы этой огромной армии строителей. Размещали их в близлежащих селах на квартирах у местных жителей или в вагончиках, обеспечивали продуктами, спецодеждой. Рабочий день начинался в 4 часа утра, а заканчивался в сумерках. Сейчас этот метод забыт, а к месту работы подвозят автобусами.

Дорожники народ одержимый; несмотря на то, что работа была физически очень тяжелой, у нас никогда не было утечки кадров. Сказывалось, конечно, то, что люди всегда чувствовали заботу о себе. В при-

нципе, все наши сотрудники обеспечены жильем. Даже в трудном 1996 году мы закончили строительство дома на 120 квартир. Как только к нам на работу устраивался новый человек, мы всегда старались помочь ему решить бытовые проблемы. Не забывали и о семьях — организовывали летний отдых детей. У нас есть свой пионерский лагерь в Дубках, действующий поныне. Всем нуждающимся всегда оплачиваем путевки в дома отдыха и санатории. Кроме того, обеспечили всех дачными участками.

В 1989 году приняли положение о пенсионерах: те, кто ушел на пенсию начиная с 1988 года, ежемесячно стали получать доплату по три рубля за отработанный год. За 20 лет набегала сумма в 60 рублей, это была хорошая добавка к пенсии. И сейчас положение осталось в силе, мы увеличили доплату и пересчитали с учетом инфляции.

В новые времена трудностей, конечно, много, но мы не забыли свои старые традиции и по-прежнему заботимся о своих людях. Не бросаем их на произвол судьбы, потому что коллектив наш складывался десятилетиями и таких высококлассных специалистов, как у нас, и за несколько лет не подготовишь.

К счастью, нам удалось сохранить наше предприятие Рязаньавтодор и 22 подведомственные организации как единое целое, хотя были попытки нас разединить. Но мы устояли и остались единым комплексом, поэтому всегда можем друг другу помочь, особенно когда дело касается социальной защиты.

Совсем недавно, 18 марта, члены совета трудового коллектива посчитали необходимым образовать фонд социальной защиты работников, несмотря на тяжелейшее финансовое положение предприятия. Фонд создан при объединенном профсоюзном комитете за счет ежемесячных отчислений в размере 0,1% от объема выполненных работ. Принято положение о фонде социальной защиты работников и членов семей работников дорожных организаций, входящих в состав ГП "Рязаньавтодор". Положением предусматривается оказание социальной поддержки и материальной помощи многодет-

ным семьям, семьям, потерявшим кормильца, матерям-одиночкам, детям-инвалидам, а также пострадавшим в результате несчастного случая, заболевания, стихийного бедствия и т. п.

Создавая фонд, члены совета трудового коллектива создавали, что решить все социальные проблемы через него невозможно, но помочь отдельным людям реально.

В последние несколько лет ежегодно уменьшаются объемы работ, что неотвратимо ведет к сокращению штатов. Это, пожалуй, самый болезненный вопрос. Как сказать работоспособному, еще энергичному человеку, с которым трудился бок о бок почти два десятка лет, что для него больше нет работы? Как лишить дорожника любимого дела — дела, которому он посвятил всю свою жизнь? С моральной точки зрения это почти неразрешимая проблема.

И часто бывает так — собираемся, чтобы обсудить очередное сокращение, поговорим, подумаем, и кто-нибудь скажет: "Давайте, ребята, уменьшим немного зарплату, сократим рабочую неделю, но не будем отнимать у человека права заниматься любимым делом и лишать его средств к существованию". Да и расточительно это — разбрасываться специалистами. Пройдут трудные времена, и весь наш потенциал вновь будет востребован. Поэтому первостепенная задача на сегодняшний день — сохранить специалистов, не растерять их.

Записала Татьяна СМОЛОВА,  
г. Рязань

**Накануне подписания номера в печать в редакцию пришло сообщение, что на 66-м году жизни скончался Виктор Матвеевич Стариков. Заслуженный строитель России, с 1980 года бессменный руководитель Рязаньавтодора.**

**Редакция журнала выражает свои соболезнования семье и близким В.М. Старикова.**

Церковь в селе Ибердус.



# ПУТЕВОДИТЕЛЬ

## ТЕРРИТОРИАЛЬНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ

### РЯЗАНСКОЙ ОБЛАСТИ

Путеводитель подготовлен при содействии Рязанского УДХ и областного отделения Российской транспортной инспекции.  
Составитель Людмила Коваленко. Компьютерная графика Саввы Сафонова.

#### Внимание! Опасные участки на автодорогах:

##### Москва—Егорьевск—Тума—Касимов

- 170 км — н. п. Левино 2-е — крутой поворот
- 174—177 км — г. Спас-Клепики — крутые повороты в черте города
- 254 км — р.п. Сынтул — мост на крутом повороте
- 258 км — н. п. Залесное — крутой поворот

##### Рязань—Касимов—Муром—Павлово—Нижний Новгород

- 5 км — окраина г. Рязань — ж/д переезд
- 19 км — Новое Еглдаево — крутой поворот
- 23 км — извилистая дорога до и после ж/д переезда
- 175—185 км — ж/д переезды



**КАСИМОВ**

○ **Рязань**

○ *Дегтяное*

**Сапожок**

административные центры и крупные города

города и поселки городского типа

населенные пункты сельского типа

центры районов

железные дороги

магистральные федеральные автомобильные дороги

территориальные автомобильные дороги:

- основные

- прочие

границы областей

**М 5**

индекс и номер дороги

↑ **53** ↓

указатели и расстояния между ними в километрах

)(ЖБ54-14(80)

мосты (материал постройки, длина, ширина, грузоподъемность)



автозаправочные станции (АЗС)

б.; д.т.

бензин, дизельное топливо



станции технического обслуживания автомобилей (СТОА)



гостиницы



туристские базы



площадки отдыха



посты ГАИ



платные автостоянки



пункты питания



пункты медицинской помощи



музеи



памятники и памятные места, связанные с именами замечательных людей



памятники военно-исторических событий



памятники архитектуры



церкви



мечети



реки, пристани



родник



интересные объекты природы, живописные места

# МОСКВА—ЕГОРЬЕВСК—ТУМА—КАСИМОВ в пределах Рязанской области

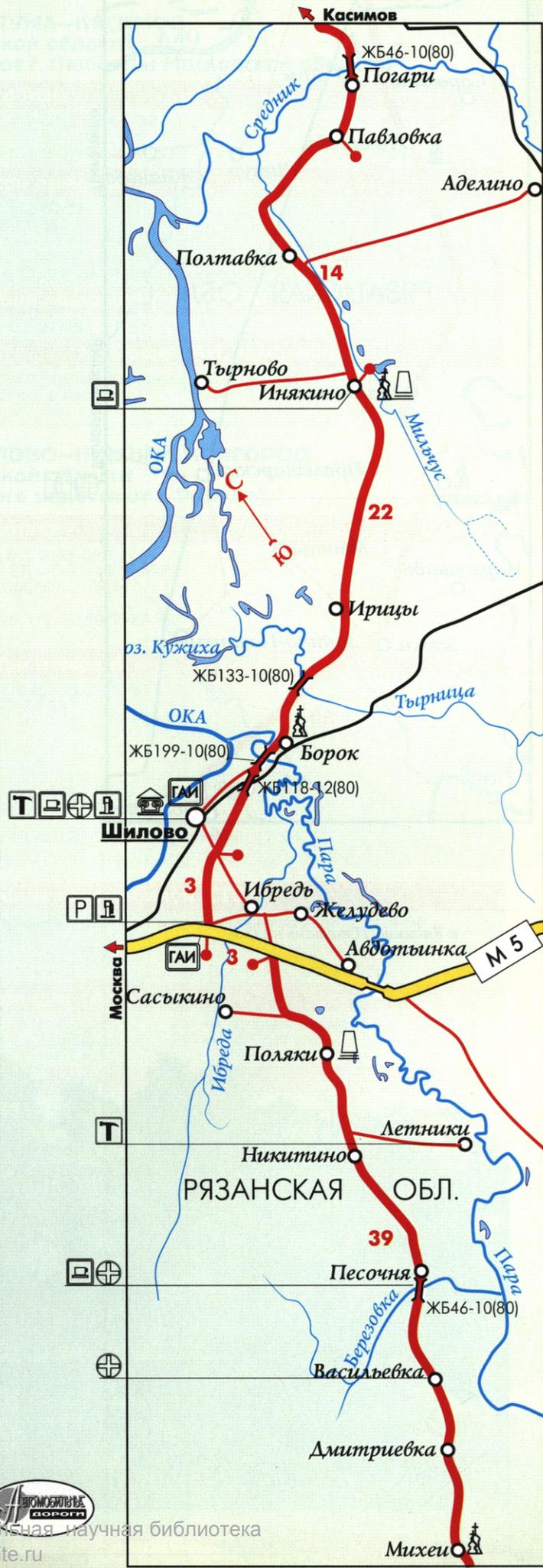


Застава при въезде в Касимов со стороны Москвы.



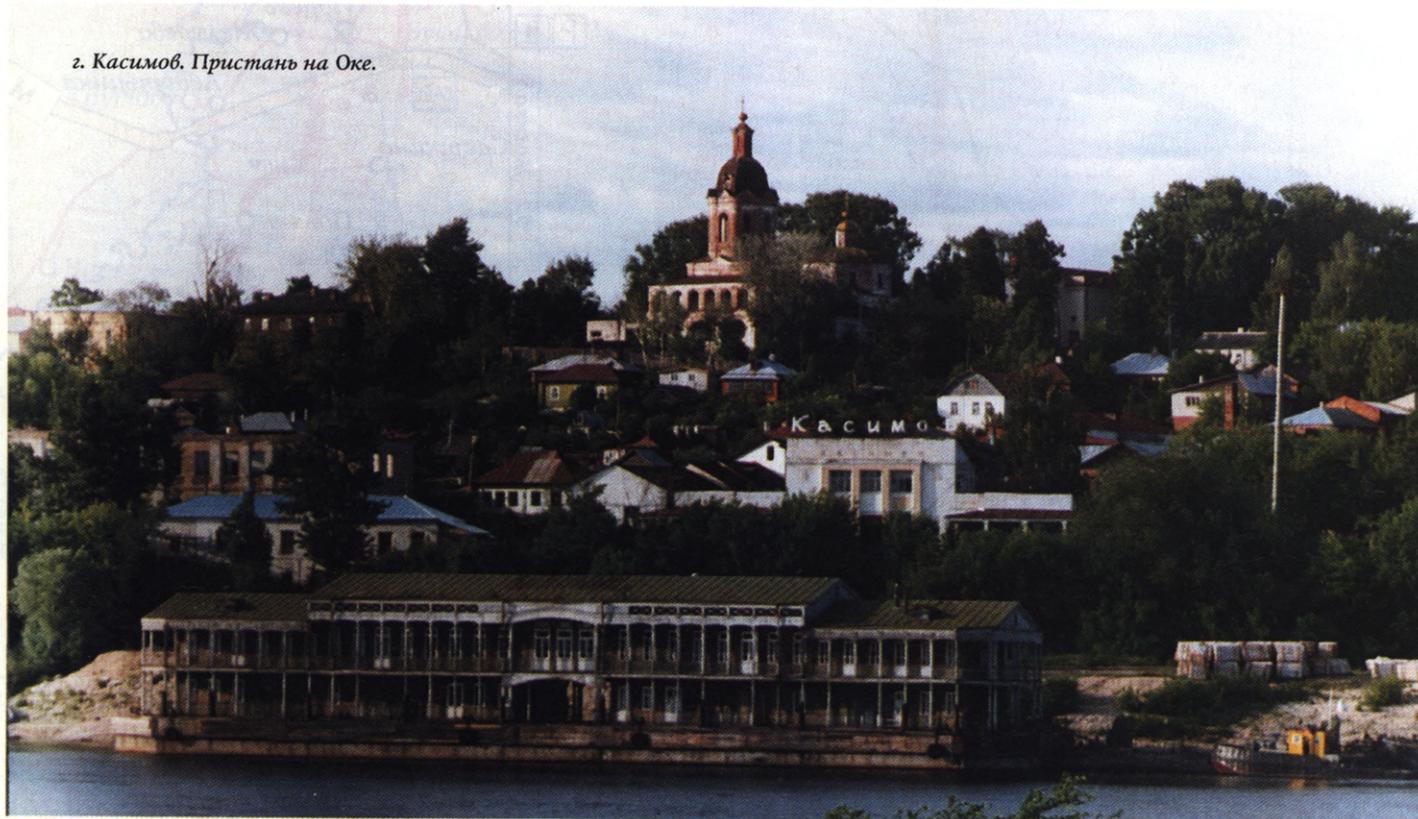
Церковь в селе Погост.

# РЯЖСК—КАСИМОВ—МУРОМ—ПАВЛОВО—НИЖНИЙ НОВГОРОД в пределах Рязанской области





г. Касимов. Пристань на Оке.



# ОБЪЕКТЫ СЕРВИСНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

## МОСКВА—ЕГОРЬЕВСК—ТУМА—КАСИМОВ в пределах Рязанской области

(отсчет начала км на автодороге ведется от г. Люберцы Московской области)

### Гостиницы, турбазы

176 км	г. Спас-Клепики	гостиница	ул. Ленина, 32, т. 2-68-53, 2-68-52
253 км	р. п. Сынтул	база отдыха	т. 9-21-16
264 км	г. Касимов	гостиница "Касимов"	ул. Ленина, 30-б, т. 2-27-93, 2-26-80

### Пункты медицинской помощи

174 км	г. Спас-Клепики	больница	ул. Бебеля, 13, т. 2-60-38
202 км	р. п. Тума	больница	ул. Ленина, т. 2-11-85
241 км	р. п. Гусь-Железный	больница	т. 9-91-98
253 км	р. п. Сынтул	больница	т. 9-21-21
263 км	г. Касимов	больницы	ул. Загородная, 13, т. 2-20-94, пос. Приокский, т. 3-04-17

### Станции технического обслуживания автомобилей (СТОА)

263 км	г. Касимов	СТОА ВАЗ	ул. Восточная, т. 2-21-35
--------	------------	----------	---------------------------

### Автозаправочные станции (АЗС)

174 км	г. Спас-Клепики	б.; д. т.
200 км	р. п. Тума	б.; д. т.
260 км	г. Касимов	б.; д. т.

