

АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ

8-97



Путеводитель:
федеральные
автомобильные дороги
Нижегородской области

Борис ПРИМОЧКИН, Виктор ЗАГУМЕННОВ (фото),
Юрий АСТАШИН (фото)

НА СЕМИДЕСЯТОЙ ВЕРСТЕ

Наши корреспонденты ведут репортаж с праздничного вечера в Доме журналиста, посвященного 70-летию журнала "Автомобильные дороги"

... А годы, как версты. Журналу "Автомобильные дороги" уже 70 или еще 70? Все позади или только начинается? В Центральном доме журналиста в один из теплых летних дней царил предпраздничный суета. Сотрудники редакции готовились к встрече гостей: раскладывали книги, брошюры, журналы, альбомы, развешивали лучшие фотографии, сделанные в многочисленных командировках и автопробегах. Есть на что посмотреть, что почитать, вспомнить...

Одно из старейших отраслевых изданий России родилось в июне 1927 г. под названием "Местный транспорт". Номер вышел, по сегодняшним меркам, по объему небольшим — 32 страницы. И начал он расти не по дням, а по часам. Буквально через три года уже вымахал с первоначального тиража в 3,5 тысячи экземпляров до 10 тысяч.

Новый полноправный член большой семьи отечественной периодики избрал своим девизом слова "Во-

йна — ухабам, мир — дорогам!". Бездорожье было тормозом в развитии производительных сил страны, приносило чудовищный вред экономике. На ликвидацию (так и тянет сказать "колдобисто-ухабистых бандформирований") бездорожья было брошено 100 тысяч инженерно-технических работников и более 1 миллиона рабочих разных профессий. Целая армия! И этой армии нужен был свой рупор. Рупор такой силы, чтобы его услышали на тысячах километров автомобильных дорог.

Шли годы — менялся журнал. Из "Местного транспорта" — в "Дорога и автомобиль". Под этим именем он выходит с 1930 по 1937 год. А незадолго до начала войны (1938 г.) он стал называться "Строительство дорог". Страна готовилась к войне.

В годы Великой Отечественной войны журнал превращается в учебное пособие и руководство к действию для тысяч командиров и солдат военно-дорожных соединений. Стиль журнала предельно конкретен. Минимум отвлеченных рассуждений, максимум советов и ценных предложений.

Нынешнее название — "Автомобильные дороги" (с 1945 г.) оказывается самым долговечным, хотя с января 1996 г. облик и содержание журнала существенно меняют. Об

Дорогие друзья!

От имени Федеральной дорожной службы России горячо и сердечно поздравляю славный коллектив отраслевого журнала "Автомобильные дороги" со знаменательной юбилейной датой — 70-летием журнала.

Федеральная дорожная служба России, организации и предприятия дорожной отрасли высоко оценивают вклад журнала в дело развития отрасли.

Коллектив журнала бережно сохраняет накопленный опыт и ценные традиции, постоянно пропагандирует все новое и передовое, дает дорожникам возможность систематически обмениваться практическим опытом, способствует решению сложнейших задач по развитию и совершенствованию автомобильных дорог Российской Федерации.

В годы первых пятилеток, Великой Отечественной войны, послевоенные годы журнал "Автомобильные дороги" вносил свой весомый вклад в дело строительства дорог и получил достойную награду — орден "Знак Почета".

В год юбилея желаю сотрудникам журнала, многочисленным его авторам и читателям крепкого здоровья, долгих лет жизни, большого счастья, дальнейших творческих успехов в вашем благородном деле.

С уважением
руководитель Федеральной
дорожной службы России

В. Г. Артюхов

Дорогие друзья!

Управление автомобильных дорог Ростовской области "Ростовупрдор" поздравляет коллектив журнала "Автомобильные дороги" со знаменательным событием — 70-летним юбилеем журнала.

На его страницах отражаются актуальные задачи дорожной отрасли, раскрывается передовой опыт в строительстве, ремонте и содержании автомобильных дорог, внедрение в практику научных разработок.

Особенно хотелось бы отметить положительные изменения в издании журнала в последние годы. Из узкоотраслевого журнала он превратился в доступное широкой публике издание, при этом полностью сохранившее свою дорожную направленность. В журнале печатаются актуальные публицистические статьи, живые интервью с работниками дорожной сферы, материалы, отражающие опыт использования передовой техники и технологии, приводятся интересные малоизвестные исторические факты. Большое внимание журнал уделяет жизни регионов России, в том числе в нем неоднократно отражалась работа дорожников Ростовской области, их проблемы и достижения. "Ростовупрдор" с благодарностью отмечает объективность и глубокое понимание вопросов отрасли во всех материалах журнала о нашей области.

Мы всегда считали и считаем журнал своим союзником в повышении качества дорожного обслуживания жителей области и впредь надеемся на плодотворное сотрудничество с вами в этом вопросе.

Желаем коллективу редакции еще большей популярности, все новых журналистских удач.

С глубоким уважением,
начальник "Ростовупрдора"
Виктор ТОПИЛИН

Из одного равнодушного в зале.
Бывшие и нынешние сотрудники,
герои их публикаций и...
"авторы" сегодняшнего дня
дорожного строительства.





Президиум — слишком официальное название для праздничной атмосферы, которая царит в московском Доме журналиста.



Семь лет бразды правления журналом были в руках Игара Евгеньева. Ему есть что вспомнить...

юбиляра. Председатель ЦК профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства РФ В.Мохначев, вручая почетную грамоту коллективу редакции, отметил, что, встречая свой юбилей в обстановке больших политических и экономических перемен в стране, коллектив редакции уверенно смотрит вперед. Открываются интересные разделы, улучшается оформление и содержание, идет поиск новых форм подачи материалов.

дальних гарнизонов, на вахтах и в карьерах. Везде и всюду "Автомобильным дорогам" — зеленый свет. Без техники, инструмента дороги не построить. Фонд дорожного машиностроения и заводы, выпускающие дорожную технику, присоединяются к поздравлению юбиляра. "С нетерпением ждем каждый новый номер, — говорится в приветствии, — ведь журнал — одна из немногих возможностей проинформировать о новой дорожной



Звание "Почетный дорожник" — знак уважения к тем, кто сделал свою профессию смыслом жизни. Заслуженную награду действующему ветерану журнала В.Ф.Липской вручает заместитель ФДС О.В.Скворцов.

этом говорил в своем выступлении, открывая вечер, главный редактор журнала В.Поляков:

— Выполняя свою основную задачу — быть проводником всего нового и передового в дорожном хозяйстве — журнал из научно-технического превратился в производственно-массовое, популярно-правовое издание, сосредоточил свое внимание на реализации Президентской программы "Дороги России", вопросах финансирования, управления, внедрения новых технологий... А для более углубленного обсуждения новинок науки и техники начинает издаваться специальное ежеквартальное приложение "Наука и техника в дорожной отрасли".

Веки большого пути видятся по-разному, что и подтверждали выступления, поздравительные адреса, письма и телеграммы в адрес

В ассоциации "РАДОР", от имени которой журнал приветствовала А.Цаплина, заметили, что журнал стал информационным фундаментом развития дорожной отрасли. А в приветственном адресе начальника ФДСУ МО РФ генерал-полковника И.Марчука сказано, что каждый номер журнала с нетерпением ждут в частях и соединениях в

технике, поддержать отечественного производителя..."

Читают журнал не только в России. Министр транспорта и дорожного хозяйства Республики Таджикистан Ф.Мухитдинов, присутствовавший на вечере, считает, что значение журнала для дорожной отрасли России и стран Содружества велико, поскольку он — единственный источник доступной информации о делах, проблемах и достижениях бывших коллег.

К этому мнению присоединяются и дорожники других стран СНГ, подчеркнул исполнительный директор Межгосударственного Совета дорожников, доктор технических наук Б.Каримов. По его словам, издание только выиграет, если постоянно и широко будет освещать вопросы интеграции дорожников СНГ

публиковать материалы заседаний Межгосударственного Совета.

Сменяют друг друга выступающие, в адрес журнала звучат приветствия, пожелания, критические замечания (не без того!), аплодисменты и даже... признания в любви. И невольно задумываешься о том, что бездорожье бывает не только на земле, но и в душе человека. И все эти 70 лет журнал "Автомобильные дороги" стремится помочь читателям выбраться из него, преодолеть нравственное бездорожье, рассказывая не только о механизмах, технологиях, достижениях ученых, но и о людях. Эта мысль постоянно звучала в выступлениях на юбилейном вечере: главное богатство — люди. И те, о ком пишут журналисты и внештатные авторы, и те, кто пишет.

Имена последних хорошо знакомы многим поколениям читателей — Икар Евгеньев, Артур Надеждо, Юрий Буданов, Владимир Казарновский, Валентина Липская... Мы назвали только тех, кто в этот праздничный вечер был здесь, в Доме журналиста. Рядом с ними — журналисты, сотрудники редакции, издательства, внештатные авторы, победители редакционных конкурсов, гости...

В тот вечер у всех было приподнятое, праздничное настроение, какое бывает, наверное, на юбилее хорошего, давнишнего друга, о котором, подводя своеобразный итог вечера, О.Скворцов, заместитель руководителя Федеральной дорожной службы, сказал так: "Мы на тебя надеемся, юбиляр! В добрый путь!"

... А годы, как птицы. Распечатыв новую пачку верст-десятилетий, обновленный журнал "Автомобильные дороги" шагает к вам, уважаемые читатели. Выписывайте и читайте свой журнал.

В 1977 году
награжден
орденом
"Знак Почета"



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

**АВТОМОБИЛЬНЫЕ
ДОРОГИ**

Издается с 1927 года

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

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

Главный редактор
ПОЛЯКОВ В.Ф.

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ :

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

РЕДАКТОРЫ ОТДЕЛОВ:

АФАНАСЬЕВ О.Ф.,
ЗАГУМЕННОВ В.А.,
ИВАНОВСКАЯ Л.М.,
КОВАЛЕНКО Л.И.,
КОЗЛОВ И.Т.,
ПРОКАЗОВ Н.В.

ЗАВЕДУЮЩИЕ ОТДЕЛАМИ:

рекламы
КУШНИРЕНКО Н.В.,
реализации
КРАШОНКИН А.А.,
общего
ВЕНЕЦЕВА 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. Пуджикидзе
Отпечатано UPC Consulting Ltd., Vaasa, Finland.

© «Издательство «Дороги». 1997.

Август 1997 г.



1

С МЕСТА СОБЫТИЯ

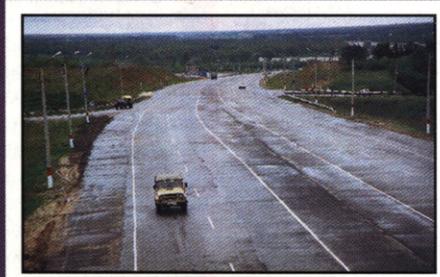
На семидесятой версте



6

ДОРОЖНАЯ РЕФОРМА

Геннадий Донцов:
"Рыночные рычаги
сродни архимедовым"



8

Фонддормаш
идет на "абордаж"



10

ДЕЛОВАЯ ХРОНИКА

11

В ЗЕРКАЛЕ ПРЕССЫ

12

ПРОГРАММА "ДОРОГИ РОССИИ"

Судьба магистрали

14

По Минке поминки?



16

ДОРОЖНЫЕ ФОНДЫ

Что такое хорошо,
что такое плохо

17

В чью пользу сравнение?

18

ЭКОНОМИКА И ФИНАНСЫ

Торги — категория
экономическая

19

Удачный эксперимент

20

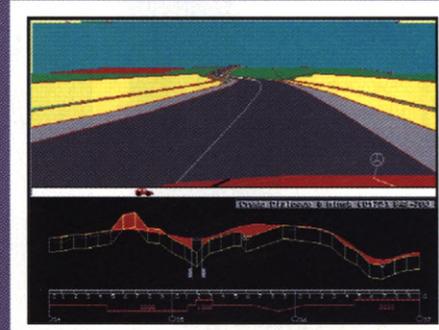
Время и деньги

По целевому назначению

22

ТЕХНИКА И ТЕХНОЛОГИИ

Космическая геодезия



23

Мосты преткновения

24

БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

Забыли пустыяк —
жизнь людей

Куда ведет кривая ДТП

25

Чертово место

26

ЗАКОН И НОРМА

"Подснежники"
на обочинах дорог,
или Заметки по поводу
смертной казни

27

Налоги, штрафы

28

ДОРОЖНИК СНГ

Будут ли в Белоруссии строить дороги?

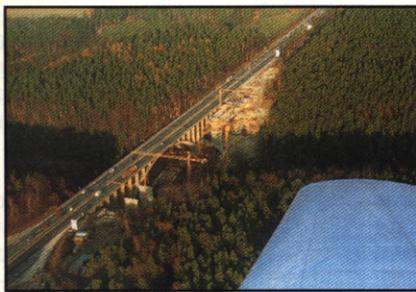
28

“На глазок”

29

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ

Скрестили шпаги
Дома хорошо,
а в гостях... лучше?



30

РЕГИОНЫ

Юрий Лебедев: “Мы живем в другом времени”



32

В поисках “золотой середины”

33

НИЖЕГОРОДСКИЙ ДОРОЖНИК

34

ЛИДЕРЫ

Надежный человек из Семенова

36

ОПЫТ ВЫЖИВАНИЯ

В глуши нижегородской

37

СТИХИЯ

Наше дело — труба

38

СТРОИТЕЛЬСТВО И СОДЕРЖАНИЕ

“Под городом Горьким...”

40

КРУГЛЫЙ СТОЛ

Подрядные страдания

42

КАДРЫ И УПРАВЛЕНИЕ

Вертикаль
НАУКА — ПРАКТИКЕ

Не хватает только... работы

44

АРХИВАРИУС

Сибирский тракт

46

ДЕЛА И ЛЮДИ

Плохо работать не выгодно
Чтоб не пропасть поодиночке

47

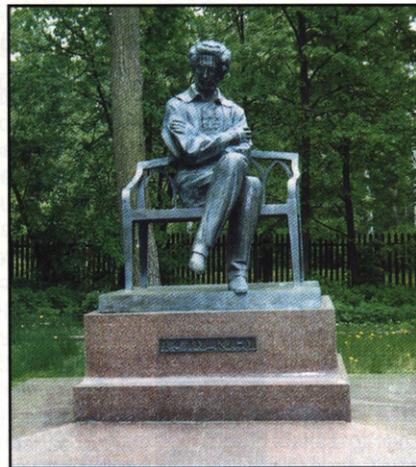
© **ПУТЕВОДИТЕЛЬ**

Федеральные автомобильные дороги Нижегородской области

54

МИР ВОКРУГ

“Теперь моя пора...”



58

СОЦИАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ

Боль разделенная...

64

Кроссворд

ОБ ИЗМЕНЕНИИ СОСТАВА РЕДАКЦИОННОГО СОВЕТА ЖУРНАЛА “АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ”

В целях наиболее полного и объективного освещения проблем дорожной отрасли, хода реализации Указа Президента Российской Федерации “О дорожной реформе” распоряжением руководителя Федеральной службы России В.Г.Артохова организован редакционный совет нового состава.

Редакционный совет журнала “Автомобильные дороги”

Скворцов О.В. — председатель совета, заместитель руководителя ФДС России;

Чибисов А.Е. — заместитель председателя совета, пресс-секретарь ФДС России;

Поляков В.Ф. — заместитель председателя совета, генеральный директор издательства “Дороги”, главный редактор журнала “Автомобильные дороги”.

Члены совета:

Афанасьев А.М. — генеральный директор Российской ассоциации территориальных органов управления автомобильными дорогами “РАДОР”;

Быстров Н.В. — директор Федеральной дирекции лабораторного контроля и обследования автомобильных дорог, кандидат технических наук;

Ван Н.С. — заместитель руководителя ФДС России, кандидат технических наук;

Зейгер Е.М. — генеральный директор ассоциации учебных заведений “Квадор”;

Каримов Б.Б. — исполнительный директор Межгосударственного Совета дорожников (МСД);

Кретов В.А. — генеральный директор РосдорНИИ, кандидат технических наук;

Лобанов Е.М. — председатель регионального отделения Академии транспорта России;

Малов А.С. — генеральный директор Российской ассоциации подрядных организаций в дорожном строительстве “АСПОР”;

Горлов П.П. — директор дирекции по реализации Президентской программы “Дороги России”;

Мохначев В.И. — председатель ЦК профсоюза работников автотранспорта и дорожного хозяйства РФ;

Зарубин А.П. — главный инженер ГипродорНИИ;

Михайлов Н.П. — начальник управления автомобильных дорог Московской области (Мосавтодор);

Тимошин В.У. — первый заместитель начальника ГУ ГАИ МВД РФ.

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.

ФЕДЕРАЛЬНАЯ ДОРОЖНАЯ СЛУЖБА РОССИИ

создана Указом Президента РФ
№ 403 от 23 апреля 1997 г.

Руководитель службы —
Виталий Григорьевич Артюхов.