### Посты ГАИ, таможенные

173 км	г. Спас-Клепики	ГАИ
259 км	г. Касимов	ГАИ

## РЯЖСК—КАСИМОВ—МУРОМ—ПАВЛОВО—НИЖНИЙ НОВГОРОД в пределах Рязанской области (отсчет начала км на автодороге ведется от г. Рязька)

### Гостиницы, мотели

0 км	г. Рязьск	гостиница	ул. Советская, 6, т. 2-23-59
33 км	р.п. Ухолово	гостиница	ул. Присягина, 27, т. 5-11-45, 5-16-57
56 км	р. п. Сапожок	гостиница	ул. 50 лет ВЛКСМ, 9, т. 2-16-62
187 км	д. Селизово	мотель	т. 3-00-69
197 км	г. Касимов	гостиница "Касимов"	ул. Ленина, 30-б, т. 2-26-80, 2-27-93
219 км	с. Дмитриево	гостиница	т. 9-41-87

### Пункты медицинской помощи

0 км	г. Рязьск	больница	ул. Высотная, т. 2-25-66, 2-72-99
12 км	с. Дегтяное	больница	ул. Октября, т. 2-84-38
18 км	с. Новое Еглдаево	медпункт	
31 км	р. п. Ухолово	медпункт	
56 км	р. п. Сапожок	медпункт	
73 км	д. Васильевка	медпункт	
79 км	с. Песочня	больница	т. 2-41-63
102 км	р. п. Шилово	больница	ул. Приокская, 27, т. 2-17-34
161 км	с. Ерахтур	больница	т. 3-65-41
197 км	г. Касимов	больницы	ул. Загородная, 13, т. 2-20-94; пос. Приокский, т. 3.04.17
213 км	с. Подлипки	медпункт	
219 км	с. Дмитриево	медпункт	

### Станции технического обслуживания автомобилей (СТОА)

0 км	г. Рязьск	СТОА АООТ "Рязьский АРЗ"	ул. Новорязьская, 86, т. 2-24-98
89 км (3 км вправо)	н. п. Летники	СТОА	
102 км	р. п. Шилово	СТОА	
197 км	г. Касимов	СТОА ВАЗ	ул. Восточная, т. 2-21-35

### Автозаправочные станции (АЗС)

0 км	г. Рязьск	б.; д. т.	101 км	р. п. Шилово	б.; д. т.	208 км	д. Самуиловка	б.; д. т.
31 км	р. п. Ухолово	б.	161 км	с. Ерахтур	б.; д. т.	213 км	с. Подлипки	б.; д. т.
58 км	р. п. Сапожок	б.	196 км	г. Касимов	б.; д. т.			

### Посты ГАИ

31 км	р. п. Ухолово	ГАИ	102 км	р. п. Шилово	отдел ГАИ
56 км	р. п. Сапожок	ГАИ	195 км	г. Касимов	ГАИ

г. Касимов. Церковь святого Егория.



# ДОСТОПРИМЕЧАТЕЛЬНОСТИ



г. Касимов.  
Площадь Победы.

## Спас-Клепики.

Первые летописные упоминания об этом селении относятся к XVI в. Его название происходит от старинного слова «клепики», что означает место, где чистят (клепают) рыбу. С появлением в селе деревянной церкви во имя Спаса Преображения сформировалось современное название. Вторая половина XVII в. застала Спас-Клепики торговым селом, расположенным на оживленном Касимовском тракте. В конце XIX в. здесь получают развитие всяческие промыслы, а в 1920 г. Спас-Клепики получают статус города.

Пожалуй, наиболее интересный факт, связанный с этим местом: здесь в церковно-учительской школе учился С.А.Есенин. Здание школы сохранилось до наших дней, и сейчас в нем действует филиал Государственного музея-заповедника поэта, находящегося в с. Константиново.

Именно Спас-Клепики посвящены прекрасные строки не раз бывавшего здесь К.Г.Паустовского: «...Я — совсем не знаю почему — вспомнил маленький город Спас-Клепики, и у меня заняло сердце. ...Я не боюсь признаться, что поэзия сонного летнего дня в таком городке была ближе моему сердцу, чем величаявая пустыньность версальских садов».

## Тума.

К сожалению, в древних источниках об этом населенном пункте есть только косвенные упоминания. Так, в одной из писцовых книг есть датированная 1644 г. запись, в которой упоминается Тумская волость. В конце прошлого века в Туме получила значительное развитие добыча и обработка леса, и в 1899 г. мещерские леса от Рязани до Тумы были прорезаны узкоколейной железной дорогой, которая была построена для вывоза дров и пиломатериалов. В 1938 г. село было преобразовано в рабочий поселок. С тумскими местами связано имя замечательного русского писателя А.И.Куприна. В своих рассказах «Мелюзга», «Болото»,

«Попрыгунья-стрекоза», «Ночь в лесу» он подробно описал здешнюю жизнь до революции. Здесь он работал над повестью «Олеся».

В послевоенные годы на окраине Тумы жила американская журналистка, поэтесса, публицист Мэри Рид, посвятившая немало теплых стихотворных строк тихой красоте Тумы.

## Гусь-Железный.

В 1759 г. на реке Гусь близ залежей железной руды был устроен Гусевский железоделательный завод. Задействованы на производстве были в основном крепостные. Завод по тогдашним меркам был довольно крупным и имел в своем составе несколько фабрик. Уровень заработной платы был низким, выплаты нерегулярными, и в 1822 г. отмечались крупные волнения, подавленные при участии армии. С Гусь-Железным связано имя знаменитого заводчика Баташова, владельца Гусевского, а также Сынтульского и многих других заводов. По свидетельству современников, дом Баташова в Гусе был такой длины, что одним концом выходил в Рязанскую, а другим во Владимирскую губернию, что позволяло жестокому заводчику быть недосыгаемым для властей обеих губерний. В поселке есть возведенный в 1802—1868 гг. Троицкий храм, с постройкой которого связано немало легенд. Сложенная из белого камня церковь не просто колоссальна — ее место скорее в большом городе, чем в поселке, — она сочетает черты барокко, классицизма и псевдоготики, в совокупности рождающих дух европейского средневековья.

## Сынтул.

Так же как и Гусь-Железный, Сынтул в свое время был центром металлургической промышленности. Поселок украшает обрамленное лесами водохранилище, протянувшееся на несколько километров. Каждое лето его красоты привлекают множество любителей природы.

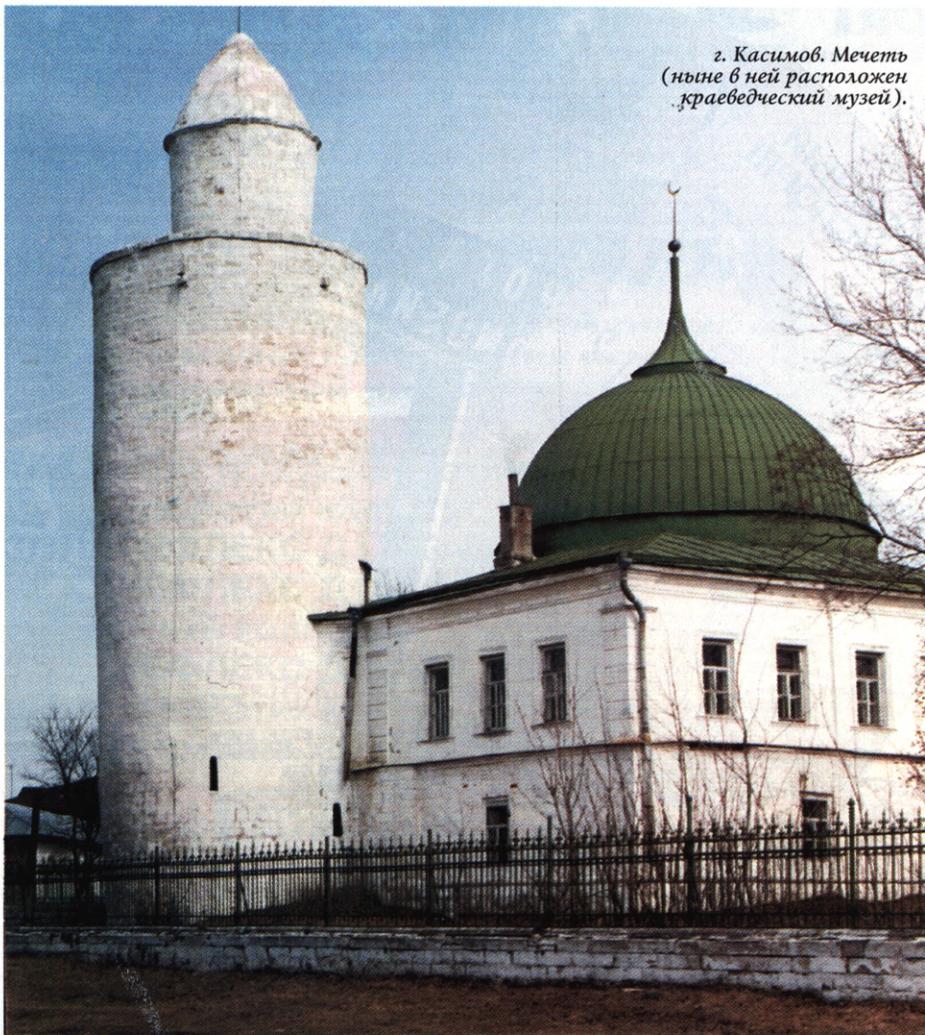
## Касимов.

Этот город — один из древнейших на Рязанщине, его первоначальное название — Городец Мещерский. Он был основан в 1152 г. как опорный пункт на границе владений суздальского князя Юрия Долгорукого. Спустя два века, в 1376 г., Городец после кровопролитной осады был дотла сожжен татарами, а затем отстроен заново. Современное название города связано с интереснейшей страницей истории Руси, и недаром краеведческий музей Касимова расположен не в купеческом особняке, коими изобилует город, а в здании столь необычной для старинного русского поселения татарской мечети. Дело в том, что в середине XV в. Городец стал центром сложной политической игры — в 1452 г. его отдали в удельное владение бежавшему из Казани царевичу Касиму, именем которого впоследствии и был назван город. Этим тогдашний великий московский князь Василий II Темный убивал аж трех зайцев. Во-первых, обременительные обязанности по охране границ Руси перекладывались на новообразованное Касимовское царство. Во-вторых, планировалось постепенно увеличивать влияние царства на татар, а впоследствии и возвести на казанский ханский престол своих ставленников. И в-третьих, Василий Темный рассчитывал использовать Касимовское ханство как силовой противовес внутренней оппозиции, упрочив тем самым свои пошатнувшиеся было позиции. С ханством было связано еще и такое событие: в свое время Иван IV Грозный объявил правителем Руси очередного касимовского хана, а сам как бы удалился от дел. Такое положение сохранялось около 9 месяцев и было, конечно же, чистой воды спектаклем. Около 200 лет прослужило Руси это своеобразное автономное образование, и лишь со взятием под руку Москвы Казани и Астрахани оно утратило свое значение и прекратило существовать. Об этой эпохе напоминают сохранившиеся мечеть, минарет и мавзолей Шах-Али-Хана и Авган-Мухам-

мед-Хана. Забавно, что формально последним Касимовским ханом был Иван Балакирев, служивший шутом сначала у Петра I, затем у Екатерины I, а впоследствии и у Анны. Когда Петр I, отправляясь в персидский поход, проплывал по Оке мимо Касимова, сопровождавший его Балакирев прознал о вакантном титуле правителя этих мест и попросил у царя позволения именоваться ханом Касимовским, что и было ему позволено. Однако смех смехом, а впоследствии Екатерина I дала своему любимцу и юридическое право владения имением бывших касимовских "царей". Шут трех российских правителей и хан похоронен в Касимове, за алтарем церкви Богоявления — самым ранним памятником русской архитектуры города (в народе зовется Егорьевской). Кстати, многие считают этот храм красивейшим из касимовских памятников архитектуры. Своеобразная черта в лице города — купеческие особняки. Построенные, как правило, с претензией, они зачастую не вписываются в прекрасно выдержанный в остальном архитектурный ансамбль, однако стремление их строителей сочетать "высокий стиль" с функциональностью местами даже забавно. Вряд ли стоит описывать все достопримечательности города — лучше один раз увидеть, чем сто раз прочитать. Правда, необходимо упомянуть такой факт — съемки множества художественных фильмов, действие которых происходит в старинных купеческих городах, проводились именно в Касимове.

### Шилово.

Возникновение на высоком берегу Оки небольшого городка на месте современного поселка Шилово может быть отнесено к X—XI вв. Татаро-монгольское нашествие не обошло Шилово стороной, и потрепанный войной городок постепенно превращается в село. Во второй половине XI в. в Шилове, кроме помещичьих домов



*г. Касимов. Мечеть (ныне в ней расположен краеведческий музей).*

*р. п. Гусь-Железный. Троицкая церковь.*



и церкви, была хлебная пристань на Оке, принадлежащая владельцам села, дворянам Шиловским. Смутное время XVII в. нанесло свой удар Шилову — в 1676 г. в селе насчитывалось всего 24 двора. Однако стратегическое положение села не позволило ему захиреть, и в XIX в. Шилловская пристань являлась одной из самых крупных в уезде. Правда, при этом само село оставалось небольшим — к 1905 г. в нем насчитывалось 81 дом. В XX в. Шилово сильно выросло — ко-

гда в 1938 г. ему присвоили статус рабочего поселка, численность населения перевалила за три тысячи. При посещении Шилова можно осмотреть краеведческий музей, в котором самые древние экспонаты датируются XII—XIII вв.

### Сапожок.

Это поселение было основано в 1605 г. как военный городок по указу Бориса Годунова и вошло в систему государственных оборонитель-

ных сооружений, предназначенных для отражения набегов кочевников. Вот как повествуют о нем писцовые книги XVI в.: "Городище Сапожковское, острог дубовый, а в нем шесть башен..." Историки считают, что названием своим Сапожок обязан форме абриса занимаемых им земель, напоминающих, соответственно, сапог. В 1758 г. Сапожок полностью сгорел — и "острог дубовый", и три церкви, и посад. Когда его строили заново, необходимости в восстановлении острога не было — город перестал быть пограничным. В 1780 г. лично Екатериной II был утвержден план застройки, и с этого момента Сапожок официально стал административным, экономическим и культурным центром уезда. Подобную роль город играет и в наши дни.

### Ряжск.

Место, на котором построен город, известно с незапамятных времен. Называлось оно Рясским полем, отсюда и название города — сначала Рясск, а позже Ряжск. История города начинается в XVI в. с постройки крепости, которая должна была служить для защиты государства от набегов монголо-татар. Со временем значение Ряжска росло, и в 1778 г. он становится уездным городом Рязанской губернии. К началу XX в. население Ряжска составляло около 13 тыс. человек. В городе насчитывалось семь церквей, девять учебных заведений, действовали винокурная и мукомольная фабрики. С постройкой Рязано-Уральской и Сызрано-Вяземской железнодорожных магистралей в Ряжске начался бурный расцвет торговли. В наши дни Ряжск славится своим художественным ткачеством.



вых средствах механизации, проектировании будущих магистралей. Определился и круг ведущих авторов, среди которых известные нынешнему поколению имена — В.Бабков, А.Николаев, С.Немоловский, В.Михайлов, В.Бочин, В.Федоров, Е.Гибшман, А.Лысихина, Н.Иголкин, И.Хазан и многие другие.