Первые заместители —
Владимир Дмитриевич Евстигнеев,
Николай Петрович Серегин.

Заместители —

Владимир Иванович Щедров,
Валерий Николаевич Мосалов,
Юрий Александрович Беляев,
Игорь Александрович Урманов,
Олег Вячеславович Скворцов,
Николай Сергеевич Ван.

В подчинении В.Д.Евстигнеева —
отделы кредитов, работы с банками,
альтернативных источников финансирования.

Он курирует работу В.И.Щедрова
и В.Н.Мосалова.

В ведении В.И.Щедрова —
управление финансирования, бухгалтерского учета,
отчетности и финансового контроля.

В.Н.Мосалов ведает управлением
экономики и развития дорожной реформы.

В подчинении Н.П.Серегина —
управление научно-технической политики.

Он курирует работу Ю.А.Беляева,
отвечающего за строительство и ремонт дорог,
организацию подрядных торгов, а также работу И.А.Урманова,
отвечающего за содержание автомобильных дорог и безопасность движения.

О.В.Скворцов и Н.С.Ван находятся
в прямом подчинении у руководителя службы.

О.В.Скворцов занимается проблемами
внешних экономических связей и сотрудничества со странами СНГ
и курирует работу отдела законопроектной и правовой работы.

Н.С.Ван отвечает за работу управления
организационного развития, проведение структурной реформы
и институциональных преобразований. Курирует управление
государственным имуществом, управление кадровой политики
и учебных заведений.

**Виталий
Григорьевич
АРТЮХОВ**

Доктор экономических наук, профессор, академик Российской академии предпринимательства. Награжден орденом "Знак Почета" и двумя медалями. Родился 29 января 1944 г. в станице Новоминской Краснодарского края.

Его трудовая деятельность началась в 1962 г. После окончания в 1970 г. Новочеркасского политехнического института работал на автотранспортных предприятиях Министерства автомобильного транспорта РСФСР в г.Армавире.

В 1978 г. был назначен начальником Ногинского производственного объединения грузового автомобильного транспорта Главмосблавтотранса, в 1979 г. стал главным инженером производственного объединения по обслуживанию грузовых автотранспортных средств иностранных владельцев "Совинтеравтотранс" в г.Москве.

С 1983 г. работал в Министерстве автомобильного транспорта начальником финансового управления, затем первым заместителем начальника Главного экономического управления.

В 1989 г. назначен заместителем начальника Финансово-хозяйственного управления Секретариата Верховного Совета СССР, а еще через год — первым заместителем министра финансов Российской Федерации.

До назначения руководителем Федеральной дорожной службы работал руководителем Государственной налоговой службы Российской Федерации.

**Владимир
Дмитриевич
ЕВСТИГНЕЕВ**

Кандидат экономических наук, награжден 6 медалями. Родился 5 августа 1946 г. в г. Калинин (ныне Тверь).

Начал работать в 1964 г. В 1974 г. закончил Московский инженерно-экономический институт им. С.Орджоникидзе, а в 1977 г. — аспирантуру Московского института управления им. С.Орджоникидзе.

С 1978 г. работал в должностях начальника научно-методического отдела, заместителя начальника, начальника Центрального бюро научно-технической информации при Стройбанке СССР.

В 1986—1991 г. был инструктором, затем консультантом сектора финансового и денежного обращения Экономического отдела, Социально-экономического отдела и Отдела социальной экономической политики ЦК КПСС. После этого в течение 5 лет возглавлял акционерную страховую компанию "Инвестстрах", а в 1996 г. получил назначение на должность заместителя руководителя Государственной налоговой службы Российской Федерации, где работал до назначения первым заместителем руководителя ФДС России.

**Николай
Петрович
СЕРЕГИН**

Награжден медалью ордена "За заслуги перед Отечеством" II степени. Родился 4 марта 1949 г. в с. Лукошкино Топкинского района Кемеровской области.

В 1972 г. закончил Томский инженерно-строительный институт, был ассистентом кафедры "Автомобильные дороги" Кузбасского политехнического института. С 1976 г. последовательно работал начальником проектно-сметной группы треста "Кузбасдорстрой" Кемеровского облкомхоза, начальником проектной конторы Кемеровавтодора РСФСР, начальником отдела контроля качества Кемеровавтодора.

В 1992 г. назначен главным инженером, а в 1993 г. — директором Кемеровской дирекции областного дорожного фонда. В этой должности работал до назначения первым заместителем руководителя ФДС России.

Владимир Иванович ЩЕДРОВ

Родился 26 октября 1948 г. в селе Раздольном Моздокского района Северо-Осетинской АССР.

В 1971 г. окончил Казанский финансово-экономический институт, а в 1985 г. — специальный факультет при Московском финансовом институте по специальности "Международные экономические отношения". Трудовую деятельность начинал в контрольно-ревизионном управлении Минфина России по Марийской АССР, работал в городских административных структурах Йошкар-Олы.

С 1985 по 1991 г. занимал различные должности в Министерстве финансов СССР, затем был заместителем заведующего финансово-бюджетным отделом аппарата Президента СССР. В течение 3 лет работал в посольстве России в Израиле. В 1994 г. стал генеральным директором инвестиционно-трастовой компании "Марфинтраст", советником президента Республики Марий Эл.

В течение 1995—1996 гг. возглавлял правление муниципального коммерческого банка "Йошкар-Ола", был заместителем главы правительства, министром финансов Республики Марий Эл. С февраля 1996 г.

до назначения заместителем руководителя ФДС работал заместителем министра финансов Российской Федерации.

Валерий Николаевич МОСАЛОВ

Родился в 1952 г. в с. Пенягино Красногорского района Московской области.

В 1975 г. окончил Московский автомобильно-дорожный институт. Работал старшим инженером, затем начальником строительного отдела Республиканского объединения по строительству и эксплуатации автомобильных дорог Нечерноземной зоны РСФСР Минавтодора РСФСР.

В 1985 г. назначен начальником подотдела отдела транспорта дорожного хозяйства и связи Госплана РСФСР, а в 1988 г. — заместителем начальника этого отдела.

С 1990 г., в течение 5 лет, Валерий Николаевич был вице-президентом Российского государственного концерна по строительству, реконструкции, ремонту и содержанию автомобильных дорог "Росавтодор". Затем, до назначения заместителем руководителя ФДС, работал директором Дирекции по реализации программы "Дороги России".

Юрий Александрович БЕЛЯЕВ

Родился 12 августа 1961 г. в г. Речица Гомельской области.

После окончания в 1985 г. Киевского автомобильно-дорожного института работал старшим инженером дорожного ремонтно-строительного участка Брянскавтодора Минавтодора РСФСР.

С 1987 по 1991 г. был старшим инженером, а затем заместителем начальника отдела капитального строительства автодороги Москва—Воронеж.

До 1994 г. работал директором Дирекции строящихся дорог автодороги

Москва — Воронеж, а с 1994 г. до назначения заместителем руководителя ФДС возглавлял Региональную дирекцию строящихся автомобильных дорог Минтранса РФ в г. Воронеже.

Игорь Александрович УРМАНОВ

Заслуженный строитель Российской Федерации. Родился 31 января 1955 г. в г. Джалал-Абаде Ошской области Киргизской ССР.

После окончания в 1977 г. Томского инженерно-строительного института работал в Асиновском дорожном ремонтно-строительном управлении Томского областного производственного управления строительства и эксплуатации автомобильных дорог Минавтодора РСФСР в г. Асино Томской области. Два года был начальником этого ДРСУ.

В 1988 г. работал заместителем председателя Асиновского горисполкома, в 1989 г. стал начальником Томского областного проектно-ремонтно-строительного объединения автомобильных дорог.

С 1993 г. до назначения заместителем руководителя ФДС работал директором Томской областной дирекции дорожного фонда и автомобильных дорог.

Олег Вячеславович СКВОРЦОВ

Кавалер ордена "Знак Почета", лауреат Государственной премии СССР, почетный дорожник. Родился 30 сентября 1946 г.

В 1970 г. окончил Московский автомобильно-дорожный институт по специальности "Мосты и тоннели". Начал работать мастером ДСУ-2 Коми дорожно-строительного треста Минавтодора РСФСР в г. Объячево Коми АССР.

Работал в специальном конструкторском бюро Главмостостроя Министерства транспортного строительства СССР, в Государственном дорожном проектно-исследовательском и научно-

исследовательском институте ГипродорНИИ Министерства автомобильных дорог РСФСР.

В 1991—1992 г. был вице-президентом Российского государственно-го концерна по проектированию, строительству, реконструкции, ремонту и содержанию автомобильных дорог.

С 1992 по 1996 г. работал первым заместителем генерального директора Федерального дорожного департамента Министерства транспорта Российской Федерации.

Николай Сергеевич ВАН

Кандидат технических наук, доцент по кафедре "Строительные и дорожные машины", награжден медалью "За трудовую доблесть". Родился 1 июля 1945 г. в с. Томское Кур-Урмийского района Хабаровского края.

После окончания в 1967 г. Хабаровского политехнического института учился в аспирантуре, работал преподавателем, доцентом кафедры "СДМ" Хабаровского политехнического института.

С 1979 по 1989 г. работал заведующим кафедры "Экономика и управление", деканом Института повышения квалификации работников и специалистов дорожного хозяйства РСФСР при Министерстве автомобильных дорог РСФСР. Затем был директором хозяйственного консультационного бюро при Институте повышения квалификации руководящих работников, работал директором товарищества с ограниченной ответственностью фирмы "Экоконсульт".

В 1993 г. был назначен генеральным директором Российской ассоциации территориальных органов управления автомобильными дорогами. С 1994 г. работал заместителем генерального директора Федерального дорожного департамента Министерства транспорта РФ, с 1996 г. — начальником Дорожного департамента Министерства транспорта Российской Федерации.

Геннадий ДОНЦОВ, президент РАО "Концерн "Росавтодор":

"РЫНОЧНЫЕ РЫЧАГИ СРОДНИ АРХИМЕДОВЫМ"



Геннадий Иванович Донцов в 1960 году окончил Волгоградский инженерно-строительный институт. Всего за 10 лет он прошел путь от прораба до управляющего Волгоградским областным дорожно-строительным трестом. В 1985 году назначен первым заместителем министра автомобильных дорог России. В середине 1990 года его избирают и утверждают президентом Государственного концерна "Росавтодор". С сентября 1992 года — президент РАО "Концерн "Росавтодор".

Г.И.Донцов — президент Союза дорожников России, избран академиком Академии транспорта, ему присвоено звание почетного доктора транспорта. Заслуженный строитель РСФСР, член президиума Российского общества инженеров строительства, член Российской трехсторонней комиссии по урегулированию социально-трудовых отношений.

— Геннадий Иванович, вас хорошо знают как прогрессивно мыслящего руководителя, активно ратующего за широкое внедрение рыночных отношений в дорожном хозяйстве. И в то же время в своих выступлениях в газетах и журналах, на различных совещаниях вы нередко апеллируете к опыту бывших Минавтодора РСФСР и Государственного концерна "Росавтодор", подчас против-

поставляя их новым управленческим государственным структурам. Ведь оба эти ведомства, совмещая в одном лице функции заказчика и подрядчика, были общепризнанными монополистами — сугубо антирыночными структурами.

— Во-первых, эти оба ведомства в свое время неплохо поработали. В конце 80-х — начале 90-х годов объем строительства, реконструкции и ремонта дорог где-то раза в два превышал сегодняшние показатели. Но это было, как говорится, в старые добрые времена. Задача же сегодняшнего дня — создать социально-экономическую базу для значительного повышения объемов строительства и ремонта автотрасс. Все мы хорошо знаем, что дорожную сеть России в ближайшие 15—20 лет необходимо увеличить минимум на треть — с 950 тысяч километров до полутора миллионов.

Во-вторых, я принципиально выступал прежде всего против заниженного статуса центрального государственного органа управления дорожным хозяйством. С начала 1992 года это был Федеральный дорожный департамент в составе Минтранса РФ, позже — совмещенная Федеральная автодорожная служба

России, затем просто Автодорожная служба. Все они в отличие от тех же Минавтодора и Государственного концерна "Росавтодор" не были чисто дорожными органами и не могли все силы отдать именно на вытягивание страны из бездорожья.

Сегодня я искренне приветствую Указ Президента Российской Федерации "О дорожной реформе", волею которого создана самостоятельная, имеющая соответственный высокий государственный ранг Федеральная дорожная служба России и решена стратегическая задача — восстановлена отрасль!

Но ФДС создается не на пустом месте, а на базе сложившихся за последние годы уже довольно устойчивых производственно-экономических отношений. Ряд из них, по моему убеждению, должен быть трансформирован именно в русле рыночных преобразований. А если учесть масштабность и многоплановость выдвинутых в указе задач, то сегодня пока еще даже трудно представить тот огромный объем созидательной работы, который предстоит проделать руководству и коллективу нового центрального органа управления дорожной отраслью.

— Какие же преобразования вы считаете наиболее злободневными?

— Вот вы сказали о монополизме бывших Минавтодора и Госконцерна "Росавтодор". Но далеко ли мы ушли от этого "наследия прошлого"?

Должен сказать, что демонополизация деятельности и децентрализация управления, к которым так стремились дорожники в 1990—1992 годах по ряду основополагающих позиций так и не состоялись. Дорожный департамент Минтранса, затем Федеральная автомобильно-дорожная служба, Автотрассовая служба, получив право оперативного управления федеральной собственностью и распоряжения Федеральным дорожным фондом, фактически все рычаги развития отрасли снова взяли в свои руки.

Как мы знаем, 30 декабря 1991 года вышло постановление Правительства РФ № 93 "Об управлении дорожным хозяйством". Согласно этому документу, на Минтранс РФ были возложены функции государственного органа по управлению дорожным хозяйством, для осуществления которых и был образован Федеральный дорожный департамент. Но случилось так, что он принял на себя и множество хозяйственных забот. Мы, например, убеждены, что такие направления деятельности, как содержание и ремонт существующей сети федеральных автодорог, ее развитие, а также содействие в формировании рынка дорожных работ, организация и проведение тендеров, являются сугубо хозяйственными функциями. К последним я бы отнес и подготовку с участием дорожных и других организаций предложений по размещению заказов на выполнение работ, на закупку и поставку



продукции для реализации межгосударственных и целевых программ развития дорожного хозяйства, меры, направленные на развитие и улучшение использования автомобильных дорог.

— Но некоторые государственные и хозяйственные функции трудно различить. Они как бы взаимопроникаемы и потому тесно переплетаются. Не отсюда ли вся путаница?

— Постановление Правительства Российской Федерации "Об управлении дорожным хозяйством" вышло в конце 1991 года — в самом начале проводимых сейчас в стране экономических реформ. Как мы знаем, их стержень — это создание в России рыночного сектора, который обеспечил бы прежде всего необходимую эффективность национального социально-экономического развития.

Рыночные отношения в дорожном хозяйстве России пока что развиваются в основном на базе совершенствования отношений заказчика и подрядчиков, расширения тендерной сферы. И изначально, во время преобразования Государственного концерна "Росавтодор" в акционерное общество, главной задачей последнего считалась концентрация сил учредителей-генподрядчиков на реализации именно хозяйственных функций.

Для этого нам была необходима активная помощь государственного дорожного органа. К сожалению, ее в достаточной степени не было, и, я бы сказал, не по его вине. Как мы знаем, за пять с половиной лет он претерпел 4 реорганизации. Такая ситуация усложнила решение



многих организационных вопросов, порою затрудняла взаимопонимание между государственными и акционерными структурами. Иногда госоргану было проще и сподручнее самому решить ту или иную хозяйственную задачу, чем апробировать ее в системе Росавтодора.

В силу этих и других причин Росавтодор пока не смог сыграть роль, родственную генеральному подрядчику дорожного хозяйства. Но мы готовы взвалить на свои плечи и ношу тех хозяйственных функций, которые сегодня вольно или невольно исполняют государственные органы.

А на ваш вопрос я отвечаю так: государственные и хозяйственные функции, конечно, взаимосвязаны, но они четко различимы.

— Мне, например, довелось быть свидетелем того, как на некоторых совещаниях дорожников руководство госоргана призывало генподрядчиков к созданию собственной ассоциации. Были по этому поводу возражения, мол, есть Росавтодор, который как раз и объединяет генподрядчиков. На что следовали доводы типа: у Росавтодора главная цель — получение прибыли, а у нас — дело...

— В наше время каждый волен создавать любые организации. На то и демократия, на то и рыночная экономика. Скажу только одно: прибыль с неба не падает. Если бы мы ее и получили, то только при условии достойного труда генподрядчиков, на благо дорожной отрасли и, естественно, при нашем адекватном содействии. Четкое же, объективное и беспристрастное понимание проблем друг друга, конечно, делу не повредит.

Сегодня одним из важнейших вопросов рыночных отношений, где особенно необходимо такое взаимопонимание, является юридическое оформление собственности применительно как к федеральным дорогам, так и автодорогам общего пользования субъектов Федерации. Должен сказать, что Росавтодор на этот вид деятельности имеет соответствующую лицензию.