С 1954 года юбиляр обретет свое нынешнее название — «Автомобильные дороги», наиболее точно и емко отражающее его суть и назначение, перейдет под крыло Министерства транспортного строительства.

Это было удивительное время! Время великого трудового подъема, грандиозных преобразований, освоения целины, газовых и нефтяных месторождений Западной Сибири, строительства крупнейших гидроузлов, заводов-гигантов и магистральных автодорог. Перед редакцией была поставлена задача: стать проводником всего нового и передового в отрасли, давать дорожникам больше разнообразной информации, наладить на страницах издания систематический обмен опытом.

С этой задачей журнал справился с честью, о чем свидетельствует высокая награда Родины — орден «Знак Почета», врученный коллективу в 1977 году, и редкий для отраслевого издания тираж — более 25 тыс. экземпляров! В чем огромная заслуга коллектива редакции, который в разные годы возглавляли: профессор, генерал-майор, бывший заместитель начальника Главного дорожного управления Красной Армии В.Т.Федоров, бывший главный инженер Главдорстроя А.К.Петрушин, профессор, доктор технических наук И.Е.Евгеньев, бывший начальник Главдорстроя В.А.Субботин, заслуженный деятель культуры РСФСР Н.П.Вахрушин, В.Ф.Липская и др.

До начала перестройки и «черной полосы» в истории российской прессы журнал оставался одним из самых читаемых и тиражных среди отраслевых изданий. В 1996-м выйдет первый номер обновленного журнала, его учредители — Федеральная дорожная департамент и ЗАО «Издательство «Дороги».

70 лет назад, обращаясь к читателям, редакция так определила свои приоритеты: «...разработка вопросов техники и экономики, местного транспорта в части автомобильного и дорожного хозяйства... В отношении характера содержания и изложенных статей редакция считает, что статьи должны быть доступны широкому кругу читателей с разными степенями подготовки и развития...»

Под этим обращением мы готовы подписаться и сейчас, стараясь, как и наши коллеги 70 лет назад, работать во благо дорожников, сохраняя лучшие традиции одного из старейших отраслевых изданий.

**Ч**то мы знаем о юбилеяре и времени, в котором он родился? Знаем, что первый номер журнала (точнее было бы сказать первый-второй, поскольку он был сдвоенным) вышел в мае—июне 1927 года, под названием «Местный транспорт», на 32 страницах, тиражом 3,5 тыс. экземпляров, за подписью ответственного редактора С.В.Якимова.

Из первых же номеров известно, что в наследство от царской России нам досталось бездорожье, ущерб от которого, по самым скромным подсчетам, оценивался в 2 млрд рублей — по тем временам большие деньги. И еще: на ликвидацию бездорожья, как на фронт, молодая советская республика мобилизовала около 100 тыс. специалистов и более миллиона рабочих разных профессий. К началу 30-х годов в стране сформировалась мощная дорожно-строительная армия, способная совершить прорыв на этом фронте. И она его совершила! Дорожное строительство разви-

вается стремительными темпами. Набирает темпы и наш журнал: в 1930 году его тираж увеличился почти втрое — 10 тыс. экземпляров!

Вскоре, после очередной реорганизации органов управления, издание будет выходить под названием «Дорога и автомобиль». Дорожники и автомобилисты решали тогда одну общую задачу — по развитию безрельсового, как он тогда назывался, транспорта. Впрочем, союз двух отраслей оказался недолгим. В 1937 году, после очередных перемен в системе управления, появилась новая структура — ГУШОСДОР, вошедшая в систему НКВД. В ведение нового управления перейдут все дороги общегосударственного значения, а журнал будет его главным печатным органом.

С той поры в судьбе юбилеяра произойдут серьезные перемены. Издание станет по-военному строгим и деловым. В Европе уже во всю пахло большой войной, и наша страна стремилась как можно быстрее создать опорную дорожную сеть. Перед войной журнал еще раз пере-

именуют. Теперь он будет выходить под названием «Строительство дорог» и начнет публиковать статьи о дорожном обеспечении боевых операций, устройстве посадочных площадок для самолетов и т. д.

В годы Великой Отечественной войны журнал (некоторое время он выходил в Куйбышеве и Свердловске) превратился в настольную книгу для многих тысяч командиров и солдат военно-дорожных соединений. Все его содержание было подчинено главному — обеспечить наиболее эффективную работу на фронте и в тылу. Журнал учил, как в кратчайшие сроки восстановить разрушенный мост, вести дорожные работы ночью, под огнем врага, что нужно знать специалистам для ускоренного возведения переправ, в чем особенности зимнего содержания фронтовых дорог...

И в послевоенные годы на страницах журнала будут печататься статьи, анализирующие опыт военных дорожников. Но постепенно основное место займут материалы о техническом перевооружении, но-

## **РОССИЙСКИЙ ДОРОЖНИК ПРЕДПОЧИТАЕТ КАЧЕСТВЕННЫЕ РАЗМЕТОЧНЫЕ МАТЕРИАЛЫ**

**В основу общеевропейского стандарта дорожной разметки положен австрийский. Он учитывает требования как к качеству, так и к долговечности и экологической чистоте материалов.**

**Австрийская фирма "HERBERTS Austria GmbH"**

предлагает продукты, соответствующие этим стандартам:

- ◆ краски для разметки дорог:  
**ШТОЛЛРЕФЛЕКС Д1163,  
ШТОЛЛРЕФЛЕКС Д1072;**
- ◆ 2-компонентный холодный пластик:  
**ШТОЛЛРЕФЛЕКС Д1249.**

**Четырехлетний опыт применения этих материалов на дорогах СНГ позволяет дорожникам дать им только положительные оценки.**

**Вы всегда сможете приобрести эти продукты и получить рекомендации по**

- ◆ нанесению и применению материалов с учетом климатических условий вашего региона,
- ◆ имеющейся у вас дорожно-разметочной техники и дорожного покрытия;
- ◆ приобретению дорожно-разметочной техники и оборудования к ней.



**На любые ваши вопросы охотно ответят по телефонам (01561) 317-47, 205-85, факс 294-32.**



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



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

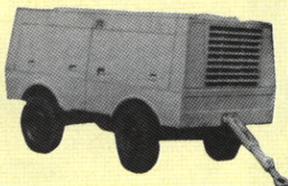
### **Ремонт автокранов**

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

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

### **Передвижные компрессорные станции**

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



**Гарантия  
2 года**



**Тел.: (095) 152-1815,  
152-9079**

## **РОСТОВСКАЯ КОСИЛКА ПРИВЛЕКАЕТ ДОРОЖНИКОВ РОССИИ**

# КОСИЛКА



окупается в дорожном хозяйстве за 10 рабочих дней.  
выполняет за один день объем работы 100 рубщиков  
кустарниковой и древесной поросли.  
эффективна в уничтожении карантинных сорняков,  
в том числе амброзии и дикорастущей конопли.  
работает без ремонта 8 лет.  
предназначена для скашивания трав, срезания и измельчения  
грубостебельной и кустарниковой растительности.  
имеет ширину захвата рабочего органа — 2,5 метра.  
обрубает ветви деревьев по высоте до 3 метров.  
работает на плоских и наклонных рельефах  
от —35 до +75 градусов к горизонту.  
срезает одиночную древесную поросль — до 100 мм.  
имеет один режущий орган и два ножа из стали.  
весит с ограждениями 280 ± 5 кг.  
агрегируется с тракторами типа МТЗ-80, Т-40  
и обслуживается одним трактористом.



**Приобретайте косилки непосредственно у производителя.**

Научно-производственный центр "СФЕРА"  
344025, г. Ростов-на-Дону, ул. Рылеевского, 2/1.



Олег Ручимский,  
менеджер  
по развитию  
бизнеса  
материалов  
для  
организации  
движения  
"ЗМ Россия".



**В последнее время на российских дорогах все чаще можно встретить продукцию компании ЗМ. Основные ее потребители**

**— это водители, пешеходы, иные участники дорожного движения, которые в большинстве случаев об этом и не догадываются. Что же такое ЗМ и как продукция компании служит людям? На этот и другие вопросы нашего корреспондента Николая Василенко отвечает менеджер по развитию бизнеса материалов для организации движения "ЗМ Россия" Олег Георгиевич РУЧИМСКИЙ.**

**— Олег Георгиевич, что скрывается за кратким именем "ЗМ", или "ЗМ Россия"?**

— Американская компания ЗМ, сокращенное наименование от "Minnesota Mining & Manufacturing Company", широко известна в мире. Маленькая частная фирма начала свою деятельность на заре XX века с освоения производства наждачной бумаги. К концу столетия она превратилась в крупнейшую международную компанию с годовым объемом продаж более 14 миллиардов долларов США, со штатом сотрудников около 70 тысяч человек, имеющую филиалы более чем в 60 странах мира, включая Россию. Филиал "ЗМ Россия" действует как российское предприятие вот уже на протяжении 5 лет.

ЗМ производит во многих странах более 50 тысяч наименований товаров, которые используются в различных сферах деятельности человека и в его повседневной жизни. Это товары для промышленности, в частности для автомобилестроения и авторемонта, для организации дорожного движения, для офиса, для медицины и стоматологии, для ухода за домом, для обеспечения безопасности труда, личной безопасности и охраны окружающей среды, для рекламы. Более сорока базовых технологий и изобретений лежат в основе этих товаров. Например, все знают слово "скотч", что означает клейкую ленту для скрепления различных материалов, но не все знают, что "Scotch" — это одна из

торговых марок фирмы ЗМ и что изобретение и успешное продвижение этого товара в мире сделало имя "скотч" нарицательным.

**— Понятно, что невозможно рассказать обо всех товарах ЗМ. Но наших читателей интересуют вопросы: какие товары ЗМ используются на российских дорогах и улицах и как они доходят до конечных потребителей?**

— Одним из направлений деятельности компании являются материалы для организации и обеспечения безопасности движения. На протяжении целого ряда лет ЗМ поставляет в Россию современные световозвращающие материалы, которые используются для производства готовых изделий на российских предприятиях — наших партнерах. География их постоянно расширяется. Потребителями их продукции являются государственные дорожные органы и органы ГАИ различных уровней, предприятия, автомобилисты, пешеходы.

**— Расскажите, пожалуйста, подробнее об этих материалах и изделиях, а также о том, как они служат делу повышения безопасности дорожного движения.**

— Известно, что ночью происходит значительное количество дорожно-транспортных происшествий, причем с особо тяжелыми последствиями. Одна из основных причин — плохая ви-

# ПОДУМАЙТЕ О КАК ЭТО ДЕЛАЕТ



димостью объектов на дороге ночью, что не позволяет водителям и другим участникам движения вовремя заметить и среагировать на опасность. Выход — сделать эти объекты как можно более видимыми. Для этого они должны иметь световозвращающие элементы, которые хорошо видны водителям в свете фар их автомобилей.

Концепция ЗМ по организации и обеспечению безопасности движения в темное время суток основана на комплексном применении современных световозвращающих материалов. Надо сказать, что ЗМ является единственной компанией в мире, способной реализовать эту концепцию, так как только ЗМ имеет полный набор материалов для различных областей применения. Это световозвращающие пленки для изготовления дорожных знаков, элементов ограждений мест проведения дорожных работ, государственных автомобильных регистрационных знаков, маркировки автомобилей специальных и оперативных служб, грузовых автомобилей и автобусов, это ленты и световозвращатели для разметки проезжей части, световозвращающие ткани для спецодежды, форменной, детской и спортивной одежды. Все эти материалы обладают высокими светотехническими характеристиками и способны значительно снизить аварийность на российских дорогах и улицах.

# ЗМ

— Олег Георгиевич, как говорится, техническая сторона вопроса понятна. Но, как известно, государственным дорожным органам, органам ГАИ приходится в настоящее время работать в условиях жесточайшего дефицита бюджетных средств и при этом нести ответственность перед общественностью за организацию и обеспечение безопасности движения на дорогах и улицах. Имеющихся средств порой не хватает на самые неотложные нужды. При этом бытует мнение, что современные световозвращающие материалы слишком дороги, не по российскому карману. Что бы вы на это ответили?

— Отвечу, что ЗМ была бы не ЗМ, если бы не учитывала реального положения, нужд и потребностей своих заказчиков. В то время, когда затраты ЗМ, как и других производителей в усло-



виях инфляции постоянно растут мы все же изыскали возможность с мая 1997 г. снизить отпускные цены на нашу продукцию для российских потребителей в среднем на 25%.

Вместе с тем хотелось бы коснуться экономической стороны дела и привести лишь два аргумента.

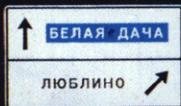
Во-первых, официальные отчеты целого ряда зарубежных дорожных ведомств, включая Международную дорожную федерацию (IRF), однозначно свидетельствуют о том, что вложение средств в дорожные знаки, изготовленные на основе современных световозвращающих материалов, является одним из самых экономически выгодных способов борьбы с местами концентраций ДТП. В условиях дефицита средств невозможно уширить все узкие мосты, сделать развязки, в том числе с железными дорогами, в разных уровнях, спрямить крутые повороты, осветить все городские дороги и улицы, другими словами — ликвидировать все места концентрации ДТП. И здесь на выручку приходят современные средства сигнализации, включая дорожные знаки, так как их изготовление и установка обходятся обществу в десятки раз дешевле, чем потери от ДТП. Иные способы борьбы с местами концентраций ДТП имеют значительно меньшие коэффициенты отношения выгод к затратам.

И, во-вторых, современные световозвращающие материалы фирмы ЗМ имеют одно очень важное свойство — это долговечность, то есть способность эффективно работать без значительной потери своих свойств на протяжении 5, 10, а то и более лет. Это выгодно отличает их от более дешевых, но недолговечных материалов, которые нужно заменять каждые 1—2 года. В результате дешевый материал, который имеет более низкие технические характеристики и потому хуже служит, обходится налогоплательщикам в несколько раз дороже дорогого.

Таким образом, применение современных световозвращающих материалов — это не только технически оправдано, но и экономически выгодно. Не говоря уже о том, что они спасают жизнь человека, ценность которой невозможно измерить количественно.

# БЕЗОПАСНОСТИ,

# ЗМ



**ЗМ Россия:**  
129110, Москва,  
Самарский пер., д. 3  
(рядом с гостиницей "Пента").  
Тел. (095) 288-97-01,  
факс (095) 288-97-92

Филиал в Санкт-Петербурге:  
191028, Санкт-Петербург,  
ул. Фурштатская, д. 18.  
Тел. (812) 275-13-61, 275-14-75,  
факс (812) 273-12-33

Филиал в Екатеринбурге:  
620014, Екатеринбург,  
ул. Гоголя, д. 15А.  
Тел. (3432) 65-90-59,  
факс (3432) 56-49-33

Филиал в Новосибирске:  
630102, Новосибирск,  
ул. Нижегородская, д. 6.  
Тел. (3832) 10-10-74,  
факс (3832) 10-10-41

Филиал в Хабаровске:  
680000, Хабаровск,  
ул. Шевченко, д. 50



# Людмила ИВАНОВА:

**М**

ы сидим с Людмилой Ивановной у нее дома, листаем семейные альбомы. Надо отобрать несколько фотографий. А их так много, и за каждой своя история, своя страничка из жизни этой милой женщины, простой и гостеприимной. Самой что ни на есть народной артистки России, которую знают по ее ролям в кино и театре "Современник", где она служит вот уже четыре десятилетия, с самого его основания. Она любит свой театр и как актриса, и как зритель. По многу раз смотрит спектакли, в которых не занята, и всему верит, как маленькая, и плачет, когда хочется заплакать, и смеется, если смешно.