— В русле взаимопонимания, очевидно, лежит и программа "Золотое кольцо России"?

— Да, такую программу мы подготовили к утверждению в Правительстве РФ. Она предусматривает комплексное развитие пяти областей России на базе нетрадиционного инвестирования. Мы намерены обратиться с просьбой к Федеральной дорожной службе России и Госкомимуществу РФ передать нам в доверительное управление федеральные дороги, входящие в регион "Золотого кольца", с их придорожными полосами.

Это было бы пионерным решением вопроса о собственности в стиле современного рыночного развития экономики.

— В начале беседы вы говорили о необходимости резкого прироста и совершенствования сети автомобильных дорог. Для этого, естественно, потребуются огромные капитальные вложения, прогрессивные технологические решения. Какой вам видится здесь роль Росавтодора?

— Решение этих вопросов лежит, главным образом, на пути повышения эффективности и всемерного использования достижений научно-технического прогресса. Но тут встречается немало ухабов, преодолеть которые мы сможем лишь при действенной помощи Федеральной дорожной службы.

Например, два года назад, способствуя повышению качества асфальтобетонных покрытий, мы помогли узаконить ГОСТ на модифицированные битумы. В нем требования к характеристикам битумов приближались к мировым стандартам.

Мы знали, что для решения такой задачи потребуются не один год. Поэтому еще на VI Всероссийском совещании дорожников, а затем и на заседании научно-технического совета ФДД предложили свои инженеринговые услуги. Почему мы? Да потому, что в дорожном хозяйстве пока нет структуры, нацеленной на внедрение достижений науки и техники в практику.

Причем мы не требуем прямого финансирования. Считаем, что необходимые средства появятся в результате экономии на внедрении новых материалов и оборудования, ресурсо- и энергосберегающих технологий, "ноу-хау". Но для ускорения такой работы требуются согласие Федеральной дорожной

службы и ее тесное сотрудничество с Росавтодором. Необходима и просто моральная поддержка.

Без большой подготовительной работы немислимо масштабное внедрение подобных материалов. Иначе будем ходить кругами. Будем создавать дорогостоящие установки по модификации битумов и вольными решениями внедрять не проверенные на практике и не всегда качественные модификаторы. Станем изготавливать сложные эмульсионные установки и в приказном порядке внедрять эмульсии без достаточного научного сопровождения и обеспечения этой работы специалистами, методиками и лабораторным оборудованием.

Чреватые в таких случаях и закупки дорогостоящих зарубежных установок и полупродуктов для производства термопластичных смесей. И в то же время здесь будут вполне логичны сомнения по поводу целесообразности применения отходов промышленности и нетрадиционных средств стабилизации грунтов без опытного строительства. Мы убеждены, что целенаправленные, качественные инженеринговые работы по данной проблеме, несомненно, позволят не только избежать значительных излишних затрат, но и достигнуть весомой экономии средств.

Надо также обратить внимание на закономерности формирования в системе Росавтодора и внебюджетного фонда НИОКР. Такое право предоставляло нам Миннаука РФ. По нашей инициативе, с согласия ФДД Минтранса РФ, за счет этого фонда более двух лет назад была разработана конструкторская документация на спецшасси КамаЗ-5990 для базовой универсальной многофункциональной машины ЭД-131, так необходимой для содержания магистральных дорог. Но выпустить опытный образец никак не можем, поскольку ФДД в свое время заблокировал формирование такого фонда в Росавтодоре. Кроме того, Фонддор-маш, сформированный ФДД Минтранса РФ, который координирует развитие научно-технического прогресса в отрасли, то соглашается с необходимостью такой машины, то отрицает ее актуальность.

Пожелания в адрес государственного органа по более заинтересованному сотрудничеству с Росавтодором можно, как говорится, продолжать и продолжать. Суть же такого сотрудничества — освобождение госоргана от выполнения не свойственных ему функций хозяйственного плана и более полное сосредоточение его усилий на решении проблем сугубо государственного и межгосударственного характера. Эта задача становится особенно актуальной в связи с Указом Президента Российской Федерации "О дорожной реформе".

Беседа вел Иван НИКОЛАЙЧУК

ФОНДДОРМАШ ИДЕТ НА "АБОРДАЖ", Техника — основа дорожной реформы

*вести здоровое, крепкое по-
томство?*

— Во-первых, не такие уж они старые. У нас проходят свои конкурсы "красоты". Кстати, ваш журнал в майском номере объявлял об одном таком конкурсе. Только на конкурсной основе с тщательным изучением всех "физиологических" параметров заводов делается выбор. Это раньше монополизм производителей диктовал свои правила игры. Теперь не так.

из 47 предприятий, которые выполняют программу производства новой дорожной техники, 16 — заводы бывшей оборонки. Все вместе они разрабатывают 46 образцов техники взамен импортной.

— А не проще ли закупить добротные иностранные изделия и с их помощью строить и ремонтировать дорожную сеть?

— Проще, если есть валюта и нет своих производственных мощностей. А нам надо загружать оте-

чественные заводы, более того, создавать новые рабочие места. Для качественного рывка в дорожном машиностроении мы берем за образцы лучшие мировые достижения, покупаем лицензии, узлы, агрегаты. И постепенно переходим к полнокомплектной сборке техники из отечественных комплектующих. В итоге цены на такую серийную продукцию на 30—40 процентов ниже зарубежных аналогов.

— Значит, Фонддорماش идет на "абордаж"?

Сегодня только ленивый не ругает российские дороги. Увы, подолом. Они болыны, коекто считает — безнадежно. Между тем рецепт выздоровления прост. Состоит он из трех лекарств: высококачественные материалы, передовые технологии, современная дорожная техника. Вот о последнем лекарстве мы и говорим с генеральным директором Отраслевого фонда развития дорожного машиностроения (ФОНДДОРМАШ) А.С.ПАНТЕЛЕЕВЫМ.

Александр Сергеевич родился в Москве в 1939 г. Закончил Московский инженерно-экономический институт. Долгое время работал в системе автомобильного транспорта и дорожного хозяйства на самых разных уровнях, в том числе и в аппарате Совета Министров СССР. Был заместителем министра автотранспорта РФ. Два года работал в Афганистане, занимаясь также вопросами транспортных перевозок, в том числе и через такие "горячие точки", как перевал Саланг. Имеет двоих сыновей, один из которых дорожник, а второй — автомобилист.

— Александр Сергеевич, как я понимаю, Фонддорماش — организация, с помощью которой появляется на свет самая современная дорожная техника?

— Мы — юридическое лицо, но некоммерческая организация. Наша задача — обеспечить и профинансировать на возвратной основе создание и освоение машиностроительными заводами дорожной техники, отвечающей мировым стандартам. Мы исполнители воли Федеральной дорожной службы и работаем по ее заказу.

— Неужели старые, изношенные заводы могут произ-



Во-вторых, в "полку" производителей прибыло новое пополнение из предприятий военно-промышленного комплекса, имеющих высокий научно-технический потенциал. Так,



— Можно сказать и так.
— Есть ли конкретные примеры?

— В 1997 году Механический завод № 345, находящийся недалеко от Москвы, приступил к лицензионному производству установок для приготовления модифицированных битумов, разработанных итальянской фирмой "Массенца". В России производство подобной продукции начато впервые.

В Алтайском крае Рубцовский машиностроительный завод освоил полномасштабное производство

сложных асфальтоукладчиков среднего класса по лицензии всемирно известной фирмы "Блоу-Нокс" из Великобритании.

Или возьмите такую актуальную проблему для заснеженной России, как уборка снега на дорогах. Российско-финское совместное предприятие в Нижегородской области (г. Выкса, "Русмаш") изготавливает навесное оборудование, предназначенное для уборки снега и нанесения на дорожную поверхность противогололедных материалов. Распределение влажной соли и солевых растворов осуществляется компьютерным дозированием. Емкости бака хватает на 140 км дороги 7-метровой ширины при плотности распределения 10 граммов на квадратный метр поверхности.

Предприятие оборонного комплекса АО "Саста" (г.Рязань) для удовлетворения растущего спроса на российском дорожном рынке приступило к выпуску виброролков различных модификаций совместно с фирмой "Вибромакс" (Германия).

— И в чем его преимущества?

— Его конструкция позволяет отслеживать все рабочие параметры непосредственно на приборной панели, в частности такие важные показатели воздействия на укладываемый материал, которые контролируют конечный результат работы катка, как качество уплотнения. Такого раньше не было.

Наиболее любопытных я отсылаю к перечню опытных образцов дорожной техники, впервые выпущенной в России в 1995—1997 годах. Там есть что почитать (кое-что из этой техники показывается в прилагаемой таблице. — Прим. ред.).

— Но можно ли считать, что ассортимент выпускаемой продукции достаточно широк и разнообразен?

— Да, именно такую задачу мы и ставим. Наш инструментарий обеспечивает всю технологическую цепочку дорожных работ. Здесь и перемещение земли, и укладка асфальта, его уплотнение, и нанесение дорожной разметки, и подрезка заросшего кустарника, выкос травы... Везде сегодня нужна техника, и при этом именно современнейшая. Иначе нам с

этим "анакондами" автомобильных дорог не справиться.

— Какова структура вашей организации?

— Аппарат Фонддормаша состоит из 23 специалистов. У нас два основных отдела. Один — научно-технический. Второй занимается производством, экспертизой и поставками. В их задачи входит рассмотрение заявок на финансирование программ, проектов, отдельных работ, направленных на создание и совершенствование дорожной техники. Подготовка и согласование технических требований, организация конкурсов (тендеров) на разработку научно-технической документации и изготовление техники. В круг наших дел входят и ведение информационной, издательской деятельности, кооперация с отечественными и зарубежными партнерами, закупка иностранной дорожной техники, комплектующих и запчастей, мы также оказываем содействие в удовлетворении запросов дорожных организаций в технике.

— Когда знакомишься с ценами на новую технику, голова кружится — такие они

заоблачно высокие. А дорожники, как известно, не самые богатые люди.

— Преодолеть высокую ценовую планку можно по-разному. Например, получить необходимую технику с оплатой в рассрочку. При этом затраты на приобретение входят в себестоимость работ, происходит ускоренная амортизация, обеспечиваются сервисное обслуживание и ремонт. Эту задачу также решает наша организация.

— И так, вы с оптимизмом смотрите в будущее...

— Вы сравнили дорожную технику с лекарством, без которого не обойтись больным дорогам. Мы делаем все возможное, чтобы это "лекарство" не стало дефицитом и был выдержан намеченный темп его производства.

— Что ж, разрешите пожелать вам сил, выносливости, экономических возможностей в решении сложной и актуальной задачи — выпуске дорожных машин нового поколения.

Вел беседе Борис ПРИМОЧКИН

ПЕРЕЧЕНЬ ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОЙ ТЕХНИКИ, ИЗГОТОВЛЕННОЙ ПО ДОГОВОРАМ С ОТРАСЛЕВЫМ ФОНДОМ РАЗВИТИЯ ДОРОЖНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ

№	Предприятие-изготовитель	Изделие	Участие инофирм
1	АООТ "СММ", г. Москва	Асфальтосмесительная установка, производительность 100 т/ч	совместное производство с фирмой "Бернарди" (Италия)
2	СП "Росасфальт", г. Нижний Новгород	Асфальтосмесительная установка типа МА100	СП с фирмой "Виртген" (Германия)
3	АО "Дороги России", г. Вышний Волочек, НПО "Элкар", г. Москва	Асфальтоукладчик (на колесном ходу), ширина укладки 2,5—4,5 м и 3—8 м	
4	АО "Рубцовскмашзавод"	Асфальтоукладчик (на колесном ходу), ширина укладки 3—8 м	по лицензии фирмы "Блоу-Нокс" (Англия)
5	ТОО "Радицкий машиностроительный завод", г. Брянск	Асфальтоукладчик (на колесном ходу), ширина укладки 3—8 м	совместное производство с фирмой "Гоша" (Югославия)
6	АО "Волгодонский ОЭЗ"	Виброплита с ручным управлением, масса 60—90 кг	с применением импортных комплектующих
7	АО "Раскат", г. Рыбинск	Каток дорожный самоходный комбинированный, масса 5—7 т	- "
8	АО "Раскат", г. Рыбинск	Каток дорожный самоходный вибрационный, масса 5—7 т	- "
9	АО "Раскат", г. Рыбинск	Каток дорожный самоходный комбинированный, масса 8—12 т	- "
10	АО "Раскат", г. Рыбинск	Каток дорожный самоходный вибрационный, масса 8—12 т	- "
11	АО "Раскат", г. Рыбинск	Каток дорожный самоходный пневмошинный, масса 8—12 т	- "
12	АО "САСТА", г. Сасово, Рязанская обл.	Каток самоходный, масса 8—12 т	совместное производство с фирмой "Вибромакс" (Германия)
13	АО "Дормаш", г. Верхний Уфалей	Оборудование для производства активированного минерального порошка, производительность до 25 т/ч	закупка комплектующих (система автоматизированного управления)
14	АООТ "Дробмаш", г. Выкса	Установка по дроблению и рассеву каменных материалов в условиях АБЗ и ЦБЗ	
15	АО "Костромской завод "Строммашина"	Установка сборно-разборная по дроблению и рассеву каменных материалов в условиях АБЗ и ЦБЗ	
16	Мех. завод № 345, г. Балашиха, Московская обл.	Комплект оборудования для приготовления ПБВ, производительность 5—20 т/ч	производство по лицензии фирмы "Массенца" (Италия)
17	АО "Ржевский машиностроительный завод"	Эмульсионная установка производительностью 5—10 т/ч для анионных (щелочных) эмульсий	
18	АО "Дормаш", г. Верхний Уфалей	Оборудование для приготовления катионной битумной эмульсии, производительность 5—15 т/ч	совместное производство с фирмой "ВМТ" (Венгрия)
19	ТОО "Висла", г. Москва	Эмульсионная установка по производству анионной и катионной битумной эмульсии, производительность 3 т/ч	
20	АО "Самарский завод "Строммашина"	Битумощебнераспределитель, производительность до 200 т/ч	совместное производство с фирмой "Брайнинг" (Германия)
21	АО "Дробмаш", г. Выкса	Щебнераспределитель подвесной, производительность до 200 т/ч	
22	АО "Дробмаш", г. Выкса	Щебнераспределитель прицепной, производительность до 200 т/ч	
23	АО "Дробмаш", г. Выкса	Мойка вибрационная для промывки щебня	
24	НПО "Машиностроитель", г. Брянск	Виброкаток, масса 0,6—1 т	

РОССИЙСКО-ИРАНСКИЕ ПЕРЕГОВОРЫ

состоялись в Тегеране по инициативе министра дорог и транспорта Ирана А.Торкана.

В ходе переговоров возник взаимный интерес к интеграции и созданию высокоэффективной транспортной системы, которая будет способствовать развитию экономических и других связей между Россией и Ираном, а также между Европой и Азией.

Учитывая взаимный интерес, стороны договорились подготовить Меморандум о взаимопонимании по развитию транспортного коридора Москва—Волгоград—Астрахань и далее на Иран, что должно явиться продлением существующего трансевропейского транспортного коридора № 9.

“Яблоко раздора” — Каспийское море по инициативе транспортников может стать “морем содружества”, так как на встрече была выражена готовность провести консультации с прикаспийскими государствами и международными финансовыми организациями о целесообразности и финансовых возможностях разработки технического обоснования строительства автомобильной “кольцевой” дороги вокруг Каспийского моря.

Следующая встреча состоится в Москве.

Валентин ПУЩИН

ОБЩЕЕ СОБРАНИЕ

ЧЛЕНОВ АССОЦИАЦИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ (АСМАП)

состоялось в столичном Научно-исследовательском институте автомобильного транспорта.

В своем выступлении президент ассоциации Ю.Сухин отметил, что АСМАП стала признанным лидером отечественного международного автотранспортного бизнеса. Вместе с тем российские перевозчики переживают не лучшие времена: только пятая часть всего объема грузоперевозок между Россией и зарубежными странами выполняется отечественными автопредприятиями, в то время как 80 процентов приходится на долю иностранных фирм. Таков, по мнению Ю.Сухина, плачевный итог неразумной налоговой политики, отсутствия важнейших правовых актов, регулирующих международные перевозки, дефицита финансирования, переживаемых страной экономических неурядиц. Поэтому защита интересов российских перевозчиков на всех уровнях, повышение эффективности, мобильности и конкурентоспособности их работы на международном транспортном рынке — основные задачи, кото-

рые в настоящее время стоят перед ассоциацией, подчеркнул президент АСМАП.

К ежегодному общему собранию была приурочена 5-я международная выставка-конференция “АСМАП-97”. На конференции были обсуждены вопросы обеспечения безопасности международных перевозок на дорогах России, организации транспортной инспекции и осуществления контроля за работой международных автоперевозчиков в пунктах перехода через границу РФ, состояния таможенного контроля за доставкой товаров, другие актуальные проблемы.

Участники общего собрания членов АСМАП и конференции с интересом ознакомились с выставкой “Автомобильная и прицепная техника для международных перевозок”, на которой представили свои новейшие образцы 28 ведущих фирм из 13 стран мира.

Алексей НИКОЛАЕВ, Юрий АСТАШИН (фото)

КамАЗ, КАЖЕТСЯ, ВЫГРЕБАЕТ

Машины этой марки знакомы каждому россиянину и встречаются на всех дорогах. Но далеко не все знают о суровых буднях этого предприятия.

20 июня в Москве состоялось очередное собрание акционеров ОАО “КамАЗ”. Рассматривались итоги первого полугодия 1997 года и перспективы выполнения бизнес-плана.

В обстановке гнетущей депрессии, застоя хозяйственной жизни, кризиса платежей всем производителям техники приходится тяжело. Не исключение и камский автогигант. И все же он живет. Доля этих грузовиков в отечественном авторынке превысила 50 процентов. На выходе принципиально новый сверхтяжелый самосвал, сертификация дизель-мотора нового поколения на соответствие стандартам “ЕВРО-1” и “ЕВРО-2”.

Камазовцы ждут не дождутся снижения цен на энергоносители. Например, если стоимость газа сократится на 30—40 процентов, то сразу пойдет вниз себестоимость самосвалов и популярных малышей “Ока”, спрос на которые, кстати, вырос в три раза. Снижение цены на автомобили оживит продажу. А значит, и производство.

Парамон БОРИСОВ



ВСЕРОССИЙСКИЙ РАЛЛИ-КРОСС

состоялся 22 июня на Центральном аэродроме им.Фрунзе (Ходынское поле).

В ралли-кроссе участвовали тридцать автомобильных экипажей, постоянных участников Всероссийских и международных автогонок, что сделало состязания захватывающим зрелищем.

Три этапа ралли-кросса на кубок ДАНИАН сезона 1997 г. квалифицированы Российской автомобильной федерацией как общенациональные автомобильные соревнования кубка России.

Кубок разыгрывался в трех зачетных группах: Туризм, Волга и Дивизион-1.

Место проведения автогонок, бесплатный вход, хороший сервис и острый накал соревнований привлекли на Ходынку большое количество зрителей.

Организаторы соревнований проводят конкурс среди журналистов по результатам публикаций в средствах массовой информации материалов, популяризирующих новый для России вид автогонок.

Призы будут вручены в августе, во время подведения итогов кубка ДАНИАН за трехэтапные общенациональные автогонки по ралли-кроссу.

ТЕАТРАЛИЗОВАННЫЕ ПРЕДСТАВЛЕНИЯ

состоялись в июне в Коломенском.

Инициатором и душой этих выступлений является комитет ветеранов участников легендарного парада на Красной площади 7 ноября 1941 года и его председатель Сергей Николаевич Маслов — боевой кавалерист, известный спортсмен, судья конных соревнований, работающий в дорожной отрасли более 40 лет.

Кавалеристы-дорожники принимают самое активное участие в подготовке празднования 850-летия Москвы. Они готовят необычное зрелище — театрализованное конноспортивное шоу. Будут показаны самые драматические моменты в истории Москвы в красочном, музыкальном, феерическом сопровождении.

А в сентябре 1997 г. на Поклонной горе будет показан спектакль

“Виват, Россия! Виват, Москва!”. В праздничном представлении примут участие самые известные артисты московских театров, любимые киноактеры, а также прославившиеся чемпионы и каскадеры-конники. Главным же исполнителем программы будет специальная группа 2-го отдельного гвардейского кавалерийского полка.

Конечно, празднование это потребует много денежных и технических средств. Поэтому комитет ветеранов надеется привлечь к участию в реализации данного проекта московские финансовые и коммерческие структуры как способные оказать безвозмездную поддержку, так и заинтересованные в рекламе.



НОВАЯ "СХЕМА" ПОЛУЧЕНИЯ ДЕНЕГ

Руководитель Федеральной дорожной службы России Виталий Артюхов предложил начать дорожную реформу с наиболее "продвинутого" региона. Во время встречи с главным "дорожником" России нижегородские власти договорились "обкатать" схему получения денег в дорожный фонд, используя часть средств, вырученных от реализации нефтепродуктов, на АО "НОРСИ". Они будут направлены на реконструкцию трассы федерального подчинения Москва—Нижегород в счет субсидий, которые должен выделять Федеральный дорожный фонд.

"Сегодня"

АВТОТРАССА СОЕДИНИТ ГРОЗНЫЙ И ТБИЛИСИ

По мнению наблюдателей, проект обещает принести немалые выгоды. Во всяком случае в Министерстве торговли и внешних экономических связей Грузии с уверенностью заявили, что особенный интерес сегодня Грузия проявляет к развитию пограничной торговли с Чечней. Возможно, что здесь в регионе в ближайшее время будут размещены налоговые и таможенные структуры. Грузия заинтересована в сбыте своей продукции, чеченцы — в импорте различных товаров. Выход через Грузию к Черному морю также необходим Чечне, отрезавшей себя от России. Можно добавить, что в настоящее время ведутся переговоры с зарубежными инвесторами по финансированию проекта строительства автотрассы.

"Московский комсомолец"

"ОКНО" В ЕВРОПУ

Продолжение рыночных преобразований в странах СНГ привлекает все большее количество европейских компаний на рынки этих стран. Однако до последнего времени их продвижение сдерживалось отсутствием развитой транспортной инфраструктуры, в первую очередь воздушного, железнодорожного и автомобильного сообщения.

Для России наибольший интерес представляет маршрут Берлин—Варшава—Минск—Москва. Российским интересам отвечает продление этого транспортного коридора до Нижнего Новгорода с дальнейшим выходом на Транссиб. Финансирование предполагается осуществлять с привлечением средств международных финансовых организаций. По подсчетам аналитиков комиссии ЕС, только на модернизацию автодороги от Москвы до Варшавы обойдется в 154 млн ЭКЮ.

"Финансовые известия"

ПОДМОСКОВНЫЕ МАГИСТРАЛИ ОПАСНЫ ДЛЯ АВТОМОБИЛИСТОВ

"Лидером" по числу грабежей на международных автомагистралях и разбойных нападений на водителей-грузоперевозчиков среди всех российских регионов остается Московский. Об этом заявил на брифинге в МВД заместитель начальника Главного управления уголовного розыска МВД генерал-майор Анатолий Давыдов. С начала года на дорогах России уже совершено 136

грабежей и 123 разбоя, причем в Москве и области эти преступления, по словам представителя МВД, "совершаются с особой дерзостью и с применением самых современных технических средств". Давыдов отметил, что сейчас на смену преступникам-одиночкам приходят организованные группы, использующие зачастую форму сотрудников милиции, хорошо вооруженные и оснащенные. В частности, на одной из стоянок международного грузового автотранспорта сотрудниками МВД недавно было обнаружено радиоустройство, с помощью которого преступники прослушивали переговоры водителей.

"Вечерняя Москва"

В ПЕТЕРБУРГЕ СТРОЯТ КАД

В Петербурге распоряжением губернатора создано АО "Кольцевая автодорога" — КАД. Новая магистраль должна вписаться в скоростную

трассу Хельсинки—Москва, которая свяжет центральные районы России и скандинавские страны. Российский и финский президенты во время своей последней встречи пообещали проекту широкую поддержку.

"Московские новости"

РЕКЛАМА НА АСФАЛЬТЕ

Бакинской рекламе, призывающей купить тот или иной товар, превозносящей до небес его "высокое качество", стало тесно на станциях метрополитена, фасадах и торцах зданий, дорожных щитах, в витринах магазинов и кафе — она спустилась на... асфальт!

Не отвлечет ли это нововведение внимание участников дорожного движения? Наоборот, утверждают психологи: пешеходы, привлеченные красочными рисунками, будут стремиться переходить улицу только в положенных местах, шагая "по рекламе". Водителя же, помимо световой, она также издавала "предупреждение" о при

ближающемся перекрестке. Кстати, акция по переносу рекламы на асфальт согласована и с ГАИ. Тем более что по договоренности с автоинспекцией реставрация дорожной разметки в местах появления рекламы будет производиться жаро- и водоустойчивой краской за счет фирм и компаний, пожелавших разместить ее на асфальте.

"Правда-5"

ДОРОГИ НАДЕЖДЫ

Начальник управления жилищно-коммунального хозяйства и благоустройства правительства Москвы Николай Павлов говорит: "Если нам удалось за короткое время реконструиро-



вать больше половины МКАД, сумеем справиться и с другими дорогами".

А площадь этих дорог-улиц составляет ни много ни мало 85 млн кв. м. И это без учета дворовых покрытий — с ними выходит 130 млн. По словам Павлова, мэр города взялся за дорожную проблему еще в 1991 году, придав ей статус одной из первостепенных. Сейчас, в 1997-м, солидная материально-техническая база позволяет только за летний период отремонтировать более 20 млн кв.м асфальта. Приблизительно столько и изнашивается в Москве ежегодно. Само покрытие в принципе тоже есть где производить: за последние годы введено в действие более десятка новых асфальтобетонных заводов.

Приобретение 80 дорожных фрез для скалывания старого покрытия со временем избавит цокольные этажи построек от не светлой перспективы превратиться в полуподвалы.

"Экстра М"

**Виктор БАТУРИН, директор Воронежского филиала
ГипродорНИИ, заслуженный строитель РФ**

СУДЬБА МАГИСТРАЛИ

В июньском номере журнала мы рассказали о перспективах развития в России транспортных коридоров, в том числе о коридоре Балтика—Центр—Черное море. Его составной частью станет автомагистраль "Дон". Что ждет эту дорогу в ближайшем будущем?

Магистраль "Дон" была построена более 35 лет назад. В связи с физическим ее износом, резко возросшим автомобильным движением и несоответствием параметров дороги современной интенсивности движения ведутся работы по ее реконструкции. Технические характеристики и параметры магистрали доводятся до норм I технической категории. Проектную документацию разрабатывает Воронежский филиал ОАО "ГипродорНИИ".

В 1996 году Воронежским филиалом по заданию Федерального дорожного департамента Министерства транспорта РФ было разработано экономическое обоснование развития магистрали "Дон" на участке от Московской кольцевой дороги до с. Шестаково в Воронежской области с 0 по 633 км. Указанная работа фактически является программой перспективного развития этого маршрута. При ее разработке была использована современная концепция развития проектно-сметного дела, являющаяся составной частью Президентской программы "Дороги России".

В пределах Московской области на участке МКАД—Кашира, протяжение которого составляет 102,2 км, экономическим обоснованием рекомендуется проложение трассы по проекту 1983 г. института "Союздорпроект". Уже начато строительство этого перегона, включая новый двухкилометровый мост через Оку. На входящем в состав перегона МКАД—Кашира участке 117,2—125,6 км по предложению Воронежского филиала ГипродорНИИ с учетом приоритетного значения магистрали "Дон" рекомендуется изменить трассу и после мостового перехода через Оку проложить ее в обход Пятница с выходом на 125,6 км существующей дороги, к началу реконструируемого перегона Кашира—Богородицк.

Реконструкция 100-километрового перегона Кашира—Богоро-

дицк, большая часть которого расположена в пределах Тульской области, была начата в 1986 г. с максимальным использованием существующей дороги. К концу 1996 г. на этом перегоне было введено в эксплуатацию около 55 км полос уширения, устройство которых предусматривается на 1-й очереди, а пятикилометровый участок обхода с. Арсеньеве был реконструирован полностью и занял первое место в конкурсе на лучшее качество строительства в честь 250-летия дорожной отрасли. Экономическим обоснованием с учетом высокой готовности 1-й очереди реконструкции, в проложение трассы магистрали "Дон" по ранее выпущенным проектам внесение каких-либо изменений не предусмотрено.

Далее, на перегоне Богородицк—Ефремов, который имеет протяжение 105 км и заканчивается на границе Тульской и Липецкой областей, первоначально экономическим обоснованием было предусмотрено развитие магистрали "Дон" с максимальным использованием существующей дороги. Однако после рассмотрения экономического обоснования в органах государственного надзора Тульской области (ГАИ, Комитете по охране природы, Центре Госсанэпиднадзора) и в отделе экспертизы ФДД в основные решения по развитию магистрали "Дон" на этом перегоне добавились варианты с устройством обходов городов Богородицк и Ефремов.

В Липецкой области на участке от границы с Тульской областью до н.п. Становое развитие магистрали "Дон" рекомендуется с использованием существующей дороги с коротким западным обходом с. Бабарыкино. Южнее трасса по экономически обоснованному варианту прокладывается в обход н.п. Становое, Тростное, города Ельца и села Екатериновки с востока, а далее по существующей дороге до 414,7 км. Начиная с 414,7 км, рекомендуемым вариантом предусматривается использование строящихся западного обхода г.Задонска и восточного обхода п.Хлевное, который заканчивается на границе Липецкой и Воронежской областей. На участке между обходами г.Задонска и п. Хлевное экономическим обоснованием рекомендуется проложение трассы по новому направлению в обход н.п.Даньшино с востока. Общее протяжение магистрали "Дон" в пределах Липецкой области составляет

130,1 км. Реконструкция участка дороги от начала обхода п.Хлевное до въезда в г.Воронеж закончена. Он соответствует нормативам I технической категории.

В пределах Воронежской области на участке с 464 по 633 км экономическим обоснованием было рассмотрено два варианта принципиального проложения трассы:

вариант № 1 — проложение трассы совмещено с существующим направлением;

вариант № 2 — то же, но с выносом оси трассы за пределы н.п.Рогачевка и Каширское, а также с изменением трассы существующего северо-восточного обхода г.Воронежа, часть которого, с учетом перспективного развития города по разрабатываемому генеральному плану, превращается в одну из городских улиц. На участке от северного конца обхода до левого берега р.Воронеж трасса сохраняется, а далее она прокладывается в обход н.п.Боровое, Сомово, Н.Усмань с выходом на магистраль "Дон" северо-западнее н.п.Рогачевка. Необходимость такого решения продиктована расширением границ города и высокой интенсивностью движения на существующем обходе. В 2016 году она достигнет 16 тыс. автомобилей в сутки.

Недостаток варианта № 2 в том, что он затрагивает на небольшом протяжении южную часть Усманского бора и восточную окраину Рыканского леса. Однако его принятие позволит разгрузить существующий обход и село Н.Усмань на 7—8 тыс. автомобилей в сутки. За счет этого достигается снижение в 1,5 раза уровней загрязнения атмосферы в придорожной полосе аэрозолью свинца и окислами азота, в 1,2 раза углеводородами и окисью углерода. Кроме этого, достигается значительное снижение загрязнения почвы и уровня транспортного шума в жилой зоне. В соответствии с выполненными расчетами снижение уровней загрязнения в сочетании с выводом транзитного транспорта из города, позволяет качественно улучшить условия жизни населения и обеспечить более высокий уровень безопасности движения.

Развитие северо-восточного обхода в сочетании с проработками по перспективным юго-западному и северо-западному обходам позволит сформировать вокруг г.Воронежа единое транспортное кольцо, являющееся необходимой и неотъемлемой частью современных городов-мегаполисов.

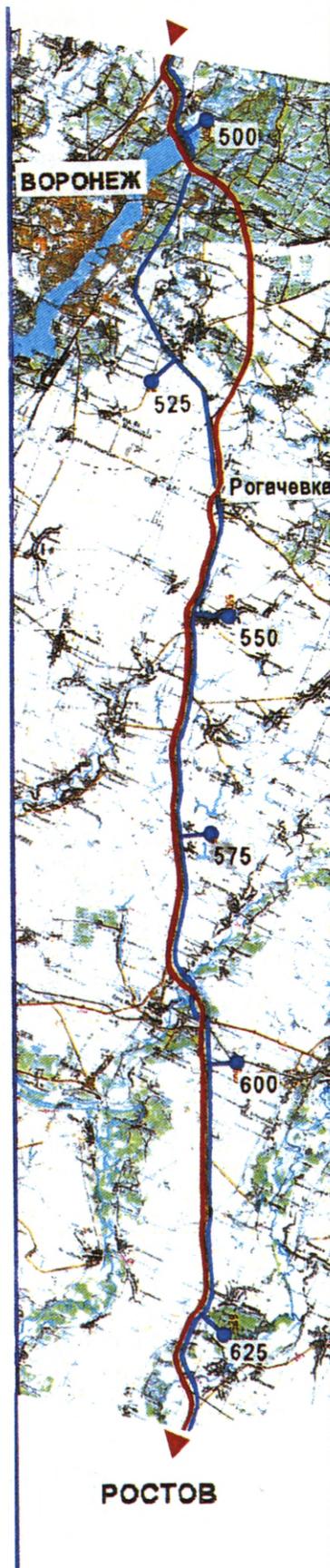
Предусмотренные экономическим обоснованием мероприятия развития магистрали "Дон" позволят интегрировать ее в общую систему евро-азиатских магистралей. За счет строительства обходов качественно улучшатся условия жизни в придорожных населенных пунктах.