— Я помню, как маме принесли билеты на спектакль "Давным-давно" в театр Советской Армии. Это было сразу после войны. Мама дала мне свое самое нарядное платье. И шелковые чулки, чуть-чуть заштопанные. Мы — в театре, а в нем — праздник. Нарядный бархатный зал. Запах кулис. Оркестр. Замечательная музыка Тихона Хренникова. Конечно, я сразу влюбилась в Шуру Азарову и зажила ее жизнью. Это я танцевала на балу и влюбилась в поручика Ржевского. Это я прощалась с детством, когда пела колыбельную кукле, я убежала из дома защищать Отечество.

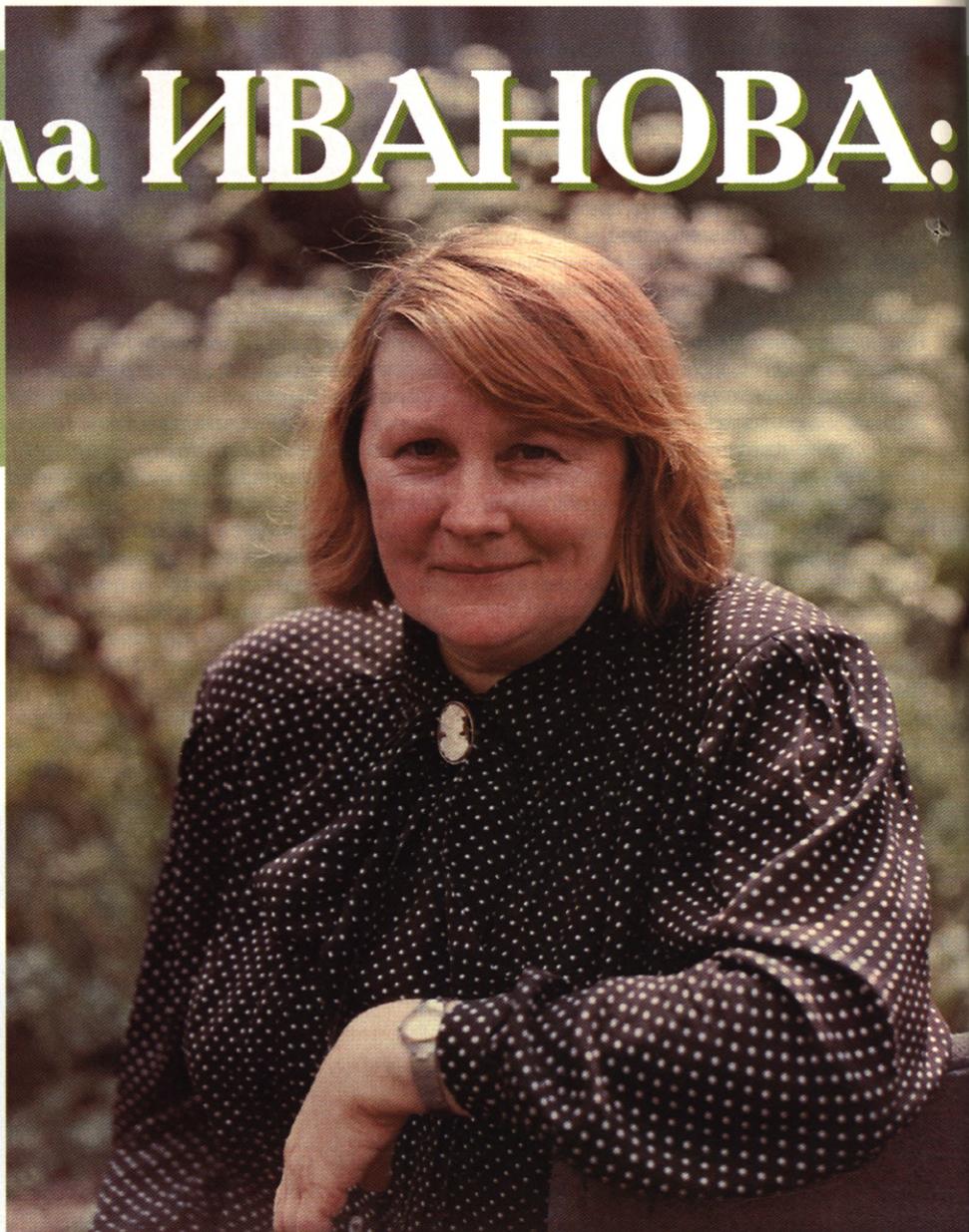
Я верила артистам, каждому их слову и поступку. Какой был ансамбль в этом спектакле! Но Шурочка в исполнении Добржанской меня покорила, заморозила. У меня, как у многих, носовой платок был мокрым от слез. Я верила всему, что она говорила со сцены. Ходила на все ее спектакли. С тех пор я стала мечтать о сцене.

— Что вы закончили?

— Школу-студию при МХАТе. Моими однокурсниками были Галина Волчек, Игорь Кваша, Ирина Скобцева. Вот, посмотрите на эту фотографию нашего курса. Какие мы здесь все молодые.

— А ваши педагоги?

— Замечательная актриса старой мхатовской школы Софья Станиславовна Пилыавская. Низкий



голос, благородство, достоинство. Ее муж Николай Иванович Дорохин. Они многому меня научили, за что я им благодарна по сей день.

— Людмила Ивановна, расскажите про "Современник".

— Наш театр тогда находился на Маяковке. Сейчас нет этого дома на площади, но память все живо восстанавливает. Мы сутками были вместе. Днем — репетиция с обязательной явкой всех, по ночам — читка пьес.

Очень часто были собрания. Принимали новых артистов. Обсуждали и принимали новые пьесы. И все только голосованием. Так создавался театр поколения, театр нашей молодости, театр первой оттепели.

Мне и сейчас все говорят: ну когда ты утомишься? А я не могу смотреть, как артисты моего музыкального театра "Экспромт" до конца не выкладываются. Я их очень люблю, но мне хочется их растормошить, растолкать, разбудить. Ну что же делать? Страстно люблю театр, сцену. Люблю сниматься в кино. Люблю петь.

В каждом спектакле Людмила Ивановна не остается незамеченной, какой бы маленькой ни была роль. Актриса хочет как можно больше вложить в характер своей героини, подсмотренный в жизни, на улице, на творческих встречах. Ах, как мало ролей достается актеру, чтобы рассказать обо всем, что видишь и знаешь, как трудно порой уместить все в несколько фраз роли. Людмила Иванова торопится щедро одарить зрителя своим творчеством, боясь

что-то недодать. К счастью, одарить есть чем — таланта не занимать.

Людмилу Ивановну многие очень любят и как человека, и как артистку.

**Эльдар Рязанов:** "Это прекрасная артистка. Главное — острое чувство натуральности, которое живет в ней очень органично. Она естественна и в силу актерского мастерства, и инстинктивно, от самой природы, от своей индивидуальности".

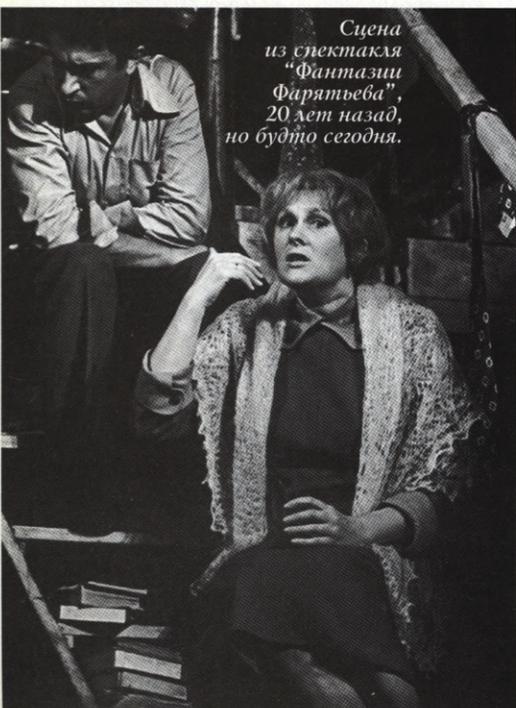
**Олег Ефремов:** "Людмила Ивановна была активным строителем "Современника", одним из его создателей, и успешно формировалась как прекрасная актриса".

— Очень важно для артиста, когда его работу одобрит и похвалит режиссер, товарищи по сцене.

Я очень благодарна моему любимому партнеру Валентину Гафту. Он щедрый, он может произнести: "Старуха, талантливо, гениально!" Понимаешь, что он сильно преувеличивает, но все-таки после этих слов тепло и хорошо на душе.

Бывает, остаешься недовольной собой в какой-то роли. Трясешься перед сценой, зуб на зуб не попадает. Гафт видит мое состояние и говорит только: "Старуха, не дрейфь! Вперед. Ведь ты же такая яркая, такая оригинальная". Господи, думаешь в такие минуты, как хорошо, что он это говорит. И я начинаю верить в себя.

Людмила Ивановна относится к тем артистам, которые служат театру самозабвенно, не смотря ни на какие перипетии судьбы и даже физическую боль.



Сцена из спектакля "Фантазии Фяратьева", 20 лет назад, но будто сегодня.

# "В душе человека столько прекрасного. Малышка разбуди ее"

Иногда к непогоде у нее начинают болеть сломанные давно на одной из репетиций два ребра. Она играла старуху, страшную, беззубую, горбатую, в длинной юбке. В один из перерывов решила отдохнуть, примостившись на диванчике.

— Вдруг слышу крик помрежа: "Иванова, на сцену". Бегу, перепрыгивая через ступеньки, наступаю на юбку, падаю. Боль страшная. Меня отвозят в больницу. Предлагают долгое лечение. Я не могу лежать, говорю я врачам, у меня выпуск спектакля. Вышла через четыре дня с туго перебинтованными ребрами. Кашлять больно, дышать больно. Пришла в театр. Но оказалось, что прежнюю мою роль вычеркнули. И я должна играть доярку, молодую, симпатичную, боевую. За сценой поставили раскладушку: лежу, а потом встаю и на сцену. Играть.

Вот и сейчас тоже хромаю. Сломала ногу на сцене. Предстоит операция. Надеюсь, ее сделают как можно скорее, мне сидеть никак нельзя.

**Ирина Муравьева:** "Мила замечательная, талантливая актриса. Мы снимались с ней в нескольких картинах. Я люблю ее как человека. Она очень добрая, хлебосольная, душевная".

Людмила Ивановна поразительный человек. Никогда прежде со мной не встречавшаяся, она очень дружелюбно и даже весело предложила тут же встретиться у нее дома, поесть борща, попить чайку и поболтать. Она быстро располагает к себе улыбкой, своими грустными и смешными историями, которых так много у артиста

случается в театре, в кино, а у нее еще и по жизни, потому что она от нее не прячется.

— Людмила Ивановна, у вас есть машина?

— Старенький "жигуль". Вишневый. Я его очень люблю, разговариваю с ним. Но я за руль не сажусь. Муж не разрешает. Я очень рассеянная. Могу иголку положить в холодильник. Или задуматься над стихами, тогда из головы все вылетает, и я не понимаю, куда и зачем я еду.

Однажды на Пушкинской попали в пробку. Что-то с фарами у нас было не в порядке. Подошел милиционер. Здравствуй, говорит. А потом взгляделся: ой, а я вас узнал. Я протянула ему руку, а он ее поцеловал. Муж потом дулся на меня. Но не долго.

Или вот еще смешной случай. Когда наш театр был еще на Маяковке, я после репетиции решила ехать домой — а жила я тогда на Рижской — не на метро, а на трамвае. И вот стою я на остановке, нагруженная сумками. Жду 20 минут, жду 30. Не ухожу, потому что, по закону подлости, только уйдешь с остановки, тут же подойдет трамвай. 40 минут стою, час. И тут подходит один наш артист и спрашивает: "Мил, ты чего стоишь?" — "Да вот трамвай жду". Он смеется, а я не понимаю, почему. "Да ты посмотри, рельсов-то нет". А я и не обратила на это внимания.

Людмила Ивановна верит в разные невероятности.

*Со мною случай был такой,  
Однажды снег пошел густой,  
И даже улица внезапно изменилась.  
И все похоже дома*

*Белы, как белая зима,  
Район-то новый, я взяла и заблудилась.*

— Меня, тогда еще начинающую артистку, пригласили физики в свой институт поставить спектакль, а я заблудилась. Вдруг ко мне подходит молодой человек: "Я так и думал, что вы застрянете, вот и вышел вам навстречу". И, засмеявшись, дал мне мандарин, как будто я маленькая. Мне стало весело. И спокойно. За этого человека я и вышла замуж. Вместе с Валерием мы уже давно. У нас два сына. Но внуков пока нет.

— Ваши героини — простые, обыкновенные, чаще деревенские. Хотелось, наверное, красивых костюмных ролей, про любовь?

— Было такое желание, но оно никак не исполнялось, и я стала сочинять песни. Про любовь, про тоску, про принца, про вторую половинку, которую каждый должен обязательно найти.

**Гелена Великанова:** "Долгие годы ни один мой концерт не обходится без песен Людмилы Ивановой. В них искренность, задушевность, они мелодичны, естественны, просты и всегда трогают сердце".

— Это удивительное ощущение слышать, как поют твою песню, это как ребеночка родить. Я такое испытала, когда услышала песню на свои слова в нашем спектакле "Пять вечеров".

В 60-е годы пошла целая бардовская волна. Песни у костра, белыми ночами, в домах, где все поют по кругу. Я осмелела. Стала и сама петь свои песни.

Ее песни с большой сцены пели Гелена Великанова, Майя Кристаллинская, Анна Герман.

— С Геленой мы подружились с первой нашей встречи. Она большой мастер, каждая ее песня — маленький спектакль, и песни "Половинка", "Может быть, я не современная" были очень популярными. Я их и сейчас слушаю по радио в программе ретро и вспоминаю те годы.

Среди фотографий я увидела Людмилу Иванову с Анной Герман, знаменитой эстрадной певицей, которую хорошо знают и до сих пор любят в России.