Улучшение транспортно-эксплуатационных характеристик магистрали повысит рентабельность автомобильных перевозок, создаст дополнительные предпосылки для развития экономики.

За счет инвестиций, выделяемых на развитие магистрали, будут созданы дополнительные рабочие места, увеличена занятость населения и снижена связанная с этим социальная напряженность, существующая в Московской, Тульской, Липецкой и Воронежской областях.

МАГИСТРАЛЬ "ДОН" КМ 0 — КМ 633



Реализация мероприятий развития магистрали за счет строительства обходов населенных пунктов почти на 200 км увеличит общее протяжение автодорог с усовершенствованным покрытием, а их сегодня на 1000 кв. км территории России в десятки раз меньше, чем в развитых зарубежных странах.

После получения положительных заключений от областных организаций — Госавтоинспекции, ко-

митетов охраны природы, природных ресурсов и др. материалы экономического обоснования направлены на рассмотрение в Федеральную дорожную службу России. Магистраль "Дон" ждет решения своей судьбы.

УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ:



Вариант №1 (существующая дорога)



Вариант №2 (принятый)

Борис ПРИМОЧКИН, фото автора и Юрия АСТАШИНА

ПО МИНКЕ ПОМИНКИ?

В народе Минское шоссе называют просто и кратко — Минка. В атласах автодорог она проходит как магистраль № 1 — М1 "Беларусь". Символический номер. Одной из первых эта дорога родилась. Первой, похоже, и умирает. Построенная в 30-е годы, она долгое время была эталонной. Ее ставили в пример. Ею гордились...

И вот на пресс-конференции в дирекции дороги (Голицыно Московской области) собравшиеся журналисты убедились, что эпоха гордости кончилась. Началась эпоха скорби. Печальные приметы были заметны еще в пути, когда автобус с гостями попадал в трещины, ямы и зазоры. Не стоит ругать дорожников. Они предпринимают все, чтобы воскресить магистраль. С марта им не платят зарплату, а они ремонтируют наиболее разрушенные участки днем и ночью. Но и за ремонтные материалы нужно платить. Денег нет уже и на это.

Урезание началось давно. С 1994 г. средств на ремонт и содержание М1 выделяют все меньше и меньше. В 1996 г. дали ассигнова-



ний на 36 км дорожного ремонта (при необходимых 112 км). В 1997 г. выделили "рекордную" сумму на ремонт 10 км. Напомним — общая

протяженность трассы 513 км. Это важная магистраль не только отечественного значения, но и международного, она обеспечи-

вает транспортную связь РФ со странами Европы. По классификации Европейской экономической комиссии ООН ей присвоен международный номер Е-30.

Хронический недоремонт дороги сочетается с еще одним серьезнейшим обстоятельством. За последние годы стремительно

растет интенсивность проезда большегрузных автомобилей — от 20 до 54 тонн. Несколько участков дороги в Смоленской области получили невиданные разрушения. Особенно с 290-го по 456-й км. Здесь разрушение асфальтобетонного покрытия привело к образованию колеиности 10—12 см. Это на твердом-то покрытии.

Водители на некоторых участках вынуждены ехать по обочине. "Выбирайтесь своей колеей", пел Высоцкий. И выбирают. Но в итоге растет число ДТП. Умиряющая магистраль умирает не одна.

В период первоначального накопления капитала в России с Минкой обошлись с особой жестокостью. Купцы из дальнего и ближнего зарубежья, ни копейки не вложив в содержание дороги, разбили ее вусмерть трейлерами и автопоездами. По скромнейшим подсчетам, нагрузки возросли в три раза против расчетных. В Белоруссии, когда узнали про это, схватились за голову и тут же ввели платный проезд. Деньги, и немалые (за проезд по территории Белоруссии нужно выложить 2 млн рублей), направляют на ремонт. А проезд по Минско-



му шоссе на российской стороне по-прежнему остается бесплатным. Денег на содержание дороги практически нет. Хотя теоретически они есть. Парадокс поясню.

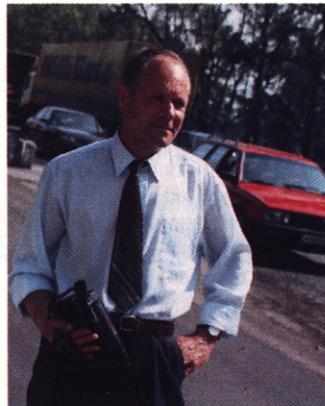
Правительство РФ приняло Постановление от 14.10.96 № 211 "Об установлении временных ставок платы за провоз тяжеловесных

москвичей и россиян других городов накормила, одела и обула эта дорога. Воистину ее называют дорогой жизни. Да и продолжает нести на себе свой крест. Ежедневно ее изработавшийся хребет утюжат 3,5 тысячи автопоездов, трейлеров, других большегрузов... Кроме того, 1,5 тысячи самосвалов в сутки возят строительные материалы с подмосковных заводов и карьеров в Москву, где строительство разворачивается с большой интенсивностью. Да, прибавьте реконструкцию МКАД, которая тоже во многом зависит от Минки.

Больные вены на ногах сразу говорят о здоровье человека. Без здоровых дорог нет и здоровой экономики. За плохие дорожные условия скупой платит даже не дважды. Например, замедление средней скорости до 30 км/ч повышает стоимость проезда на 25 процентов. При стоянии в пробках и заторах идет перерасход горюче-смазочных материалов. Содержание машин возрастает в несколько раз. Покрышки изнашиваются на плохих дорогах в 1,5—1,8 раза быстрее. Срок жизни автомобиля уменьшается на 30 процентов. Возрастает и опасность "источника повышенной опасности". Каждый год в ДТП гибнут 40 тыс. человек — население целого города. 12—15 процентов из них погибает по причине плохих дорожных условий.

Самое интересное, что на словах отношение к старым и новым автомагистралям самое благожелательное. Например, в президентском указе № 403 от 23.04.97 "О дорожной реформе" в первом же пункте написано: "рассматривать строительство автодорог в качестве приоритетной задачи, имея в виду их позитивное влияние на развитие аграрного сектора и регионов страны, на создание новых рабочих мест и решение проблемы транспортной безопасности, а также экологии крупных городов".

Несоответствие пожеланий и заявлений реальности давно определили древние: "Благими намерениями вымощена дорога в ад".



Директор автодороги Москва — Минск В.Н. Куртин

— Федеральная дорога, как известно, собственность государства, — говорит директор автодороги Москва—Минск Виктор Николаевич Куртин, — и финансируется из Федерального дорожного фонда. Это обстоятельство не допускает никакой самостоятельности в вопросах добывания средств к существованию. Вместе с тем введение платного проезда для большегрузов помогло бы дороге существовать на необходимом техническом уровне.

Второй вариант выхода из финансового голода В.Н. Куртин видит в передаче земли по обе стороны обочины в пользование дорожникам, а не местным властям, как сегодня. Тогда можно было бы сдавать в аренду придорожное бизнесу эти земли под строительство АЗС, кафе, отелей, паркингов и т.д. И на эти деньги могли бы содержать полотно в приличном состоянии.

Пока оба эти варианта ждут своего решения, первая ласточка самоокупаемости Минки все же прилетела. Рядом с базой голицынского ДРСУ № 19 у поста ГАИ появился первый пункт весового контроля, и начальник пункта Виктор Петрович Бакшеев рассказал нам удивительные вещи.

— Из ста автопоездов каждый третий идет с большим превыше-

нием нагрузки на ось. Кто-то платит сразу и безоговорочно. Кто-то не хочет. Используют всяческие хитрости, чтобы не платить. Ночью весы обьезжают. Днем следуют группой в три машины. Две останавливаются, у которых все в порядке, а перегруженная уходит в отрыв. Но даже сейчас, когда мы только начали свою ра-



Начальник пункта весового контроля В.П. Бакшеев.

боту, наш пункт твердо идет к самоокупаемости. Если бы еще с нас хотя бы на первых порах не брали налоги, то совсем бы вышли в плюс.

Продолжая мысль Бакшеева: если бы весовой контроль установили на границе с Белоруссией и еще в двух-трех промежуточных точках магистралей, то и, глядишь, деньги на зарплату дорожникам появились бы.

Ремонт Минки продолжается, но пробка растет...

грузов по федеральным автомобильным дорогам и использовании средств, получаемых от взимания этой платы". Но до реальных исполнителей, которые отвечают перед народом за "здоровье" М1 — Дирекции автодороги Москва—Минск, денежки не доходят, растворяясь в Федеральном дорожном фонде.

Еще в марте 1997 г. в порыве отчаяния коллектив дорожников Минки обратился с кричащим о помощи письмом к мэру Москвы. В письме еще раз объяснили, что отсутствие финансов не позволяет закупать необходимых для ремонта материалов (щебень, песок, краска, знаки, барьерное ограждение). Привести в порядок М1 "Беларусь" важно и политически (в свете заключенного с Белоруссией союза), и экономически, и, наконец, было бы престижно это сделать накануне 850-летия столицы. Увы, Юрий Михайлович не внял, не услышал или не захотел услышать крика о помощи.

Между тем с началом реформ именно Минка первой подставила свою спину под сумасшедшую нагрузку автотранспорта. Сколько

ВСЕ ПРИЦЕПЫ РОССИИ

КАМАЗ, МАЗ, "Газель", "Москвич"

бортовые, тентованные, цельнометаллические, самосвальные, шасси, изотермические, рефрижераторы, контейнеровозы, тяжеловозы, автовозы и др. (более ста моделей).

Тяжеловозные прицепы на шинах малого диаметра с малым углом въезда и гидротрапами. Прицепы с управляемым тележками для перевозки фер длиной до 33 м и массой до 60 т. Автоцистерны самого широкого назначения, включая пищевые битумовозы большого объема и гидронаторы. Площадки, роспуски, панелевозы, цементовозы.

АВТЭЖ

АБРК
316-48-59

Принимаем
векселя
Проводим бартер
взаимозачет

ЧТО ТАКОЕ ХОРОШО, ПЛОХО

Уважаемая редакция!

В центральной печати (да и в местной, калужской, тоже) появилось несколько публикаций о нецелевом использовании Федерального дорожного фонда. При этом назывались огромные суммы — 400 и даже 700 млрд рублей. Но поскольку такие деньги ни профуговать, ни разворовать нельзя, значит, все дело в разном понимании "что такое хорошо и что такое плохо" федеральными дорожными органами и органами, контролирующими их.

Вот я и спрашиваю, как понимать нецелевое расходование дорожных денег? Построить дом на них можно? А содержать отраслевую турбазу? А отстегнуть N-ную сумму на другие социальные нужды? А профинансировать научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы? А съездить в командировку за границу? А оплатить рекламу? А построить храм?

Я задаю эти вопросы потому, что из Закона "О дорожных фондах" можно получить ответы на них лишь в самой общей форме. К тому же, как я выяснил, на что можно потратить дорожные деньги в регионах, на то запрещается в Центре.

Валерий ТУРЧАНИНОВ, г. Калуга

Читателю журнала отвечает консультант отдела законопроектной и правовой работы ФДС России Юрий БУДАНОВ.

Как видно из письма Валерия Турчанинова, он не знаком с нормативными правовыми актами по вопросам дорожного фонда и ссылается только на Закон, который действительно определяет их в самой общей форме. Но детали проработаны в "Порядке образования и использования Федерального дорожного фонда Российской Федерации", утвержденном постановлением Верховного Совета Российской Федерации от 23 января 1992 г. № 2235-1. Этот документ предусматривает основные статьи расходов средств фонда.

Перечислю некоторые из них: содержание и ремонт действующей сети федеральных дорог; приобретение дорожно-эксплуатационной техники и другого имущества, необходимого для функционирования и содержания федеральных дорог; реконструкция и строительство федеральных дорог и сооружений на них (как переходящие, так и вновь начинаемые объекты); субвенции и дотации субъектам Федерации.

Пункт 20 указанного "Порядка..." предусматривает и другие федеральные расходы. При этом имеются в виду следующие направления финансирования:

надзор за состоянием федеральных дорог и сооружений на них, включая контроль, техническое обследование, испытания, паспортизацию;

разработка долгосрочных программ, перспективных и годовых прогнозов технического состояния, планов содержания и развития федеральных дорог;

проведение конкурсов и заключение контрактов (договоров) на выполнение работ по содержанию, ремонту, реконструкции и строительству федеральных дорог и сооружений на них, финансирование этих работ, надзор за их выполнением и приемка;

контроль за поступлением налогов в Федеральный дорожный фонд;

анализ дорожно-транспортных происшествий на федеральных дорогах, в том числе связанных с неудовлетворительными дорожными условиями, и разработка мер по устранению причин, создавших эти условия;

разработка мер по повышению пропускной способности, благоустройству федеральных дорог и сооружений на них, охрана окружаю-

щей среды, особо охраняемых историко-культурных и природных территорий, через которые проходят федеральные дороги, от их вредного воздействия, организация движения и информация пользователей этих дорог об условиях движения; информационное обеспечение органов управления дорожным хозяйством субъектов Российской Федерации;

учет и прогнозирование на федеральных дорогах интенсивности движения и его состава;

надзор за соблюдением правил по охране федеральных дорог и сооружений на них и порядка их использования;

разработка предложений о временном ограничении или прекращении движения по федеральным дорогам вследствие дорожно-климатических условий и организации пропуска движения;

учет имущества, необходимого для нормального функционирования и содержания федеральных дорог и управления этим имуществом; разработка предложений о внесении изменений в перечень федеральных дорог;

мобилизационная подготовка федеральных дорог;

научно-исследовательские, опытно-конструкторские и внедренческие работы общепромышленного характера;

подготовка и переподготовка кадров дорожного хозяйства;

учет изменений балансовой стоимости и износа федеральных дорог, ведение статистической и бухгалтерской отчетности о затратах на содержание, развитие этих дорог и управление ими;

разработка предложений по распределению средств фонда;

обобщение практики применения дорожного законодательства; разработка проектов нормативных актов, в том числе технических норм для автомобильных дорог общего пользования;

подготовка ежегодных докладов и публикация годовых отчетов о расходовании средств фонда и планов их использования.

Таким образом, действующее законодательство четко дает определение целевого использования Федерального дорожного фонда. Кроме того, предусмотрен переходящий остаток средств фонда (в размере не более 5 процентов поступлений годовых доходов фонда по основным источникам), который предназначен для обеспечения не-

прерывности финансирования в первом квартале следующего года, и резерв средств фонда (в размере не более 2 процентов), который может расходоваться в течение года по решению Правительства РФ на финансирование ликвидации последствий стихийных бедствий и других чрезвычайных затрат, связанных с восстановлением нормального функционирования федеральных дорог.

Надо также отметить, что выделение средств фонда на финансирование научно-исследовательских, опытно-конструкторских и внедренческих работ общепромышленного характера, вновь начинаемых строительством федеральных дорог и сооружений на них, проектирование этих объектов, а также заключение контрактов на содержание федеральных дорог и сооружений на них осуществляется на конкурсной основе.

Свободные средства фонда могут направляться на предпринимательство, связанное с предпринимательской деятельностью, для получения дополнительных средств для фонда, в том числе на кредитование затрат предприятий и других юридических лиц, участвующих в развитии народного хозяйства.

Что касается территориальных дорожных фондов, то порядок их использования определяется законами субъектов Российской Федерации (Федеральный закон от 26.05.97 № 82-ФЗ "О внесении изменений и дополнений в Закон Российской Федерации "О дорожных фондах в Российской Федерации"). Однако территориальные дорожные фонды (как и Федеральный) имеют специальное назначение и не подлежат изъятию или расходованию их на нужды, не связанные с содержанием и развитием автомобильных дорог общего пользования (ст. 1 указанного Закона).

Некоторые вопросы, поднятые автором письма, требуют специального исследования и изучения. Например, какую рекламу он имел в виду? Реклама рекламе рознь. То же самое и командировки бывают разными.

В настоящее время с учетом накопленного за 5 лет опыта и предложений, внесенных субъектами Российской Федерации, в Федеральной дорожной службе России подготовлен проект закона о порядке образования и использования Федерального дорожного фонда Российской Федерации (взамен приведенного выше "Порядка...").

В проекте закона в частности предусматриваются средства на изучение и обобщение отечественного и зарубежного опыта, что, видимо, и имел в виду В. Турчанинов, ставя вопрос об оплате командировок. Будет это принято или нет, решат законодательные органы страны.

В ЧЬЮ ПОЛЬЗУ СРА- ВНЕ- НИЕ?

Уважаемая редакция!
В последнее время много говорят и пишут о том, что дорожные налоги в России непомерно велики. А как в других странах – они больше наших, меньше?

Я понимаю, всякое сравнение, как говорят, хромает. У нас и “там” – разный уровень жизни, совершенно несопоставимая зарплата. И даже очень высокий дорожный сбор в одних случаях не отразится сколько-нибудь существенно на благосостоянии людей, в других же случаях и небольшой налог может больно ударить по их карману.

Да, всякие аналогии условны. Тем не менее – все познается в сравнении!

Вячеслав ШИПКИН, г. Тула

Дорожные налоги на горюче-смазочные материалы в различных странах

Страны	Тип ГСМ	Стоимость 1 литра в долл. США	Средства, зачисляемые в дорожные фонды	
			с 1 литра ГСМ в долл. США	в процентах к стоимости ГСМ
Великобритания	Бензин	1,05	0,63	60,0
	Дизтопливо	0,99	0,56	60,0
Германия	Бензин	1,08	0,63	58,0
	Дизтопливо	0,76	0,36	47,0
Финляндия	Бензин	1,29	0,56	44,5
	Дизтопливо	0,82	0,33	41,0
Бельгия	Бензин	1,21	0,53	43,7
	Дизтопливо	0,86	0,33	38,4
Австрия	Бензин	1,09	0,46	42,4
	Дизтопливо	0,91	0,32	35,2
Израиль	Бензин	0,96	0,61	63,3
	Дизтопливо	0,34	0,08	22,6
Италия	Бензин	1,16	0,86	78,0
	Дизтопливо	0,89	0,59	66,0
Япония	Бензин	0,99	0,42	43,0
	Дизтопливо	0,65	0,25	39,0
Швеция	Бензин	1,26	0,71	56,3
	Дизтопливо	1,00	0,55	55,0
Болгария	Бензин	0,47	0,23	50,0
	Дизтопливо	0,35	0,13	37,0
Россия	Бензин	0,36	0,07	19,4
	Дизтопливо	0,24	0,04	17,4



Мы с удовольствием отвечаем на вопрос читателя. Ну а уж выводы о том, в чью пользу сопоставления, пусть делает каждый самостоятельно.

При составлении таблиц использовались следующие источники информации: IRF WORLD ROAD STATISTICS, 97 Edition; International Energy Agency (1996) and World Bank Data.

Средняя годовая сумма уплачиваемых дорожных налогов для различных типов автомобилей (в долл. США)

Страны	Тип автомобиля				
	1	2	3	4	5
Япония	720	875	1640	Нет данных	Нет данных
Австрия	489	665	1594	7149	14299
Бельгия	858	1102	3142	Нет данных	Нет данных
Дания	540	695	1230	4910	9420
Финляндия	1312	1790	3611	10957	21759
Франция	700	1100	3000	6000	13500
Германия	530	675	1320	6020	13800
Великобритания	638	761	1254	9052	18167
Россия	91	115	289	2440	4865

Типы автомобилей

1. Легковой автомобиль с объемом двигателя 1000 куб. см при пробеге 15000 км с расходом горючего 1200 литров.
2. Легковой автомобиль с объемом двигателя 1500 куб. см при пробеге 15000 км с расходом горючего 1500 литров.
3. Легковой автомобиль с объемом двигателя 4500 куб. см при пробеге 15000 км с расходом горючего 2700 литров.
4. Грузовик 16 тонн при пробеге 50000 км и расходе горючего 40 литров на 100 км.
5. Грузовик 32 тонны при пробеге 80000 км и расходе горючего 50 литров на 100 км.

Владимир ИВАНОВ, экономист

ТОРГИ — КАТЕГОРИЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ

В ноябре 1993 г. Федеральный дорожный департамент утвердил положение о подрядных торгах на выполненные дорожные работы, финансируемых из дорожного фонда.

ПРОРЫВ

Все разговоры о реформировании дорожной отрасли оставались разговорами, пока не был сделан, может быть, один из главных шагов рыночных преобразований — конкурсное распределение подрядов. Прежняя система, которую условно можно было бы назвать «всем сестрам по серьгам», давно изжила себя и должна была уступить место новой — динамичной, современной, зарекомендовавшей себя в мировой практике. Но реально в российских условиях дело могло сдвинуться с мертвой точки лишь после появления соответствующих документов, регламентирующих порядок организации и саму процедуру торгов.

И такие документы появились. Первым и, наверное, далеко не самым совершенным было вышеназванное «Положение...» Вторым документом (кстати, он был разработан и одобрен научно-техническим советом ФДД в 1994 году) явились «Рекомендации по разработке и заключению договоров на федеральные дорожные проекты». Третьим — «Положение о порядке организации и проведения подрядных торгов на выполнение дорожных работ», утвержденное в феврале 1996 г.

Таким образом, была создана соответствующая организационная и правовая база для широкого внедрения в хозяйственную практику новой формы взаимоотношений заказчик — подрядчик. Был открыт путь к кардинальным рыночным преобразованиям в дорожной отрасли.

ТОЛЬКО ЧЕРЕЗ КОНКУРС

В 1996 году начался новый этап в истории конкурсного распределения заказов. С этого пери-

ода дано указание всем заказчикам федерального подчинения размещать заказы на объемные работы исключительно на конкурсной основе. Это положение было распространено и на средства Федерального дорожного фонда, направляемые в виде субвенций субъектам Российской Федерации. И сразу же нашло отражение в требованиях, изложенных в договорах на предоставление субвенций и дотаций и ежегодных планах-заданиях, выдаваемых дирекциям федеральных дорог.

Торги проводились по всему кругу работ: строительство, реконструкция и ремонт автодорог, а также проектные работы. По отчетным данным (по заказчикам Федерального дорожного фонда), они состоялись в 1995 году по 292 объектам, в 1996 году — по 302 объектам. Торги на проектные и ремонтные работы нынешнего года состоялись в основном в мае — июле. В их числе крупные контракты на проектирование мостов на дорогах М1 (16 шт.), М4 (8 шт.), М5 (15 шт.), М7 (11 шт.), М10 (10 шт.), развязок, путепроводов, подрядные контракты на ремонтные работы на дорогах Москва—Симферополь, Джубга—Сочи, Москва—Челябинск, Москва—Н.Новгород и многих других.

МЕЖДУ-НАРОДНЫЕ КОНКУРСНЫЕ ТОРГИ

Первые международные торги в дорожной отрасли состоялись в мае 1994 г. Своим рождением они обязаны кредитам Мирового банка и проводились в соответствии с практикой, при которой подрядные контракты получают те дорожно-строительные организации, которые строго следуют всем условиям международных правил по участию в конкурсах. По этой схеме было проведено уже более 30 торгов на подрядные работы по 28 контрактам и на проектные работы по 18 контрактам.

Одновременно с организацией международных конкурсных торгов в отрасли стала внедряться хорошо зарекомендовавшая себя за рубежом система надзора за строительством и управлением контрактами, которую — опять же на конкурсной основе! — осуществляли проектные организации. Главные преимущества этой системы — высокий уровень контроля и его независимость.

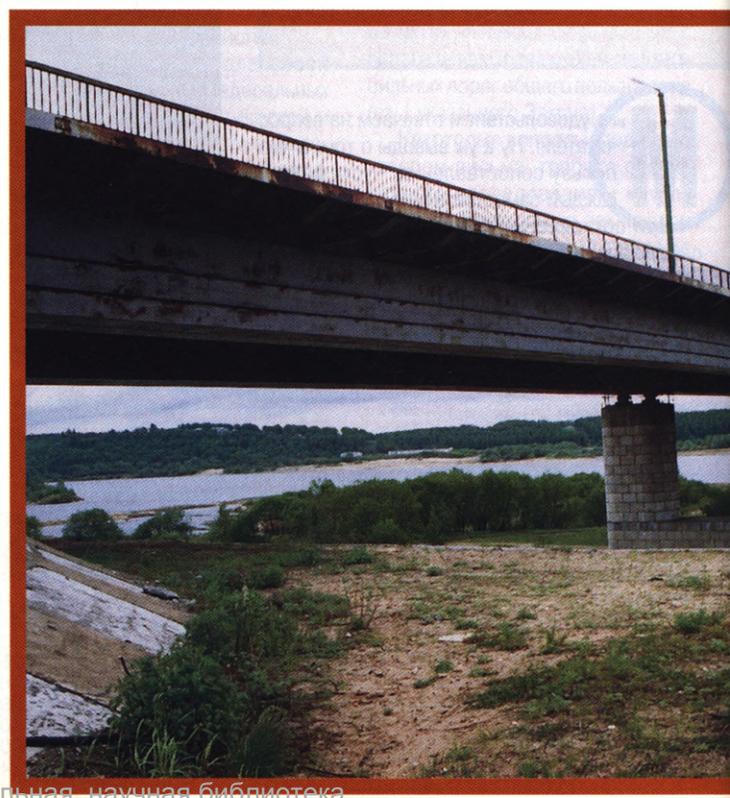
Торги проводились по схеме «закрытого конверта», в отдельных случаях с проведением предварительной переквалификации претендентов. В конкурсах на проектные работы, кроме стоимостной оценки предложений, учитывалась и техническая оценка. Вскрытие конвертов и объявление заявленной стоимости проводились гласно с приглашением участников торгов, прессы. Для объективной и всесторонней оценки предложений создавались специальные комиссии, в состав которых входили специалисты, представители органов управления и администрации территорий предполагаемого дорожного строительства.

РЕГИОНАЛЬНЫЙ УРОВЕНЬ

Параллельно с организацией торгов на федеральном и международном уровне велась работа по распространению системы конкурсов на дорожные работы на региональном уровне. Наиболее успешно и квалифицированно торги проводятся в Волгоградской, Московской, Ленинградской, Воронежской, Нижегородской, Тверской и ряде других областей. А их анализ показывает, что в зависимости от числа предложений **стоимость контрактов может снижаться от 10 до 20, а иногда и более процентов по сравнению с ценой предложений.**

Для индексации цены контрактов с учетом инфляции и изменения стоимости материалов, оборудования и рабочей силы разработана специальная эскалационная формула, которая достаточно точно учитывает все возможные изменения. Все больший интерес регионы проявляют к торгам на научные разработки и опытно-конструкторские работы.

С 1995 г. были проведены конкурсы на создание 48 наименований образцов дорожной техники, ранее не производимой в России. Активное участие в них приняли предприятия ВПК. Всего было подано 236 заявок от 125 предприятий. По результатам конкурсов заключено 68 договоров с 47 предприятиями. На сегодня 43 наименования новых образцов техники уже изготовлены или находятся на



завершающей стадии, внедрены в производство.

ЗАДАНИЕ НА ЗАВТРА

Система торгов, действующая в дорожной отрасли, по мнению специалистов, достаточно эффективна, хотя и требует дальнейшего совершенствования. В этих целях в ФДС подготовлен новый пакет документов, базирующийся, с учетом российского законодательства, на типовых разработках, используемых за рубежом, опыте проведения международных и местных торгов, рекомендациях международных организаций. В этот пакет войдут и нормативные акты по проведению торгов, например, среди организаций, занимающихся переподготовкой кадров для отрасли, диагностикой состояния дорог, на выполнение научно-исследовательских работ и разработку экономических обоснований.

Конкурсное распределение подряда, совершенствование всего комплекса работ в этом направлении будет способствовать выполнению известного Указа Президента России "О первоочередных мерах по предотвращению коррупции и сокращению бюджетных расходов при организации закупок для государственных нужд". В этом смысле конкурсные торги — категория не только экономическая, но и политическая, способствующая демократизации всех сторон нашей жизни и совершенствованию хозяйствования.

*Марина
КОМАРОВА,
начальник
договорного
отдела
дирекции
Нижегородского
областного
дорожного
фонда*

УДАЧНЫЙ ЭКСПЕРИМЕНТ



Стремясь к рациональному использованию средств территориального дорожного фонда, в Нижегородской области, в порядке эксперимента, пять лет назад ряду районов было разрешено самостоятельно распоряжаться средствами этого фонда. Каковы результаты эксперимента?

Прежде чем отвечать на этот вопрос, надо сказать хотя бы коротко об участниках эксперимента, его сути и предыстории. А она такова: главы ряда администраций районов неоднократно обращались с просьбой пересмотреть действующий порядок использования средств территориального дорожного фонда, сделать его более рациональным. Просьбы и критика возымели действие, и распоряжением губернатора области летом 1992 г. ряду районов было разрешено использовать средства территориального дорожного фонда самостоятельно на цели, установленные законом о дорожных фондах, положением об использовании этих средств и утвержденными нормативами на содержание автомобильных дорог.

В число участников эксперимента вошли районы, имеющие на своей территории крупные предприятия и развитую промышленность: Арзамасский, Городецкий, Выксунский, Кулебакский, Павловский, Шахунский, Богородский и Борский. Но уже через 2 года из эксперимента вышли Шахунский и Кулебакский районы из-за недостатка средств, поступающих от налогов в дорожный фонд. А их место занял Кстовский район, самостоятельно использующий 50 процентов средств дорожного фонда. Надо отметить, что и в ряде других районов средства остаются не полностью, поскольку по их территории проходят транзитные дороги бывшего республиканского значения, ремонт и содержание которых осуществляются через подрядчиков дирекции Нижегородского областного дорожного фонда.

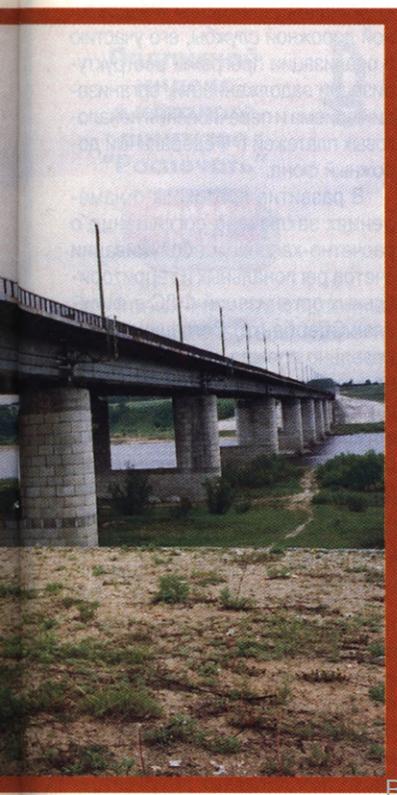
Финансовый механизм эксперимента прост: с администрацией каждого района заключается контракт на расхо-

дование средств и управление автомобильными дорогами общего пользования. Для этого на местах созданы специализированные органы. Дирекция областного дорожного фонда осуществляет контроль за их деятельностью, проводит свою политику, следит за качеством выполнения сданных подрядчиками дорожных работ.

Пятилетний опыт работы в экспериментальных условиях продемонстрировал многие преимущества. В частности выполнение дорожных работ, включая планирование, проектирование, строительство, ремонт и содержание, стало более оперативным. Участники эксперимента лучше используют ресурсы района для удешевления работ, централизовали обеспечение подрядчиков каменными и горюче-смазочными материалами, научились точно определять стоимость дорожных работ, стараются приобретать новую технику и шире использовать передовые технологии. Немаловажный эффект состоит в том, что исключаются встречные денежные потоки (централизованный сбор налога и перераспределение финансирования), в результате чего сокращаются сроки между приемкой выполненных работ и их оплатой, быстрее пополняется районный бюджет, уменьшаются издержки выплаты заработной платы.

По итогам эксперимента Законодательное собрание области в 1997 году утвердило положение по децентрализованному использованию средств территориального дорожного фонда в районах Нижегородской области. А это значит, что дирекция областного дорожного фонда при формировании проекта бюджета исходит из потребностей районов в финансовых средствах для реализации программы дорожных работ. А размеры финансирования определяются программой по строительству, реконструкции, ремонту и содержанию автомобильных дорог общего пользования Нижегородской области на год. Этим же законом определяются обязательства, функции контроля и ответственность дирекции и администраций районов.

К сказанному необходимо добавить, что участники эксперимента в целях эффективного использования средств территориального дорожного фонда и развития конкуренции распределяют подряды исключительно на торгах. Комиссией установлены 3 основных критерия определения победителя: наименьшая стоимость, сроки строительства и гарантия качества. Дополнительными критериями, дающими преимущество претендентам, являются привлечение к строительству местной рабочей силы, предприятий и организаций малого бизнеса, рентабельность, применение передовых технологий и материалов.



Михаил ПОКАТАЕВ, директор Дирекции по управлению проектами "ДОРИНВЕСТ"

ВРЕМЯ И ДЕНЬГИ

На важнейших федеральных дорогах продолжается работа по осуществлению проектов, финансируемых за счет займов Всемирного Банка. Проектные и подрядные работы выполняют совместные предприятия, российские и иностранные фирмы, выигравшие контракты по итогам международных конкурсных торгов.

ДОРОГИ: ПРОЕКТ ПРСАД

Подготовку документации, а также надзор за работами по ПРСАД (проект восстановления и содержания автомобильных дорог) осуществляют 3 консорциума с участием российских и иностранных фирм, а также 2 иностранные фирмы. Из 26 подрядных контрактов ремонта приоритетных участков дорог протяженностью 742 км, разыгранных на международных торгах в 1996 г., завершено 5 общей протяженностью 111 км.