— Я очень любила Анюту. Она бывала у нас в доме. Говорила, что чувствует себя с моими мальчиками легко и просто. Мой младший Саша играл ей на дудочке. Когда она была с детьми, ее глаза светились нежностью. Она много рассказывала о своем сыне, которого родила поздно, в сорок лет. Анна была очень скромной и красивой, как полевой цветок. Мечтала о кусочке земли, чтобы дерево можно видеть из окна. Ей нравилась красная рябина, что я засыпала сахаром. Она уверяла, что рябина возвращает ей силы.

И вот однажды я получила от нее письмо с просьбой прислать ей красную рябину. Она была больна. Я отправила ей баночку в Варшаву. Но витамины не помогли.

В моем доме живут вещи Анны: большой чайник с надписью "От зрителей с любовью", маленький веер, которым она обмахивалась на концертах. И пластинки с нашими песнями. Я часто их ставлю и слушаю ее завораживающий голос: "вам-м-м желаю счастья!"

... Закрывается занавес, и от искусства артиста, от его огромной душевной работы ничего не остается, ничего материального. Кто-то из зрителей помнит долго, у кого-то ощущения так близжайшие дни — и все. Поэтому артистам так важно признание сиюминутное, тут же, сей же час аплодисменты. У Людмилы Ивановой есть свой музыкальный театр "Экспромт", есть труппа молодых талантливых ребят, есть сцена, без которой она не может жить. Есть наши аплодисменты. Аплодисменты...

*Беседу вела Людмила ИВАНОВСКАЯ*



Людмила Ивановна  
и все ее "экспромтовские дети"

# СЕВАСТОПОЛЬСКОЕ "ЧУДО СВЕТА"

Итак, едем в Севастополь. Из Москвы на "Волге". За рулем мой давний приятель, сослуживец по бригаде подводных лодок на Севере Владимир Стефановский. Несколько лет назад он уволился в запас капитаном 2 ранга, основал и возглавил Севастопольское морское собрание.

Говорят, моряки плохо водят машины — привыкнув к движению в объеме моря, они не скоро привыкают к движению по дорогам. Про Стефановского этого не скажешь. Водит он свою выдавшую виды "Волгу" как ас. Точнее ас-каскадер. Иначе его и не назывешь. Лет пять назад мчался он из Питера в Кронштадт по дамбе и, уходя от лобового столкновения, вылетел за парашют в море. От удара потерял на несколько секунд сознание. Очнулся в сумраке морских глубин. Вода наполнила салон по пояс. Машина стояла на грунте всеми четырьмя колесами. Стефановский включил фары и плафон над головой. Дал морю заполнить салон по лобовое стекло, после чего без труда распахнул дверцу и всплыл на поверхность. Выбрался на дамбу, отжал брюки и тужурку, поймал попутку и отправился за автокраном. По счастью, КраЗ со стрелой ехал навстречу. Остановил, объяснил ситуацию, подогнал к месту падения, нырнул в море, застропил машину, "Волгу" подняли. Продул цилиндры, прокалил свечи, и снова полный вперед!

Слава Богу, полторы тысячи верст до Севастополя мы проехали без подобных приключений...

## Дороги дороги

**П**еред въездом в Севастополь водителей встречает щит с надписью, какой я не видел нигде: "Город спит с 23 часов до 7 утра".

Тише! Спит город... Город, расстреливаемый за два века существования из бомбических орудий и осадных мортир, жерластых гаубиц и многоствольных минометов, из пушек самолетов, танков, кораблей, наконец из сверхмощного орудия "Дора", жаждет тишины. Тишина и вода в Севастополе в особой цене, не выражаемой ни в децибелах, ни в литрах...

Огромный противолодочный крейсер стоит в Большой бухте. Рядом с ним вздувают ажурные паруса антенн ракетные корабли. Их надстройки врезаются в гористый контур города вместе с колонной памятника Затопленным кораблям, шпилем Матросского клуба, ротондой Панорамы, нелепым "чертовым колесом", трубами Морзавода и пирамидой Братского кладбища... Без матч и марсовых площадок стоящих здесь кораблей силуэт Севастополя немислим, как немислим Стамбул без минаретов.

Сквозь зелень горного дубняка, акаций, каштанов красные черепичные крыши проступают, будто алые погоны на солдатских мундирах. Золотой крест Владимирского собора впечатан в севастопольское небо солдатским Георгием за отвагу.

Россыпь крымских курортов от "А" до "Я", от Алушты до Ялты: Гаспра, Ливадия, Ореанда, Симеиз, Форос... И вдруг — Севастополь! Будто в эстрадном оркестре посреди фокстрота или брейка одна из труб грянула "Боевую тревогу" или "Большой сбор".

Летом в Севастополе много отдыхающих, но Севастополь — гарнизон от рождения, военно-морская крепость, столица Черноморского флота.

Во всегдашней красе Севастополя, в чистоте и зелени улиц есть нечто большее, чем просто работа городского коммуналоза. Тут есть общее народное желание, чтобы Севастополь был красив.

"Пусть будет хорошо бережен Севастополь", — завещал умиравший адмирал Нахимов. Пусть будет...

Однако годы великой "перестройки" не пошли Севастополю на пользу. Это чувствуешь даже "пятой точкой", трясясь по изрядно разбитым ныне и слегка подремонтированным дорогам. И потому наш первый визит — в севастопольскую мэрию к начальнику управления транспорта и связи В.И.Краснову.

Василий Иванович — матерый дорожный волк. Окончил школу дорожных мастеров в Армавире, потом двадцать лет возглавлял дорожно-эксплуатационный участок Морской инженерной службы Черноморского флота, служил начальником Крымоблдорстроя до распада союза республик на содружество государств.

— Да, вы правы, качество наших дорог не улучшилось, — соглашается он со мной. — И причину того, вы, наверное, знаете не хуже меня: нет денег, нет должного финансирования. А ведь дороги у нас непростые — горные. Строить их сложно и содержать накладно. Судите сами: только в городской черте у нас 334 километра безрельсовых



путей, из них 138 — государственного значения. Взять только шоссе на Ялту. Это, считайте, не трасса, а автодорожный полигон. Там все — и противоканалепадные галереи, и противоположные стенки, и тоннели, и заездные карманы на съездах к морю. На одном лишь спуске к Батилиману семь опасных поворотов, на которых ГАЗ-69 не развернется. Как ни укрепляем, природа, стихия берут свое: каждый год ведем буронабивные восстановительные работы. Так что не зря Роберт Рождественский воскликнул в своих стихах: "В слове "дорога" звенит "цена — дорога".

Дороги у нас дороги. Но все же здесь они, на мой взгляд, лучше, чем во многих равнинных краях.

— Так что же, дорожное строительство в Севастополе совсем застопорилось?

— Нет, строим, несмотря на скудость бюджета. Ведем объездную дорогу с Северной стороны через Инкерман в город — в обход бухты. Реконструируем и "горбачевскую", как у нас говорят, трассу из Бельбека в Форос, с аэродрома на небезызвестную дачу "Заря". Не снят с повестки дня и новый "Шелковый путь" — через Керчь на Тамань. Разработан эскизный проект автодорожного моста, который должен соединить Крым и Кавказ.

Строить во всех смыслах непросто. У нас сейсмичность до 7 баллов. Стараемся строить дороги с посадкой на минеральное дно. Но, во-пер-



вых, не всегда это удается; во-вторых, оползни все равно берут свое... В 1973 году Севастополь принимал короля Йемена. Король боялся морской качки и потому в Ливадию, к месту отдыха, решено было доставить его на машинах, по трассе Севастополь — Ялта. Кстати говоря, разведана она была благодаря изыскательской работе инженера-путейца и замечательного писателя Гарина-Михайловского. Там, на Байдарском перевале, поставлен ему памятный знак...

Так вот, надо же такому случиться — за сутки до королевского проезда сошел оползень и унес триста метров шоссе. Скандал!

Ночью на аварийный участок был брошен флотский дорожный батальон. Зима, холод, снег с дождем. Матросы по колено в грязи расчистили оползень и засыпали щебнем. К 10 утра кавалькада промчалась по шоссе, ничего не заметив...

Знаете, о чем я мечтаю?

Краснов показал взглядом на транспарант, прикрепленный там, где раньше висел портрет Ленина:

**"Мечтаю о пятилетке дорог,  
Самой трудной мечтой мечтаю".**

*Роберт Рождественский.*

— Между прочим, знаете ли вы, — спросил самый поэтический из всех дорожных администраторов начальник, — что древнейший след ко-

леса в нашем отечестве сохранился именно у нас, под Севастополем?

Разумеется, я этого не знал и стал выпрашивать у Василия Ивановича, где он находится и как бы на него взглянуть.

— Значит так, поезжайте по Ялтинскому шоссе, затем свернете на Фронтное, деревня Терновка, поселок Красный Мак... Нет, без проводника вам не найти. Пригласите моего тезку — севастопольского краеведа Ярославцева, преподавателя кораблестроительного техникума. Он вам и след этот покажет и по Эски-Кермену, древнему наскальному городу поведит.

## Капище горных духов

**С**реди ветеранов вермахта, приехавших в Севастополь в 1995 году на покаяние, был и бывший летчик Ойген Зиберт. Весной 1944 года его "мессершмит" был сбит в районе Баллавы. Зиберт выбросился из горевшей машины с парашютом. Дальше его собственный рассказ:

— Это произошло над лесистыми горами Крыма. У меня было достаточно высоты, и я видел, как к вероятной точке моего приземления помчался извилистомуканьону русский "джип" с солдатами. Тогда я натянул стропы и стал планировать так, чтобы

попасть на небольшое плато, куда никакая машина не въехала бы. Очень скоро я увидел под ногами каменистый плац со множеством зияющих отверстий. За несколько секунд до удара я понял, что подо мной мертвый древний город с остатками башен и вырубленных в камнях ступеней, узкими желобами улиц, куполообразными крышами с крутыми отверстиями. В одно из них едва не угодил при встрече с землей. Но отделался только ушибом колена. Я быстро собрал и спрятал парашют, затем стал наблюдать за моими преследователями через круглое "окно" в стене пещеры. Они поднимались по серпантинной тропе, которая вела их прямо на плато. Дальше началась игра, как это по-русски? Ферштекиль...

— Прятки.

— Да, прятки! Меня искали, а я прятался, перебегаю из одной пещеры в другую. Они располагались на разных ярусах, соединялись между собой ступенями, лазами, переходами. Солдаты не нашли меня в этом лабиринте. Возможно, они не рискнули соваться в нижние этажи пещерного города. Но я охотно укрывался в их спасительной темноте.

Я прожил трое суток на этом плато, опасаясь спуститься в долину. В первую ночь, когда небо стало буквально золотым от высыпающих звезд, я встал на колени и молился. Там я впервые в свои двадцать лет уверовал в величие и милосердие Бога. Я молился ему, благодаря за свое

спасение, за ту красоту мира, которая открылась мне с высоты этого древнего города. Была какая-то тайная связь между сиявшими звездами и зиявшими в каменной кровле города почти правильными круглыми отверстиями. Поражали математически точные ряды просверленных люков. Возможно, это были следы астрономической деятельности. Тогда это мало занимало меня. Я завернулся в купол парашюта и вскоре уснул.

Во вторую ночь я испытал еще большую эйфорию. Небо над мертвым городом сказало мне, что я буду жить долго, что война для меня уже кончилась, что мне надо идти в долину, не боясь никого. Но лишь после третьей ночи, когда задул сильный весенний ветер и все каменные зевы, люки, отверстия завывали, застонали — вся скала загудела, словно гигантская оракина, — я, не выдержав этого жутковатого концерта, спустился в каньон и сдался первым попавшимся русским солдатам...

После трехлетнего плена Ойген Зиберт вернулся в родной Дармштадт. Сегодня это довольно известный в Германии уфолог.

— Я объездил весь мир, — говорит доктор Зиберт, — забирался в пирамиды египтян и пещерные монастыри Антали, видел древние ацтекские храмы в сельве и индуистские святилища в джунглях, но ничто не поразило меня так, как этот крымский город Керменкале...

— Эски-Кермен, — поправил его Стефановский. Зиберт очень хотел еще раз побывать там, но не вышло. И вот теперь, с подачи Краснова мы снарядили экспедицию из трех человек: президента Морского собрания, взявшего на себя труд "адского водителя", Василия Ярославцева — краеведа и замечательного фотохудожника, и автора этих заметок.

Мглистым февральским утром выдавшая виды "Волга" Стефановского рванула из Балаклавы в сторону Байдарского перевала, но, не доезжая до него полпути, резко свернула с великолепного шоссе на узкую асфальтовую дорожку. Чем дальше удалялась машина от наезженной трассы, тем больше уподоблялась батискафу, погружавшемуся в глубь времен. Справа и слева за извилистыми поворотами в лесистой теснине возникали и тут же пропадали то раннехристианские пещерные монастыри, то средневековой кладки стены и башни.

Недовывезшие из земли пирамиды и ветротворные сфинксы тщетно ждали своих шлимманов. Однако с нами ехал знаток здешних мест — Ярославцев, который хоть и рассчитывал всю жизнь проекты судовых корпусов, но сейчас превратился в одного из последних, нет, не могикан, но древних готов, или киммерийцев, или скифов, обитавших здесь в незапамятные времена... Он сыпал экзотическими названиями, и мы едва успевали поворачивать головы за его указующим перстом:

— Тышкил-бурун, Дырявый мыс... Элли-бурун, Мыс Ветров... Мыс Вызова Иудеев — Чуфут Черган-бурун... А вон там — Майму-кале — Обезьяний город.

Из среза столовой горы и в самом деле выступали каменные обезьяньи морды — зловеще-загадочные, словно лики горных духов.

Дорога давно уже превратилась в каменистую колею, петлявшую между сверзвившихся с крутояров валунов. Как ни странно, но это было ответвление старинного пути "из варяг в греки". Не знаю, что испытывали здесь варяги, но мне было не по себе среди этих многоглазых каменных черепов, взиравших на путников из зарослей ажины и боярышника. Черные дрозды перепархивали со скальных карнизов, заводя время от времени тягучие тоскливые песни. Эски-Кермен в зарослях крымской сельвы открывается не сра-

зу — пока не подойдешь к нему почти вплотную, изрядно попутав по лабиринту распадков, каньонов, ущелий. Потому и выбрана была эта затаянная скала для поселения. Бывшая секретная тропа, которая вела к воротам Эски-Кермена, ныне не только найдена, но и наезжена. К подножию столовой горы можно подъехать на автомобиле, а дальше крутой серпантин, рассчитанный лишь на конские ноги, подведет к проему главного входа.

Снизу — из долины или, точнее, со дна каньона — этот затерянный мир предстает в виде оплывших пирамид, шаров, конусов. Как будто по стереометрическим фигурам из пластилина прошлись паяльной лампой. И это почти так: камень не выдержал огненного дыхания времени — поплыл, осыпался.

Какое разнообразие каменных форм открывается вдруг глазу, едва попадаешь в узкую долину между плосковерхих горных островов-утесов. Даже Сальвадору Дали и в страшном бреду не пришло бы в голову такое скопище, нет, слепище истуканов с острова Пасхи и каменных скифских баб, буддийских ступ и фаллических столбов, парижских химер и языческих идолов... Вся эта каменная чертовщина опоясывает склоны, точнее стесы вышгорода, словно охранный колдовской пояс, который призван отпугивать пришлых врагов.