На темпах реализации проекта сказались: отставание проектных организаций от графиков выдачи рабочей документации, многочисленные изменения в проектах, задержки Всемирным банком согласований и платежей в сезоне 1996 г., из-за чего подрядчики смогли приступить к работе по контрактам только в конце июля — начале августа. По этим и другим причинам, в 1996 г. выполнение программы в 1996 г. составило 26 процентов. **Для завершения работ по проекту в 1997 г. необходимо выполнить ремонтные работы на 634 км дорог общей стоимостью \$152760669.**

Естественно, что нарушения условий контрактов обернулись штрафами. Взыскано \$85600. А общий размер возмещения ущерба с подрядчиков может составить до \$5,8 млн. Вместе с санкциями Доринвест и другие заинтересованные организации оперативно приняли ряд мер, включая привлечение к управлению работами и контролю за качеством ремонта широкого круга сотрудников Московской федеральной дирекции автодорог, Леноблдоркомитета, Федеральной дирекции лабораторного контроля и обследования дорог, ГАИ, которые позволили по большинству контрактов достичь темпов, позволяющих завершить работы в сезоне 1997 г. (кроме участка дороги М7 "Во-

лга" км 108—160, на котором принято решение выполнить реконструкцию с увеличением числа полос с двух до четырех). Ужесточение контроля повысило общий уровень качества работ, заставило подрядчиков находить и использовать наиболее прогрессивные технологические и организационные схемы, в том числе по доставке асфальтобетонной смеси и материалов.

Несмотря на перемены к лучшему, результаты комиссионных проверок настораживают. Многие недостатки и упущения могут помешать завершить весь проект в 1997 г. Не решена, в частности, проблема своевременного ремонта мостов на участках дорог, включенных в ПРСАД, не обеспечена переработка проектной документации на 50-километровый участок автодороги М7 "Волга". Большие нарекания у участников движения вызывают многокилометровые заторы на дорогах М1 "Беларусь" и М10 "Россия".

МОСТЫ. ПРОЕКТ ПРМ.

Согласно ПРМ (проект ремонта мостов) до 2001 г. предусматривается отремонтировать 187 мостов на федеральных дорогах, 7 — в Москве, 17 — в Ленинградской, 10 — в Тверской и 19 мостов — в Вологодской областях.

Работа над проектом была начата с пилотной программы на 24 мостах, включая 3 моста за счет средств норвежского и финского грантов. Программа была нацелена на обеспечение скорейшего развертывания работ по проекту. Тем не менее она уже существенно отстает от первоначально намеченного графика. Почему?

Предусмотренное техническим заданием использование отраслевой базы данных о состоянии мостов оказалось невозможным из-за отсутствия или недостаточности исходных данных. Дополнительные обследования, проведенные в осенне-зимний период, задержали работы на 2—2,5 месяца. Сказались на сроках и отсутствие у проектных институтов должной мотивации и чрезвычайно зарегламентированный процесс согласований проектной и тендерной документации с МБРР.

Недостаточный контроль за соблюдением проектировщиками утвержденных графиков, слабая помощь со стороны федеральных дирекций в предоставлении исходных данных и осуществлении согласований, а также громоздкий и несовершенный механизм экспертизы и согласований только усугубили до-

пущенное отставание. Для его ликвидации Доринвест с участием Леноблдоркомитета и Московской федеральной дирекции автомобильных дорог принял ряд мер, в частности по приведению в соответствие с требованиями международных конкурсных торгов ранее подготовленной документации.

Причин отставания реализации проекта несколько. Есть объективные: результаты торгов на проектные работы по основной программе ПРМ, к примеру, проведенных в декабре 1996 г., рассматривались МБРР в течение почти трех месяцев. Другие — отсутствие достаточного взаимодействия разработчика экономического обоснования ПРМ, отдела мостов и Доринвеста с федеральными дирекциями на стадии разработки перечня приоритетных объектов основной программы проекта — к объективным явно не относится, хотя они существенно повлияли на график работ. Пресмотр отдельных положений контрактов с целью снижения затрат, многочисленные изменения в программе, вносимые центром и дирекциями, стали причиной дополнительных переговоров по условиям контрактов. Прямым результатом стала задержка с подписанием пяти из восьми контрактов на проектные работы и надзор.

В настоящий момент главная задача — ликвидировать отставание. Ее реализацию Доринвест начал с повышения уровня конкуренции подрядчиков и эффективности торгов. С этой целью уже проведен дополнительный квалификационный отбор. К торгам допущены 73 фирмы, в том числе российских — 29, совместных предприятий с российским участием — 6, совместных из числа иностранных — 5, иностранных — 33. По состоянию на 1 июля ремонтные работы начаты на трех мостах. Всего в 1997 г. намечено вести работы на 24 сооружениях, из них 10 расположены на участках ПРСАД. Специально для российских специалистов проведено 3 семинара по техническим и управленческим вопросам. Методическая помощь оказана дорожникам Ленинградской, Вологодской и Тверской областей. Последняя, кстати, работает успешно, проводя в июне 1997 г. первые международные конкурсные торги.

Для ликвидации отставания от графиков реализации проектов подготовлены предложения по улучшению механизма управления проектами, предусматривающие расширение полномочий федеральных дирекций автомобильных дорог в принятии решений, привлечение к управлению дирекции "Дороги России", служб аппарата ФДС. Повысятся результативность экспертизы и контроля за качеством работ, ответственность заказчика, проектировщика и подрядчика за соблюдением договорных обязательств.

ПО ЦЕЛЕВОМУ НАЗНАЧЕНИЮ

7 июля 1997 г. подписан протокол о намерениях по вопросам финансово-кредитных отношений между Федеральной дорожной службой и Сбербанком России. Свою подпись под документом поставили руководитель ФДС Виталий Артюхов и председатель правления банка Андрей Казьмин.

Это событие не осталось незамеченным в кругах массовой информации, среди руководителей дорожных организаций на местах, представителями финансовых кругов. В сообщении для прессы, подготовленном совместно пресс-службами ФДС и Сбербанка, указывается, что подписанным документом предусматривается привлечение СБ России в качестве уполномоченного агента по расчетно-кассовому, кредитно-инвестиционному и иным формам обслуживания учреждений Федеральной дорожной службы, его участию в реализации программ реструктуризации задолженности, организации приема и перечисления неналоговых платежей в Федеральный дорожный фонд.

В развитие протокола о намерениях заключено соглашение о расчетно-кассовом обслуживании счетов региональных и территориальных организаций ФДС в филиалах Сбербанка. Соглашение направлено прежде всего на выполнение Указа Президента РФ "О мерах по усилению контроля за использованием средств федерального бюджета", обеспечение полной прозрачности (в рамках закона) движения денежных потоков, целевое использование средств. Партнеры будут совместно разрабатывать и внедрять финансовые схемы и механизмы, обеспечивающие эффективное использование бюджетных средств. Сбербанку, по поручению ФДС, предоставляется также возможность проверки прохождения расчетно-платежных документов.

Газеты, естественно, позволили себе прокомментировать данное событие шире, указав, **что схема (как пишет, например, газета "Коммерсант" в статье "Еще 28 триллионов рублей для Сбербанка"), по которой расходуются средства фонда, прозрачна только на первоначальной стадии, когда деньги аккумулируются в Центробанке. Затем средства уходят в территориальные дорожные фонды, строительные и прочие организации, входящие в ФДС, каждая из которых имеет собственный уполномоченный банк.**

Количество таких региональных банков — значительно. Понятно, что в таком случае, делает вывод газета, контроль за расходованием средств затруднен. Ситуация станет ясней при переводе счетов в один банк. Каждое структурное подразделение ФДС должно будет открыть счет в Сбербанке, куда и будут поступать средства из ЦБ.

Руководители территориальных дорожных организаций, с которыми удалось коротко переговорить по этому вопросу, в целом сходятся

во мнении, что соглашение со Сбербанком будет способствовать искоренению негодной и весьма распространенной практики нецелевого использования средств дорожных фондов. Хотя, по их словам, регионы хотели бы поддержать свои, местные банки, а не московские, перекачивающие деньги территорий в столицу. На представителях финансовых кругов, в частности Росдорбанка, произвел впечатление тот факт, что аналогичные договоры заключили Погранслужба, РАО "ЕЭС", Госналогслужба.

И все-таки вопросы остаются и, чтобы снять их, наш корреспондент обратился к **первому заместителю руководителя Федеральной дорожной службы Владимиру Евстигнееву:**

— Владимир Дмитриевич, чем вызвано решение ФДС отказаться от услуг коммерческих и других банков, с которыми работают дорожники?

— Банков у нас много. Правда, большинство из них относятся к категории проблемных, или, проще говоря, ненадежных. Зная ситуацию с финансированием отрасли, с долгами по выплате зарплаты, скажите: имеем ли мы право рисковать государственными

средствами, доверяя их ненадежным банкам? Не имеем. Деньги налогоплательщиков, предназначенные для дорожного строительства, должны поступать в дорожное строительство, а не исчезать в "Бермудском треугольнике" ненадежных финансовых структур. Такие факты, кстати, не единичны.

В действующей схеме прохождения средств — госбюджет, органы дорожного управления, подрядчики — сегодня задействованы тысячи финансовых структур, многие из которых превратились в тромбы российской экономики. Сбой в любой из этих структур, что происходит довольно часто, автоматически вызывает цепную реакцию неплатежей. При этом трудно отыскать виноватых: там задержали, здесь не успели... Деньги вроде бы и перечислены, а до подрядчика, до дороги и зарплаты рабочего не дошли. Или дошли не вовремя.

Что происходит? Дорожные деньги скорее всего где-то "крутятся", принося прибыли коммерческим банкам и убытки государству. Чтобы этого не происходило, необходимо, я думаю, обязать подрядчиков — победителей тендера, открывать счет именно в государственном банке, заинтересованном и ответственном за реализацию государственных программ,

таких, например, как "Дороги России". Мы работаем сегодня в условиях высокой степени риска и должны противопоставить этому риску стройную, эффективную и надежную финансовую систему.

— Бывая в командировках, не раз доводилось слышать: дорожные деньги частенько "застревают" в банках, хотя дорожники и не видят различия, в каких именно: государственных или коммерческих.

— Различие есть. Вот вам реальная ситуация: налог уплачен малоизвестному банку где-нибудь в районе, платежка отправлена, включена в отчеты, а деньги... деньги, говорят, "пока не поступили". И это "пока" может длиться месяцами. Так вот, со Сбербанком такое не происходит. Хотя бы потому, что СБ, пожалуй, единственная структура в стране, имеющая разветвленную снизу доверху банковскую сеть в любом регионе. Структуру, позволяющую успешно решать одну из главных на сегодня задач — по контролю за использованием бюджетных средств строго по целевому назначению.

Именно поэтому был сделан наш выбор и подписан протокол по вопросам финансово-кредитных отношений между ФДС и Сбербанком.

"НАУКА И ТЕХНИКА В ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ"

Подписной индекс в каталоге агентства "Роспечать" — **72883**

Это новый журнал, созданный Федеральной дорожной службой России и издательством "Дороги" в целях освещения и доведения до широких кругов инженерно-технических и научных работников отрасли новейших отечественных и зарубежных научных и инженерных разработок в области строительства и эксплуатации дорог, мостовых сооружений и тоннелей, дорожного машиностроения.

Выходит журнал ежеквартально стартовым тиражом 1000 экз., распространяется в России, ближнем и дальнем зарубежье.

Ваша реклама в журнале "Наука и техника в дорожной отрасли" — залог вашего успеха.

На все вопросы вам ответят по телефонам: (095) 284-31-89, (095) 284-38-38 (факс)

Вы и



Давайте работать вместе!

- ◆ Разработаем Ваш фирменный стиль
- ◆ Изготовим любой оригинал-макет
- ◆ Разместим информацию о Вас в журналах "Автомобильные дороги", "Наука и техника в дорожной отрасли", "АвтоГид" — и везде со скидками

Искренне ваш



Узнайте, как мы уважаем рекламных агентов.

Просто позвоните!

(095) 316-48-69, 284-38-38, 284-31-89.

Борис ПРИМОЧКИН

КОСМИЧЕСКАЯ ГЕОДЕЗИЯ

Десятки ученых, инженеров и предпринимателей приняли участие в IV Всероссийском форуме "Информационные технологии. Управление. Природопользование. Бизнес — ГИС — 97". Для дорожников самой актуальной была секция "Использование ГИС (геоинформационных систем) в решении задач строительства и эксплуатации транспортных сооружений". Она была включена в программу форума, проводимого Ассоциацией содействия развитию рынка геоинформационных технологий и услуг, по инициативе Федеральной дирекции лабораторного контроля и обследования автомобильных дорог.

Геоинформационная система в толковом словаре основных терминов определяется как "аппаратно-человеко-машинный комплекс, обеспечивающий обработку, отображение и распространение пространственно-координатных данных о земельной территории". Громоздкое определение. Непривычное для уха простого человека. Зато за ним стоит переход в принципиально иной мир. От старой, бумажной деятельности перейти к новой, электронной технологии нужно не только для уменьшения затрат и усилий, но и для получения принципиально новой формы отображения информации.

О признании такого подхода говорил в своем выступлении представитель Центра информационных технологий дирекции "Дороги России" Николай ВАЖЕНИН. Правда, это признание несколько запоздало. Лошадь оказалась позади телеги. Внедрение электронных методов обустройства дорог нужно было начинать лет на 10—15 раньше. Но лучше поздно, чем никогда. Инициатива началась с мест.

Уже есть предприятия, создавшие инструментарий обследования автодорог на принципиально иной, современной основе. Например, отечественная фирма "ИРБИС+" разработала оригинальную методику создания цифровых карт местности и в

первую очередь автомобильных дорог. Суть ее в следующем.

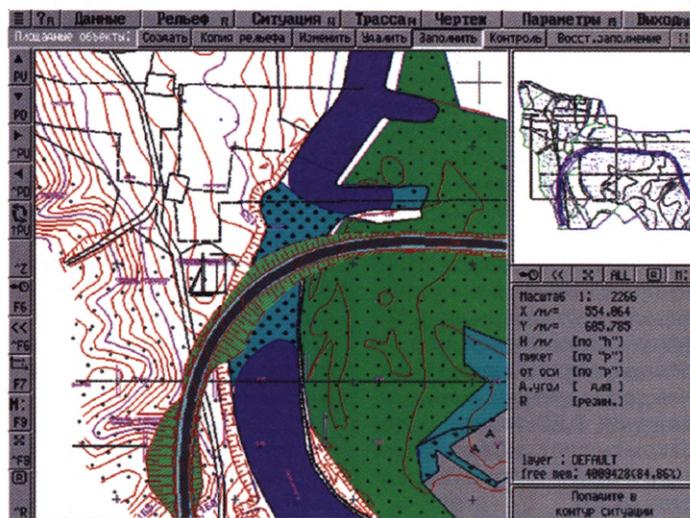
Привязка к реально стоящим на обочине километровым столбикам по широте и долготе делается с использованием спутниковых навигационных систем, позволяющих выполнять высокоточное определение координат (ГЛОНАСС — Россия или GPS — США). Через бортовой компьютер типа ноут-бук полевая информация записывается на дискету. Цифровой фотоаппарат снимает основные объекты дороги. Электронный фотоаппарат может быть усилен видеокамерой. Вместе с ноут-буком они образуют мобильную часть передвижного комплекса, который размещают на автомобиле. Кроме него, есть и стационарный вычислительный комплекс обработки результатов бортовых наблюдений и измерений.

тимальную стратегию ремонта. Сокращать этап согласования с землепользователями при прокладке новых дорог в несколько раз. Ведь вся картинка, как на ладони, умещается на экране компьютера.

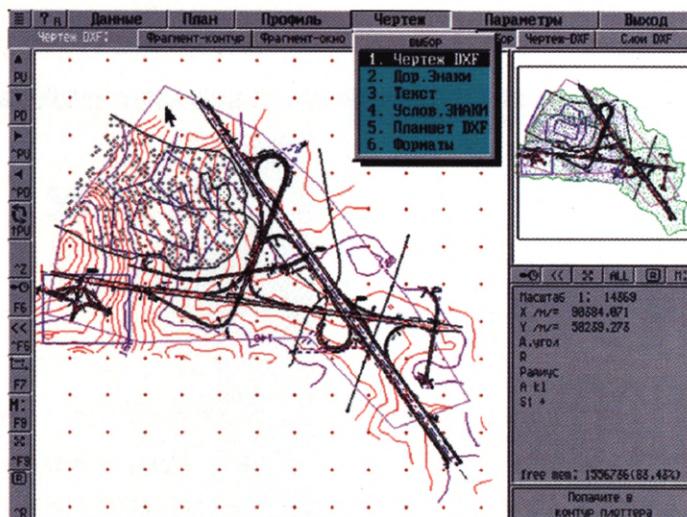
О новых методах И.Пудов знает не понаслышке. В Томске действует инженерно-дорожный центр (ИДЦ), который начал осваивать ГИС-технологии в дорожно-строительной отрасли одним из первых в России.