Сверху столовая гора, на которой разбит древний город, напоминает гигантскую компасную стрелку длиной в километр, шириной в 170 метров и "толщиной", то есть высотой плоскогорья в 70 метров. Как и положено компасной стрелке, эски-керменская скала своим вытянутым и острым концом указывает точно на север, тупая и укороченная оконечность, где расположена жилая часть города, обращена, естественно, к югу.

Эски-Кермен отлит из светло-пепельного камня, как единое целое, где желоба улиц органично перетекают в стены домов, стены — в округлые кровли, кровли — в площадки, площадки в ступени, ступени плавно переходят в колею улиц и так от квартала к кварталу. Где-то что-то подправлено человеческой рукой, но в целом — град воздвигнут мощью вслучившихся подземных недр и камнерезным искусством ветров. А там, куда не проникали воздушные фрезы, там, внутри скал, работала вода, вымывая и промывая причудливые многоярусные анфилады.

Никто не знает настоящего имени этого поселения. Эски-Кермен — Старые пещеры — это более или менее современное крымско-татарское название. А уж как там его звали скифы, готы, киммерийцы — ведают только черепа, еще не истлевшие в некрополе на севере Град-скалы.

Да и не пещеры это вовсе — а весьма светлые пустоты в скалах, в которых хоть сейчас застекли проемы и дыры в каменных оболочках, поставь двери, да и живи, как в горном пансионате, только электрокабель подведи. Ну, канализация еще, конечно, нужна, водопровод... Нет, не сможем мы тут жить, хилые, избалованные дети цивилизации... А вот они жили, и, похоже, не терпели особых мук и лишений: ходили за водой в колодезную шахту по вырубленным ступеням или же в водосборные цистерны-каверны, которые сами наполнялись в дождь; выращивали тут в ныне дикой кустарниковой рощице и орехи, и кизил, и яблоки... Хватало у них времени не только на добычу хлеба насущного, но и на ремесла, искусства, на изучение хода светил и звезд, на общение с Богом в храмах: тут их по меньшей мере два: верхний и нижний — в виде гигантского каменного яйца, полого изнутри. Не отсюда ли пошла затея ювелиров располагать внутри пасхальных яиц золотые церквушки, кораблики, паровозики?..

Тропа, перекрученная, как лента Мёбиуса, ведет в заросли кизила и дикого орешника. Но и там щерили на нас пустые глазницы пустые жилища. Мы снова вышли к городским воротам.

— Вот она, колея! — торжественно возмался Ярославцев.

Перед нами и в самом деле открылись две узкие ложбинки, глубоко пробитые колесами древних повозок в известняковом ложе древней дороги.

Сколько им веков?! Наверное, столько же, сколько и самому гениальному изобретению человечества — колесу.

Когда пробираешься древними улочками, сужившимися ныне до тропинок, то кажется, будто именно тебе этот забытый наскальный город открывается впервые, будто до тебя и не ступала нога современника, будто вот-вот наткнешься на ошеломительную тайну застывших веков — будь то камень с неизвестными науке письменами, или саркофаг с нетленной мумией, или изваяние прекрасной богини. И вместе с этим греющим душу азартом холодит кровь некая тихая жуть, разлитая в безлюдье проклятого места — проклятого, раз однажды ушли все отсюда, или были вырезаны пришельцами, или... Да мало ли крови было пролито в этом глухом месте?

Не верится, что каких-либо шесть-семь веков назад здесь курились дымки очагов, гомонили люди, пели петухи, смеялись дети и вопили женщины... Этот город не оставил после себя никаких посланий, никаких летописей.

Историки считают, что письменные памятники Эски-Кермена могут храниться в архивах Стамбула и Генуи, куда их вывезли еще в поздние средневековые. Но больше всего наскальный город привлекает не археологов, а уфологов. Посетившие здешние пещеры англичане — специалисты по аномальным феноменам были в восторге от того, что показывали их биолокаторы. В одной из скал они увидели каменную копию пилотской кабины "Боинга" в натуральную величину. Даже спинки "пилотских кресел" торчали перед пустыми глазницами лобовых окон.

Я без труда обнаружил окаменевшую рубку подводной лодки. Почему-то именно здесь природа занялась техническим моделированием задолго до того, как появились все эти "кабины" и "рубки".

Ровные ряды ровных отверстий в каменных вспучинах могут навести на мысль о люках стартовых ракетных шахт. Но по ночам в них падают звезды. А летучие мыши вылетают из них на черную охоту...

Эски-Кермен — восьмое, севастопольское, чудо света.



Кроме самой древней в СНГ колеи есть в Севастополе еще один редкостный дорожный памятник — "Екатерининская верста", или, как гласит чугунная табличка, врезанная в камень путевого столба, "Катериньская миля". Стоит он на Северной стороне, там, где Симферопольское шоссе разветвляется на спуск к паромной переправе и на объезд бухты через Инкерман. Сооружен сей верстовой знак в год и в память знаменитого путешествия Екатерины Великой из Петербурга в Крым и, в частности, в Севастополь, в город, как переводится его имя с греческого, "достойный поклонения".

Много с тех пор воды утекло и дорог пролегло, а "Екатерининская верста" зиждется как скромный монумент скромным труженикам "сучопутных путей сообщения", которые всегда остаются за обочиной наших путешествий.

Мы положили к подножию столба примулы, собранные в Эски-Кермене.

Москва — Севастополь

# НЕКОММЕРЧЕСКИЕ ОРГАНИЗАЦИИ

На вопросы читателей  
отвечает советник  
отдела правового регулирования  
Департамента регулирования и развития  
автомобильно-дорожной отрасли  
Минтранса РФ  
Юрий БУДАНОВ.

## *В чем отличие некоммерческих организаций от коммерческих?*

*(А.Власова, Владимирская обл.).*

Различие состоит в том, что основной целью первых не является получение прибыли от своей деятельности. Они могут создаваться для достижения социальных, благотворительных, культурных, образовательных, научных и управленческих целей, охраны здоровья граждан, развития физической культуры и спорта, удовлетворения духовных и иных нематериальных потребностей граждан, защиты прав, законных интересов граждан и организаций, разрешения споров и конфликтов, оказания юридической помощи, а также в иных целях, направленных на достижение общественных благ.

Некоммерческие организации создаются в форме общественных организаций (объединений), партнеров, учреждений, социальных, благотворительных и иных фондов, ассоциаций и союзов, а также в других формах, предусмотренных Федеральным законом "О некоммерческих организациях" от 12 января 1996 г., № 7-ФЗ.

Например, в системе автомобильно-дорожной службы Минтранса России в качестве некоммерческих организаций (учреждений) созданы Федеральные дирекции автомобильных дорог. Для обеспечения выполнения Федеральной целевой программы совершенствования и развития автомобильных дорог "Дороги России" на 1995—2000 годы в тесном взаимодействии с органами исполнительной власти субъектов Федерации функционируют пять региональных дирекций (учреждений) федеральных автомобильных дорог. Некоммерческими организациями также являются:

Дирекция по реализации программы "Дороги России", Дирекция по управлению Проектом

восстановления и содержания автомобильных дорог "Доринвест", Федеральная дирекция лабораторного контроля и обследования автомобильных дорог, Российская ассоциация территориальных органов управления автомобильными дорогами "РАДОР", Российская ассоциация подрядных организаций в дорожном хозяйстве "АСПОР", Отраслевой фонд развития дорожного машиностроения, Фонд социальной защиты дорожников.

Некоммерческая организация имеет в собственности или в оперативном управлении обособленное имущество, отвечает (за исключением учреждений) по своим обязательствам этим имуществом.

За учреждениями собственник, который финансирует их, закрепляет имущество только на праве оперативного управления — для достижения своей уставной деятельности. Учреждения отвечают по своим обязательствам, находящимся в его распоряжении денежными средствами, и при их недостаточности субсидиарную ответственность по его обязательствам несет собственник имущества (ст. 120, 296 ГК РФ).

**В отличие от некоммерческих коммерческие организации в качестве основной цели своей деятельности преследуют извлечение прибыли (ст. 50 ГК РФ).** В форме коммерческих организаций являются государственные и муниципальные предприятия. Например, в системе автомобильно-дорожной службы функционируют государственные унитарные предприятия по ремонту и содержанию федеральных автомобильных дорог. Они работают на основе хозяйственных договоров, заключаемых с соответствующими федеральными дирекциями автомобильных дорог.

Вологодская областная универсальная научная библиотека  
www.booksite.ru

Имущество государственных унитарных предприятий находится в государственной собственности и принадлежит этому предприятию на правах хозяйственного ведения. При этом предприятие не несет ответственности по обязательствам собственника его имущества и отвечает по своим обязательствам всем принадлежащим ему имуществом (ст. 113 ГК РФ).

## *Может ли некоммерческая организация создать филиал?*

*(В.Соболева, Тверская обл.).*

Да, но только в местах нахождения самой некоммерческой организации. Например, Московская дирекция находится в г.Москве, а ее филиалы в Московской области.

Это объясняется тем, что филиал — обособленное подразделение некоммерческой организации и потому призвано осуществлять все ее функции или часть их в другой местности, представлять там ее интересы и осуществлять их защиту (ст. 5 названного выше закона).

При этом свою деятельность филиал, не являясь юридическим лицом, осуществляет на основе и в рамках положения, утвержденного его учредителем — некоммерческой организацией. Он же, учредитель (некоммерческая организация), назначает руководителя филиала и заключает с ним трудовой договор (контракт). Руководитель действует от имени некоммерческой организации на основе доверенности, которая выдается ему учредителем на срок до трех лет. Доверенность сохраняет силу в течение года со дня ее совершения, если не указан срок ее действия. А если не указана дата ее совершения, то такая доверенность недействительна (ст. 186 ГК РФ).

## *Может ли некоммерческая организация заниматься предпринимательской деятельностью?*

*(В.Платонов, Смоленская обл.).*

Да, если эта предпринимательская деятельность служит достижению целей, ради которых создана некоммерческая организация. К такой деятельности, приносящей прибыль, относится: производство товаров и услуг, отвечающее целям создания некоммерческой организации, приобретение и реализация ценных бумаг, имущественных и неимущественных прав, участие в хозяйственных обществах и в товариществах на вере в качестве вкладчика (ст. 24 названного выше закона).

В то же время законодательством могут устанавливаться ограничения на отдельные виды предпринимательской деятельности некоммерческих организаций.

## *Какие существуют органы управления в ассоциациях, фондах, учреждениях?*

*(Г.Смирнов, Новгородская обл.).*

Это исполнительный и высший органы управления. Исполнительный орган может быть коллективным и (или) единоличным. Например, в ассоциациях, фондах он коллективный, в учреждениях — единоличный.

Исполнительный орган осуществляет текущее руководство деятельностью некоммерческой организации и подотчетен высшему органу управления некоммерческой организации.

Высшими органами некоммерческой организации являются:

в ассоциации (союзе) — общее собрание ее членов; в фонде — определяется его уставом; в учреждении — первый руководитель.

# "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.



# О ПРОЕКТЕ РЕМОНТА МОСТОВ ЗА СЧЕТ СРЕДСТВ ЗАЙМА ВСЕМИРНОГО БАНКА

В ходе реализации проекта ремонта и содержания автомобильных дорог с использованием первого займа Всемирного банка, а также с учетом состояния мостов на дорогах России стало совершенно очевидно, что аналогичный проект необходимо реализовать и для улучшения мостов. Проект ремонта мостов с использованием средств займа Всемирного банка RU 3990 утвержден постановлением Правительства Российской Федерации от 27.07.96 № 889. Соглашение о займе вступило в силу 19.08.96. Сумма займа \$350 млн, в т.ч. региональный компонент в \$50 млн. для Москвы и \$35 млн для трех областей (Ленинградская, Вологодская и Тверская). Проект предусматривает выполнить в 1997—2001 гг. ремонт около 200 мостов на федеральных дорогах европейской части территории России, на дорогах Иркутск—Чита, Красноярск—Кызыл, 7 мостов г. Москвы и 41 мост в участвующих областях.

Исполнительным органом по реализации проекта назначена Автомобильно-дорожная служба Министерства транспорта Российской Федерации, которая поручила работу по реализации проекта дирекции "Доринвест". Заказчиками по региональным компонентам проекта ремонта мостов будут территориальные органы управления дорожным хозяйством указанных выше областей и правительство Москвы, где созданы специальные группы по реализации проекта.

Как и в первом проекте, все работы по проектированию, надзору за работами и собственно подрядные работы распределяются на основе местных и международных конкурсных торгов, проводимых по стандартным процедурам Всемирного банка. К участию в торгах подряда допускаются фирмы, прошедшие предварительный квалификационный отбор в 1996—1997 гг.

Для повышения уровня конкуренции в апреле будет завершен дополнительный квалификационный отбор подрядчиков среди 26 российских и иностранных компаний. Ранее прошли предквалификацию 52 фирмы. Для повышения конкурентоспособности российских участников проведено 3 эффективных семинара по техническим и управленческим вопросам.

Документы торгов готовятся несколькими последовательными пакетами. Для скорейшего начала работ "Доринвестом" подготовлены для утверждения и выставления на торги документы на ремонт 20 мостов и путепроводов, скомпонованные в рамках пилотной программы в 9 подрядных контрактах на дорогах Джубга—Сочи, Москва—Воронеж, Москва—Симферополь, Москва—Челябинск, Москва—Н.Новгород, Москва—С.Петербург.

Группы мостов для подрядных контрактов	Длина моста/ вид работ	Сроки продажи документов торгов	Предполагаемые сроки торгов
M27 Джубга—Сочи км 293	290 /реконструкция	с 28.04.97	27.06.97
км 76+20 км 76+28 км 79+32 M2 Москва—Симферополь км 595 км 653	40,6 /реконструкция 38 /реконструкция 43 /реконструкция 23 /реконструкция 68 /реконструкция	май 1997 г.	июль 1997 г.
M5 Москва—Челябинск км 398+55 км 418+69 км 457+13	34,5 /реконструкция 116 /реконструкция 79 /реконструкция	май 1997 г.	июнь 1997
M5 Москва—Челябинск км 635+77 существующий (р. Сура)	267 /реконструкция	май 1997 г.	июнь 1997
M7 Москва—Н.Новгород 219+48 (Клязьма)	392 /реконструкция старого и строительство параллельного существующему	май 1997 г.	июнь 1997
M7 Москва—Н.Новгород км 662 км 690 км 726	42 /реконструкция 42 /реконструкция 42 /реконструкция	май—июнь 1997 г.	июль 1997
M8 Москва—Архангельск км 214+45 км 189+62 км 220+50	7,3 /реконструкция 53 /реконструкция 84 /реконструкция	май—июнь 1997 г.	июль 1997
M10 Москва—С.Петербург км 367+69 км 421+67 км 439+27	37 /реконструкция 39 /реконструкция 48 /реконструкция	июнь 1997 г.	август 1997
M10 "Скандинавия"	89 /реконструкция	с 27.03.97	27.05.97
M10 "Россия" путепровод км 655+700	29,6 /изменение высотных отметок	май 1997 г.	июнь 1997 г.
M10 "Скандинавия" ремонт 9 сооружений: км 126+865 км 135+997 км 151+512 км 152+175 км 162+080 км 168+990 км 176+328 км 182+993 км 196+495	65,15 41,7 55,98 23,4 54,9 25,7 44,61 25,1 32,18 /ремонт	май 1997 г.	июнь 1997 г.

27 мая прошли торги подряда на ремонт моста через Сайминский канал в г. Выборг на дороге M10 "Скандинавия".

Учитывая большой интерес российских подрядчиков к участию в проекте, "Доринвест" сообщает следующие предварительные сведения о сроках готовности документации торгов и их проведении во втором—третьем кварталах 1997 г.

Все фирмы, прошедшие предварительный квалификационный отбор, получают персональное приглашение к торгам по каждому из указанных выше контрактов, если они не ограничили в заявке круг своих интересов определенным регионом. Фирмы, не принявшие участия в предварительном квалификационном отборе, могут принять участие в проекте в качестве субподрядчиков. Продажу документов торгов будет осуществлять проектная организация, указанная в приглашении.

За  
дополнительной  
информацией  
можно  
обращаться

В  
"Доринвест"  
по тел.  
(095)  
288-77-39;  
факс  
(095)  
281-79-82

К  
заместителям  
директора  
Попову  
Виктору  
Ивановичу  
(готовность  
документов  
торгов)

И  
Блинкову  
Леониду  
Соломоновичу  
(предквалификация,  
торги  
подряда).

# Отклик на “Заметки по поводу...” Гохмана Л.М. и Гурарий Е.М.

ЧИСТЯКОВ В.Н., ПАРЫГИНА Н.В., КОЛЕСОВ В.В., ЛЮОСЕВ В.Г. (ЗАО “Битран”)

**Н**апомним, что в заинтересовавшей нас публикации сотрудников СоюздорНИИ речь шла о ряде позиций, которые в свое время были положены в основу разработки ГОСТа 22245-90 “Битумы нефтяные дорожные вязкие”, и о российской технической политике в области производства и применения дорожных вяжущих (см. № 3 журнала “Автомобильные дороги” за 1997 г., стр. 12).

В связи с тем, что в упомянутых “Заметках” вскользь говорится о нашем предприятии ЗАО “Битран”, не вступая в научную полемику с уважаемыми авторами, считаем необходимым высказать нашу точку зрения на некоторые аспекты обсуждаемой проблемы.

Для читателей поясним, что акционерное общество закрытого типа “Битран” (г. Ухта, Республика Коми), на котором трудятся около двух тысяч человек, было создано в 1992 г. на базе части производственных мощностей Ухтинского НПЗ и Ярегского месторождения тяжелой нефти Республики Коми (расположено в 25 км от Ухты), разработкой которого ранее занималось объединение “Коминельф”. Создание АО “Битран” преследовало цель объединения в единый производственный процесс добычи ярегской нефти, ее квалифицированной переработки и реализации получаемых из нее продуктов. Особенности химического состава ярегской нефти, являющейся по своим признакам высокосмолистой малопарафиновой нефтью нафтенового основания, горно-геологические условия ее залегания и запасы месторождения, применяемая нетрадиционная термошахтная технология добычи, широкий ряд получаемых из нее специфических нефтепродуктов — все это дает основания говорить об уникальности нашего предприятия. Технологическое оборудование, обеспечивающее отдельную переработку тяжелой ярегской нефти и легких нефтей месторождений Республики Коми, позволяет получать битумы стабильного качества.

Вернемся к вопросу о битумах. Как известно, наилучшим сырьем для производства дорожных битумов являются тяжелые нафтеновые нефти типа венесуэльской месторождения Лагуна, которая уже более 65 лет перерабатывается шведской фирмой “Nynas AB”. В Европе “Nynas” располагает рядом нефтеперерабатывающих заводов в Скандинавии, Англии и Бельгии, терминалами во Франции, Испании, Швеции и Англии и снабжает битумами, получаемыми из венесуэльской нефти, страны Бенилюкса, Францию, Германию, Швейцарию. В 1991 г. совместно с эстонскими дорожными строителями было создано предприятие-терминал “Nybit” с целью продажи высококачественного битума в Эстонии, Латвии и Литве. С 1993 г. ведутся активные попытки объединившихся “Nynas” и финского концерна “Neste” внедриться на рынок северо-запада России со своим битумом.

Для потребителя любого товара при выборе поставщика первоочередное значение имеют цена и качество. Это справедливо и для дорожных битумов. Отпускные цены продукции “Nynas” и “Neste” достаточно высоки, качество продукции не вызывает сомнений. Транспортные расходы из Финляндии для потребителей на северо-западе России невысоки. Отечественный производитель дорожных битумов может конкурировать с “Neste” и “Nynas” только в случае более низкой цены (с учетом транспортных расходов) при аналогичном качестве продукции. Именно последнее обстоятельство послужило причиной разработки технических условий на битумы БДУ, производимые нашим предприятием из ярегской нефти (ТУ 38.101.13-56 с изм. 1, 2). Предлагая наши битумы, мы предоставляем потенциальному покупателю их качественные показатели в виде, сопоставимом с предложениями фирм “Neste” и “Nynas”, т.е. наряду с предусмотренными отечественным ГОСТом методами испытаний присутствует испытание на старение по методике ASTM D1754-83. Следует заметить, что требованиям зарубежных стандартов по показателям качества, определяемым после термообработки по ASTM, удовлетворяют только битумы, изготавливаемые из гудрона ярегской нефти.

Разрабатывая новые технические условия, мы ни в коей мере не преследовали цель уйти от требований ГОСТа 22245-90 на дорожные битумы. Большая часть дорожных битумов, выпускаемых нашим предприятием, до последнего времени паспортизировалась именно в соответствии с требованиями указанного стандарта. Поэтому совершенно необъективна информация авторов “Заметок” о том, что “именно к маркам БН относятся и битумы, выпускаемые фирмой АО “Битран”. Совершенно ответственно заявляем, что битумы нашего производства не только удовлетворяют требованиям ГОСТа 22245-90, но и имеют запас по всем основным показателям.

Контроль качества битумов осуществляется на лабораторном оборудовании фирм “HERZOG” и “ISL”.

Что касается заключения об испытании битумов нашего производства, проводимого СоюздорНИИ, то АО “Битран” никогда официально не передавало СоюздорНИИ образцы своих битумов для испытания, но готово это сделать с соблюдением необходимых формальностей. Наши битумы неоднократно проверялись в испытательных центрах Англии, Швеции, Финляндии. По результатам этих испытаний совершенно однозначно следует, что деформативность наших битумов, связанная с температурой хрупкости по Фраасу, определяемой методом ГОСТа 11507-78 или DIN 52012 (фактически — 20 — 25 °С для марки БДУ 70/100 как до, так и после прогрева), превосходит требования к битумам БНД по ГОСТу 22245-90 (не выше — 15 °С для марки БНД 60/90 без прогрева). То же самое относится к глубине проникновения иглы при 0 °С и растяжимости при 0 °С. Так что “сожаления и недоумения” авторов “Заметок” излишни.

Надо отметить, что не все специалисты и потребители так скептически (как складывается впечатление после прочтения статьи) относятся к качеству дорожных битумов, производимых нашим предприятием из ярегской нефти. Об этом свидетельствуют расширяющиеся объемы продаж и количество регионов, в которые отгружается наша продукция. Так, потребление битумов дорожных улучшенных в 1996 году выросло в два раза по сравнению с 1994 годом (см. таблицу).

**Динамика отгрузки ухтинских битумов дорожных улучшенных ЗАО “Битран” на рынки России и зарубежным потребителям с 1994 по 1996 гг.**

в тоннах

Наименование	Годы		
	1994	1995	1996
<b>1. Российская Федерация — всего</b>	<b>15537</b>	<b>9650</b>	<b>20603</b>
<b>в том числе:</b>			
<b>1.1. Северный район — всего*</b>	<b>626</b>	<b>—</b>	<b>2006</b>
<b>в том числе:</b>			
Архангельская обл.	—	—	2006
Мурманская обл.	248	—	—
Республика Карелия	378	—	—
<b>1.2. Северо-Западный район — всего</b>	<b>678</b>	<b>2399</b>	<b>9286</b>
<b>в том числе:</b>			
Ленинградская обл.	678	2399	3506
<b>1.3. Центральный район — всего</b>	<b>14126</b>	<b>7065</b>	<b>8369</b>
<b>в том числе:</b>			
Москва и Московская обл.	1160	2329	5451
<b>1.4. Центральнo-Черноземный район</b>	<b>107</b>	<b>186</b>	<b>—</b>
<b>1.5. Северный Кавказ</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>942</b>
<b>2. За пределы России — всего</b>	<b>1614</b>	<b>12612</b>	<b>15373</b>
<b>в том числе:</b>			
Республика Беларусь	—	2083	2875
Республика Молдова	—	806	1073
Эстония	1614	5458	5096
Литва	—	2426	4269
Монголия	—	1839	2060
<b>Итого отгрузка БДУ “Битран”:</b>	<b>17151</b>	<b>22262</b>	<b>35976</b>
<b>Индекс роста потребления БДУ к 1994 г.</b>	<b>1.000</b>	<b>1.298</b>	<b>2.098</b>

\* ) Исключая Республику Коми, так как местные дорожностроительные организации традиционно являются покупателями ухтинских битумов дорожных.

Из престижных контрактов АО “Битран” хочется отметить поставки БДУ в 1995 — 1997 г. в Монголию (Центральная Азия!) на строительство комплекса сооружений международного аэропорта в Улан-Баторе английской компанией “WIMPEY ASPHALT”. Фирма выиграла тендер на подрядные работы и отвечает за качество работ своей репутацией. Решение о закупках битума нашего производства было принято после тести-

рования образцов битумов, выпускаемых российскими производителями, в испытательных центрах "SWK Pavement Engineering" и "Inchcape Testing Services" в Великобритании. Из представленных образцов дорожных битумов российского производства (удовлетворявших требованиям ГОСТа 22245-90), кроме ухтинского битума дорожного улучшенного, ни один не получил одобрения.

Вызывает недоумение мнение авторов "Заметок" о том, что за рубежом не производятся окисленные дорожные битумы. Весьма спорны также утверждения, что "каждая страна выбирает те условия, которые ей представляются оптимальными для оценки качества материалов" и о невозможности рассмотрения в России зарубежных стандартов наряду с отечественными, особенно в условиях интеграционных процессов, происходящих в мире, тенденции унификации национальных стандартов и расширения международных связей. Такая позиция специалистов СоюздорНИИ тем более непонятна, что битумы фирм "Neste" и "Nynas" с каждым годом все в больших объемах используются дорожниками северо-запада России для

приготовления горячих асфальтобетонных смесей и хорошо зарекомендовали себя при эксплуатации в климатических условиях нашей страны.

С нашей точки зрения отдавать отечественный рынок сбыта западным производителям при наличии аналогичной по качеству и конкурентоспособной цене российской продукции по меньшей мере нецелесообразно. Одним из решений этой проблемы является строительство железнодорожно-автомобильного терминала в Ленинградской области с целью доставки, хранения и распределения высококачественных дорожных битумов на базе компонентов ярегской нефти, производство на их основе других видов вяжущих: нефтяного, полимер-битумного и битумных эмульсий позволит в кратчайшие сроки принципиально улучшить качество и повысить срок службы дорожных покрытий в регионе.

Подытоживая, хотелось бы пожелать авторам "Заметок" больше беспристрастности и объективности в своих публикациях, касается ли это оценки деятельности других предприятий и организаций или рекламы научных разработок.

## ЗАКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО

### "БИТРАН"



**Адрес:**

**Россия, Республика Коми,  
г. Ухта, ул. Заводская, 11а.**

**Учредители ЗАО "Битран":**

**ОАО "Ухтинский НПЗ",**

**ОАО "Коминнефть",**

**Дирекция Администрации  
программы развития**

**Республики Коми,**

**АО "Эсперанс",**

**Компания "Utro Ltd".**

**Генеральный директор —  
Пранович**

**Александр**

**Александрович,**

**тел. ++7 82147 5-21-58,**

**факс 5-29-60.**

**Коммерческий директор —  
Иванов**

**Юрий Юрьевич,**

**тел. ++7 82147 5-26-82,**

**факс 5-30-94**

**СОВМЕСТНОЕ РОССИЙСКО-БРИТАНСКОЕ ЗАКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ  
ОБЩЕСТВО "БИТРАН" (BITRAN) ПРЕДСТАВЛЯЕТ СОБОЙ КОМПЛЕКС  
ПО ДОБЫЧЕ И ПЕРЕРАБОТКЕ НЕФТИ,  
ПРОИЗВОДЯЩИЙ ШИРОКИЙ СПЕКТР НЕФТЕПРОДУКТОВ.**

#### **Из истории предприятия.**

Создано в ноябре 1992 года. На дату создания "Битран" включал три технологические установки, переданные Ухтинским НПЗ. В августе 1993 года было присоединено НШУ "Яреганефть" (АО "Коминнефть"), и ЗАО "Битран" получена лицензия на разработку Ярегского месторождения уникальной по составу высоковязкой нефти.

"Битран" — единственный на территории бывшего СССР производитель уникальных видов продукции из тяжелой ярегской нефти, поставляемых в России и в страны СНГ: масел-мягчителей нафтопласта и полимерпласта, битума высокоплавкого мягчителя А-10, битумов хрупких марок "Б" и "Г", пластбита, дистиллята трансформаторного масла.

"Битран" — единственное в России предприятие, производящее высококачественные термостабильные битумы дорожные улучшенные из гудрона ярегской нефти БУД 50/70, БДУ 70/100, БДУ 100/130, БДУ 130/200 по ТУ 38.101 13-56 с изменениями 1 и 2, отвечающие требованиям мировых стандартов.

С 1995 года "Битран" осуществляет контроль качества битумов по методикам ASTM и DIN на лабораторном оборудовании фирм "HERZOG" и "ISL".

"Битран" имеет парк собственных цистерн для перевозки дорожных битумов, гудрона и светлых нефтепродуктов.

В 1995 году начат выпуск уникального на территории России нефтепродукта по ТУ 0256-095-0151806-95 "Вяжущее нефтяное НВ" для холодных рыхлосвязанных органо-минеральных смесей (РОС), применяемого как связующий материал при строительстве дорог по типу финских нефтегравийных смесей.

Использование данного материала снижает стоимость дорожных работ в 1,5 раза, трудозатраты — в 3 раза, позволяет снизить расход материалов при строительстве и ремонте дорог, существенно раздвигает сезонные сроки производства работ.

Хранение готовой смеси РОС в течение года, возможность снятия дорожного полотна и его вторичной укладки после дополнительной обработки поз-

воляет решить многие вопросы при ремонте дорог.

Можно обойтись без горячих (100 °С) асфальтобетонов.

"Битран" проводит комплекс природоохранных мероприятий для защиты хрупкой и ранимой северной природы.

ЗАО "Битран" — это сплоченный коллектив высококвалифицированных специалистов со значительным опытом работы.

"Битран" постоянно расширяет ассортимент выпускаемой продукции и сеть сбыта.

Проводятся работы по модернизации битумных установок перерабатывающего производства "Битран", строительству железнодорожно-автомобильного битумного терминала в Ленинградской области. В 1995 году на битумном производстве внедрена не имеющая аналогов в мире технология по охлаждению, гранулированию и затарке специального хрупкого битума марки "Г" на автоматизированной линии фирмы "SANDVIK".

**НАША ЦЕЛЬ —  
ОБЕСПЕЧИТЬ ВСЕХ ПОТРЕБИТЕЛЕЙ ВЫСОКОКАЧЕСТВЕННОЙ  
РОССИЙСКОЙ ПРОДУКЦИЕЙ МИРОВОГО КЛАССА**

**Приглашаем к взаимовыгодному сотрудничеству!**

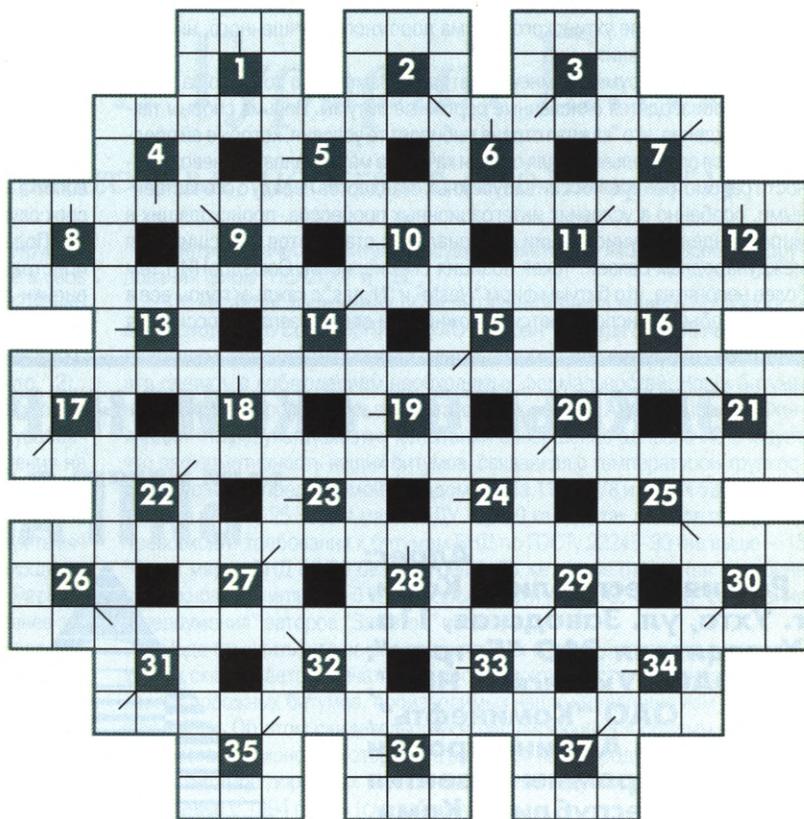
Вологодский государственный университет, научная библиотека

www.booksite.ru

# Ц И К Л О К Р О С С В О Р Д

Слова вписываются по часовой стрелке вокруг клетки с номером слова, начиная с клетки, отмеченной штрихом.

1. Занавес из тяжелой материи. 2. Музыкальное произведение комедийного характера. 3. Музыкальное вступление к опере, балету. 4. Логический довод, служащий основанием доказательства. 5. Вид циркового искусства. 6. Храбрость, присутствие духа в опасности. 7. Передовая, ведущая часть общества. 8. Крупное музыкальное произведение. 9. Драматическое произведение. 10. Советский военачальник, командовал Балтийским, Черноморским и Тихоокеанским флотами. 11. Скульптурное изображение. 12. Печь для переплавки чугуна. 13. Продольный силовой элемент корпуса самолета. 14. Спортивное сооружение для велосипедных соревнований. 15. Химический элемент. 16. Кавалерийское подразделение. 17. Русская золотая монета. 18. Денежная единица Великобритании. 19. Организм, лишенный пигментации. 20. Подделка. 21. Остров в Средиземном море. 22. Учебное заведение. 23. Марка отечественного фотоаппарата. 24. Ряд комнат, сообщающихся друг с другом дверными проемами, расположенными по одной оси. 25. Тюрьма в Париже. 26. Рискованное дело, рассчитанное на случайный успех. 27. Краткое изложение содержания оперы, балета. 28. Круглая лепешечка из пресованного лекарственного порошка. 29. Русский живописец, передвижник. 30. Персонаж пьесы А.Островского "Гроза". 31. Высшее научное учреждение. 32. Воинское подразделение. 33. Советский полярный летчик, участник спасения экспедиции У.Нобиле. 34. Остров Японского архипелага. 35. Действие, направленное на выполнение какой-либо задачи. 36. Сооружение для хранения зерна. 37. Человек, который сам, своими глазами наблюдал какое-либо событие.



## ОТВЕТЫ НА КРОССВОРД, ОПУБЛИКОВАННЫЙ В № 5

**ПО ГОРИЗОНТАЛИ:** 1. Белка. 5. Сисук. 8. Индри. 9. Аспид. 10. Марал. 11. Акара. 14. Наус. 15. Шлик. 16. Онагр. 17. Кедр. 20. Утка. 22. Испания. 24. Рекс. 25. Амрита. 28. Лоян. 29. Киви. 30. Рапана. 31. Ника. 32. Ранг. 33. Калина.

**ПО ВЕРТИКАЛИ:** 1. Бражник. 2. Лапхунд. 3. "Аида". 4. Адда. 5. Сима. 6. Стрепет. 7. Кулекса. 12. Коноплянка. 13. Регина. 18. Ежевика. 19. Рислинг. 20. Уяр. 21. Кит. 23. Импала. 26. Иваси. 27. Агама.

9 мая 1997 г. ушел из жизни один из виднейших российских ученых-дорожников, участник Великой Отечественной войны, доктор технических наук, профессор кафедры строительства и эксплуатации дорог Московского государственного автомобильно-дорожного института (технического университета)

### АЛЕКСАНДР ЯКОВЛЕВИЧ ТУЛАЕВ.

А.Я.Тулаев родился в 1908 г. в Луганске, окончил Днепропетровский институт инженеров железнодорожного транспорта и аспирантуру МАДИ.

Профессором А.Я.Тулаевым впервые в России была сформирована научная школа по осуществлению дорожных одежд и земляного полотна, регулированию водно-теплого режима дорожных конструкций и обеспечению долговечности земляного полотна. Многие годы он возглавлял отдел дорожных одежд и земляного полотна СоюздорНИИ. 36 лет жизни профессор А.Я.Тулаев посвятил подготовке инженерных и научных кадров в МАДИ (ТУ).

Для него были характерны готовность откликнуться на самые насущные потребности производства, обостренное чувство нового и передового в науке и технологии. Много сил и энергии он отдавал внедрению в практику прогрессивных конструкций дренажей мелкого заложения при-



**А. Я. ТУЛАЕВ**

менением нетканых синтетических материалов.

Профессором А.Я.Тулаевым опубликовано более 350 научных и методических работ, в том числе ряд учебников для автодорожных вузов.

В период Великой Отечественной войны А.Я.Тулаев в рядах действующей армии участвовал в дорожных и мостовых работах на военно-автомобильных дорогах.

За заслуги в военное и мирное время А.Я.Тулаев был награжден 3 орденами и несколькими медалями.

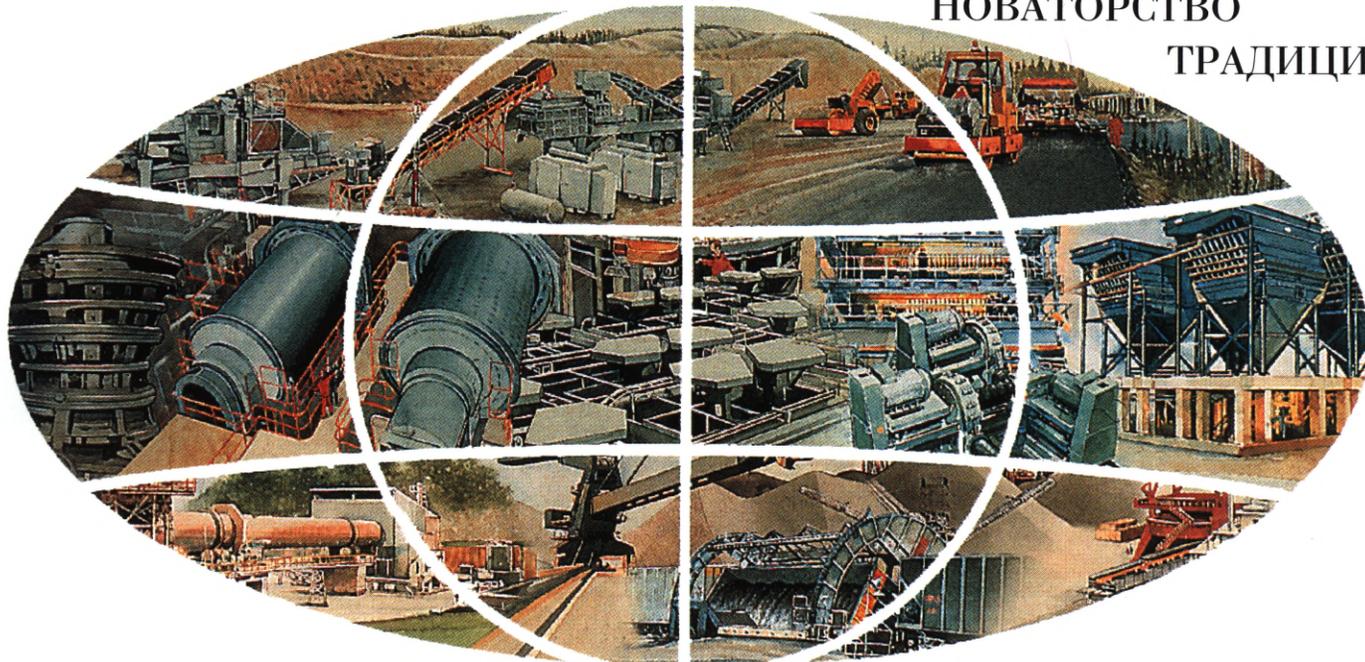
Светлая память об Александре Яковлевиче Тулаеве сохранится в сердцах его коллег, многочисленных учеников и всех, кто его знал и с ним работал.

В.Н.Луканин, В.П.Носов, В.В.Сильянов, П.И.Поспелов, А.П.Васильев, О.В.Скворцов, А.К.Славуцкий, Ю.М.Яковлев, М.С.Коганзон, В.В.Силкин, Б.Б.Каримов, Э.М.Добров, Е.М.Лобанов, Г.А.Федотов, В.Е.Тригони, Ю.Н.Петров, М.В.Немчинов, В.П.Залуга, В.Д.Казарновский, И.Е.Евгеньев, В.И.Рубинский, А.И.Ярмолинский, В.Н.Ефименко, В.М.Юмашев, Г.Е.Деканоидзе, М.И.Судьин, И.А.Золотарь, В.А.Кретов, В.А.Семенов, А.Д.Семенов, Э.С.Джаназян, С.Б.Духовный, Б.В.Маркин, В.Ф.Липская.

ЛИДЕРСТВО

НОВАТОРСТВО

ТРАДИЦИИ



## ПРОМЫШЛЕННАЯ ГРУППА SVEDALA

ВЕДУЩИЙ МИРОВОЙ ПОСТАВЩИК ОБОРУДОВАНИЯ  
ДЛЯ ГОРНООБОГАТИТЕЛЬНОЙ И СТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛЕЙ

TRELLEX

FAÇO

DYNAPAC

BARMAC

DEMAG

ОБОРУДОВАНИЕ С ТОРГОВЫМИ МАРКАМИ, ИЗВЕСТНЫМИ ПОВСЮДУ

DENVER  
SALA

KVS

Stephens-Adamson

McNally  
Wellman

ALLIS  
MINERAL SYSTEMS

ГОЛОВНОЙ ОФИС В ШВЕЦИИ

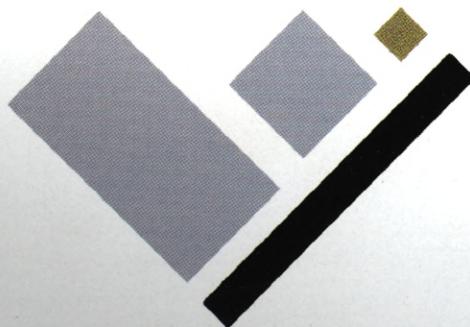
ДОЧЕРНИЕ КОМПАНИИ БОЛЕЕ ЧЕМ В 40 СТРАНАХ МИРА

10000 СОТРУДНИКОВ

ГОДОВОЙ ОБОРОТ 12 МЛРД ШВЕДСКИХ КРОН

БОЛЕЕ 90% ТОРГОВОГО ОБОРОТА ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ ВНЕ ШВЕЦИИ

# SVEDALA



СВЕДАЛА РОССИЯ

192289, Санкт-Петербург, пр. 9-го Января, д. 15А  
Телефон (812) 172 46 33 Факс (812) 172 73 89

ИМПЕКС А.Г.



# КОНСАЛТИНГ ДОРОЖНЫЕ МАШИНЫ



**ПОСТАВКА МАШИН  
ОБУЧЕНИЕ  
СЕРВИС  
ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ**



**ВСЬ СПЕКТР ТЕХНИКИ  
ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА,  
РЕМОНТА  
И СОДЕРЖАНИЯ  
АВТОМОБИЛЬНЫХ  
ДОРОГ**



Головной офис — 125124, Москва, 3-я улица Ямского поля, владение 2, корпус 16  
Коммерческое бюро — тел.: (095) 257-30-26, 257-30-27, факс: (095) 257-34-34  
Сервисный отдел — тел./факс: (095) 257-34-32, тел. 232-33-07

Представительство в Санкт-Петербурге: тел.: (812) 251-57-64 факс: (812) 251-91-52  
Представительство в Екатеринбурге: тел.: (3432) 55-70-54 факс: (3432) 55-56-33  
Представительство в Ташкенте: тел.: (3712) 67-97-78 факс: (3712) 67-97-97

Вологодская областная универсальная научная библиотека  
www.booksite.ru