— Правда, трудностей встретилось, да и остается до сих пор немало, — говорит заместитель директора ИДЦ и председатель комиссии по информатизации ассоциации РАДОР Сергей КРЫСИН.

— К сожалению, потенциальные пользователи новых технологий — профессиональные дорожники психологически не готовы осваивать новые методы. Прежде всего им надо овладевать компьютером,



Цифровая модель местности и проектного решения комплекса "СРЕВО".



Транспортная развязка на шоссе Милан—Александрия.

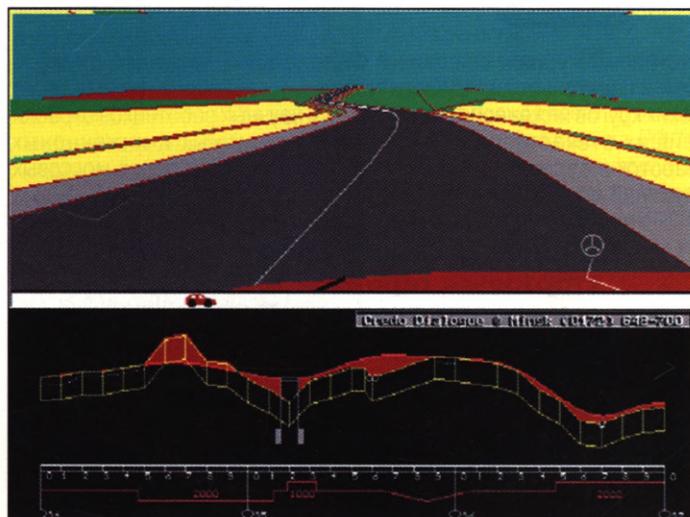
"Стационар" считывает экспериментальные данные из файлов регистрации, предоставляет результаты измерений в виде таблиц, графиков, наносит данные на цифровую карту района, выводит на эту карту дополнительную информацию (местоположение автодорожных знаков, АЗС, паркинги и т. д.), печатает в произвольном масштабе любые участки дороги.

— Новый способ отображения информации дает многое, — рассказал заместитель начальника производственного отдела Томской областной дирекции дорожного фонда и автомобильных дорог Иван ПУДОВ. — Прежде всего открывается возможность решать новый круг задач. Например, выбрать оп-

т от одного вида меню у них головокружение начинается. Да и сами программные продукты часто бывают не в русифицированной версии, а на английском языке. Переучиваться в 40—50 лет, согласитесь, не всякому по плечу.

К сложностям внедрения следует добавить и фантастические цены новых технологий. Например, оснащение только одного рабочего места ГИС-комплекса зашкаливает за 120 млн рублей.

И все-таки дорожники самых разных регионов России ухитряются быть с веком наравне. Даже обозначились региональные лидеры освоения ГИС-технологий. Это Москва, Томск, Кемерово, Новосибирск, Воронеж, Вологда, Архангельск. Об этом свидетельствуют сделанные до-



Вид спроектированной с помощью компьютера автомобильной дороги.



Современные тахеометры.

тельская партия трудилась с обычными теодолитами и нивелирами два года не покладая рук.

Семимильными шагами ГИС-технологии приходят и в геодезию. Это наглядно и убедительно доказал начальник отдела центра прикладной геоинформатики "ТЕРРА-СПЕЙС" **Сергей ГАВРИЛОВ**, продемонстрировав принцип действия электронных тахеометров.

Геодезические измерения выполняются еще до "рождения" дороги, на этапе изысканий. Фактически на этапе "зачатия" идет закладка "генотипа дороги". Будет она здоровым ребенком или прикажет "долго жить", зависит от тщательности и скрупулезности работы именно на первоначальном этапе. Отличительная особенность такого объекта, как автомобильная дорога, — большая протяженность и связанная с этим необходимость определения огромного количества точек.

Показанные на форуме "ГИС-97" геодезические системы нового поколения уже начали и будут продолжать работать в XXI веке. Они способны использовать информацию со спут-

ников, имеют в своем арсенале функции сервопривод, дальномерный блок для работы с пассивным отражателем, съемный пульт управления с клавиатурой, дисплеем, памятью и разъемами для подключения к стационарному компьютеру. Основной принцип таких тахеометров — сочетание модульности и вариативности, то есть возможность создания прибора необходимой конфигурации с набором функций в зависимости от требований производства.

Апофеозом в работе секции был доклад представителей НПО "КРЕДО-ДИАЛОГ" **Геннадия ВЕЛИЧКО** и **Александра ПИГИНА** о комплексе "CREDO" как инструменте внедрения современных методов изыскания и проектирования автомобильных дорог и других транспортных сооружений.

Выведа изображение на большой экран, докладчики все основные этапы работы своего программного комплекса просчитали "не отходя от кассы". Воочию можно было видеть, как идет сбор и обработка топогеодезической информации, формируется цифровая модель



Вот он, передвижной вычислительный комплекс для обследования автодорог.

местности, проектируются развязки, перекрестки, путепроводы и т. д.

А под конец зрители "проехали" в динамическом видеорежиме по буквально выросшей на их глазах прекрасной автомагистрали. Причем увидели ее особенности не только снаружи, как автомобилисты-пользователи, но и изнутри, как дорожники-создатели, знающие все ее сильные и слабые стороны.

Возможности ГИС-технологий достаточно широки. При всех сложностях внедрения новых методов дорожного проектирования, они могут дать большую выгоду.

Антон СЫРКОВ, кандидат технических наук

МОСТЫ ПРЕТКНОВЕНИЯ

В Павловском дорожном учебно-инженерном центре состоялся очередной "мостовой" семинар. Его участники заслушали и обсудили 28 докладов и сообщений, подготовленных учеными ведущих институтов страны и специалистами-практиками. Кроме того, проведены три производственные экскурсии на мостовые объекты Санкт-Петербурга и Ленинградской области, состоялась интересная культурная программа. Некоторые участники семинара продолжили обучение в Финляндии и Швеции.

Начальник мостового отдела ФДС России Ю.М.Жуков в своем докладе поставил стратегическую задачу: закончить инспекцию и оценку всех искусственных сооружений, наладить их всесторонний учет. Было отмечено, что допускается необоснованное строительство новых мостов взамен имеющих дефекты, что является явным расточительством. Поэтому надо проводить более объективные обследования на предпроектной стадии.

Сейчас в Российской Федерации создается система управления техническим состоянием мостов. Отдельные ее элементы, такие, например, как автоматизированные банки данных, кадастр дефектов мостов, прикладные программы по пропуску нагрузок, по грузоподъемности, уже функционируют.

За последнее время снизилось количество мостов, находящихся в неудовлетворительном техническом состоянии, что связано прежде всего с созданием мостовых служб в дорожных хозяйствах. Но состояние мостов еще более улучшится, если при их ремонте будет применяться конструкция мостового полотна повышенной надежности, которая в настоящее время проектируется, и новые прогрессивные материалы.

В ходе производственных экскурсий участники семинара смогли ознакомиться с новым оборудованием, прогрессивными технологиями по диагностике и испытанию мостов. Выезды производились на завод "Автогидроподъемник", где демонстрировалась новая отечественная машина по осмотру мостов, на путепровод из монолитного бетона в п.Новолисино и "Графский" мост, на котором применена гидроизоляция из изоласта, а также на строительство защитных сооружений Санкт-Петербурга от наводнений.

Семинар с полным правом можно назвать международным, поскольку в его работе принимали участие специалисты из проектно-конструкторских бюро и Дорожной администрации Финляндии. Было проведено заседание российской-финской рабочей группы по обсуждению финского руководства по ремонтным работам на мостах "Силко". Рассматривался также вопрос подготовки аналогичного руководства применительно к российским условиям.

Зарубежная часть семинара представляла собой интересную учебную и культурную программу. В Хельсинки квалифицированные специалисты Дорожной администрации (FNRA) прочитали лекции на темы формирования баз

данных о мостах, технологий ремонта, информационно-нормативном обеспечении, обследовании мостов. Были также организованы экскурсии на строительство развязки на скоростной дороге и на реконструируемый мост в окрестностях Хельсинки. В Швеции лекции читали специалисты фирмы "Vagverket" в г. Солне. Две производственные экскурсии (на строящийся объект и на разводной эксплуатируемый мост с автоматизированной системой разводки недалеко от Стокгольма) наглядно дополнили теоретический курс.

Обобщая и анализируя содержание сделанных на семинаре сообщений, можно выделить стремление авторов поднять на качественно новый уровень работы по диагностике, контролю качества, созданию баз данных о техническом состоянии мостов, прогнозированию эксплуатационной надежности и долговечности мостовых сооружений. Степень эксплуатационной надежности закладывается уже на стадии проектирования строительства или ремонта моста, поэтому его перспективная долговечность во многом зависит от контроля качества и, в частности, от тщательности профессиональной экспертизы проектов.

Для находящихся в эксплуатации сооружений эффективность ремонтных вмешательств зависит от своевременного выявления дефектов и негативных тенденций при помощи современных средств диагностики. На семинаре были широко представлены различные технические методики по определению глубины карбонизации бетона, содержания хлоридов, степени коррозии арматуры, по измерению прочностных характеристик и влажности бетона. Специалистами ТОО "СТЕК" (В.Т.Лейбович, Санкт-Петербург) была продемонстрирована работа нового автоматизированного тензометрического комплекса для статических и динамических испытаний мостов.

Оживленную дискуссию вызвали доклады, посвященные определению фактической грузоподъемности мостов. Присутствовавшие на семинаре представители эксплуатационных служб однозначно высказывались за внесение ясности в этот вопрос, требовали выработки четких инструкций, доступных для использования низовым звеном мостового хозяйства. В докладах представителей науки и координирующих организаций были представлены обширные разработки по этим вопросам: моделирование отвечающих реальности схем подвижных нагрузок (МИИТ); программы пространственного расчета конструкций с учетом дефектов и повреждения (Воронежская ГАСА); предложения по знакам ограничения грузоподъемности, пропуску нагрузок (РосдорНИИ).

По итогам семинара можно сделать вывод, что большой потенциал повышения надежности и долговечности искусственных сооружений заложен в умелом координировании совместных усилий ученых и практиков и налаживании обратных связей между различными сферами их деятельности, охватывающими эксплуатацию, диагностику, контроль качества, проектирование и строительство мостов.

Встретились два письма

ЗАБЫЛИ ПУСТЯК — ЖИЗНЬ ЛЮДЕЙ

В вашем журнале № 4 за 1997 год опубликована статья "Региональные дирекции: задачи и функции". В ней очень подробно, но, на мой взгляд, не совсем логично изложены эти самые задачи и функции. Например, ни слова о том, какова же их конечная цель.

А ведь главная цель функционирования многих ведомств и организаций, в первую очередь, конечно, дорожно-транспортных, в том числе и региональных дирекций, состоит в обеспечении охраны жизни и здоровья граждан, гарантий их законных прав на безопасные условия движения по федеральным магистралям, да и вообще по дорогам России. А из информации в журнале этого вывода не вытекает. Выходит, что выполнение Закона "О безопасности дорожного движения" не их дело?

За последние годы сильно снижена значимость жизни человека. В нашей стране ее продолжительность в сравнении, например, с США ниже почти на треть и составляет

примерно 55 — 57 лет. То есть люди практически не доживают до пенсии.

И свой весомый "вклад" в печальную статистику вносят дорожно-транспортные происшествия. Ежегодно от них погибают более 30 тысяч и получают ранения разной тяжести около 180 тысяч человек. Эти цифры значительно выше аналогичных показателей на авиационном, железнодорожном, морском и речном транспорте, вместе взятых.

Аварии наносят обществу огромный, непоправимый ущерб. Мы об этом много говорим, а вот принимать меры — кардинальные, всесторонне обоснованные — не торопимся. Среагируем, пожалуй, лишь тогда, когда петух клюнет... Например, опомнились после тяжелейшего ДТП в Кагальницком районе Ростовской области.

Сейчас железнодорожный переезд привели в порядок, школьный маршрут обустроили, даже трехкилометровую асфальтированную дорогу построили. А вот распространить эти, несомненно, толковые меры на другие переезды и районы области, да и на многие регионы России, что-то не торопимся. Ждем нового ЧП?

Известно, что обеспечение безопасности дорожного движения —

проблема комплексная. Ее решением обязаны заниматься правительство РФ, региональные администрации, дорожники, транспортники, создатели автомобильной техники, Госавтоинспекция и мы, участники движения, в лице общественных организаций, дошкольных учреждений, школы, других учебных заведений. Но вот беда — связь между этими службами, учреждениями, структурными подразделениями министерств и ведомств практически отсутствует.

Мне могут возразить: при областных администрациях, дескать, работают комиссии по безопасности дорожного движения, они координируют соответствующую работу ведомств, организаций и предприятий. Этими вопросами занимаются ГАИ и в пределах своей компетенции — транспортная инспекция. Но если взглянуть в глубь проблемы, то окажется, что у семи нянек дитя без присмотра. Собственно безопасностью заниматься некому.

В самом деле, что же они "обеспечивают"? А чью деятельность координируют? При разработке нормативных документов в ряде случаев почему-то выпала персональная ответственность должностных лиц за безопасность дорожного движения, некоторые подразделения, вплотную занимающиеся этой проблемой, ликвидированы. Я имею в виду главным образом отделы в дорожных и транспортных организациях, которые при переходе к рыночным экономическим отношениям посчитали "лишними" и упразднили.

Не говоря уже о соответствующих структурах в министерствах образования, связи, здравоохранения...

Вот и получается, раньше действовали по принципу план любой ценой, сейчас — получение прибыли всеми возможными и невозможными средствами. Но прежде и теперь безопасностью на втором плане, то есть экономим на жизнях участников движения. Проблема сохранения жизни и здоровья граждан практически осталась личным их делом.

При расследовании любого ДТП обычно обращают внимание на прямых виновников, а это водитель и пешеход, сопутствующие же факторы аварий — их бывает великое множество, — как правило, не учитываются. Следователи, они не анализируются, действенных мер к "косвенным" виновникам ДТП не принимают.

В прошлом году была принята Федеральная целевая программа повышения безопасности дорожного движения в России, утвержденная постановлением Правительства РФ № 653. Хороший документ, всесторонне взвешенный. Но риску сказать, что он не выполняется, во всяком случае участники движения, для которых и создавалась программа, ничего не знают о ее реализации! Вокруг нее не формируется общественного мнения. А ведь проблема безопасности дорожного движения общая для всех, нам ее совместными усилиями и решать. И не может быть здесь сторонних наблюдателей, которые всегда правы, и стрелочников, как считается, виновных во всем.

К. АЛЕКСАНДРОВ, г. Ростов-на-Дону

КУДА ВЕДЕТ КРИВАЯ ДТП

Известно, что 99 процентов транспортных происшествий составляют ДТП. Из каждых 100 тысяч жителей России в 1996 году на дорогах в среднем пострадали 140 человек, ежедневно погибали более 80 и около 500 человек получали ранения.

В основном ДТП (75 процентов) происходят по причине нарушений Правил дорожного движения водителями. Каждую пятую аварию они совершают в состоянии алкогольного опьянения. Ежегодно 30 тысяч происшествий (примерно 12—13 процентов)

случается из-за плохих дорожных условий. Такова статистика.

Критическая дорожно-транспортная обстановка — следствие слабой профилактической работы по предотвращению ДТП, несовершенства нормативно-правовой базы и низкой исполнительской дисциплины во всех звеньях системы обеспечения безопасности дорожного движения.

Возьмем только одну составляющую этой триады — нормотворческую деятельность. На сегодняшний день в стране действуют 42 документа, регламентирующих различные сферы обеспечения безопасности дорожного движения. Из них 22 подлежат пересмотру. И только три из них переработаны и находятся на стадии утверждения, а 19 (!), как говорят журналисты, все еще в чернильнице.

Медленно, очень медленно разворачивается наш законодательно-правовой корабль. И чтобы как-то компенсировать его неуклюжесть и неповоротливость, несколько активизировали свою нормативную деятельность министерства и ведомства. На автотранспорте вступило в силу "Положение об обеспечении безопасности дорожного движения в предприятиях, осуществляющих перевозки пассажиров и грузов". Оно ужесточает требования к юридическим лицам — владельцам транспортных средств. Также определен "Порядок временного прекращения движения автобусов в неотложных случаях, вызванных стихийными явлениями или изменениями дорожно-климатических условий". Подготовлено положение об автобусных перевозках и — отдельно — рекомендации о перевозках детей. Перерабатываются Правила дорожного движения с тем, чтобы они полностью соответствовали Федеральному закону "О безопасности дорожного движения". Утвержден план реализации этого закона.

Приведенный перечень говорит о том, что за последнее время несколько повысилась организующая роль Правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения. И как следствие, стали поактивнее действовать Министерство транспорта России, Федеральная дорожная служба, ГАИ, транспортная инспекция.

Говоря о последней, замечу: в 1996 году ее подразделения проинспектировали 196 тысяч транспортных организаций. Выявлено 722 тысячи различных нарушений, из них 246 тысяч можно рассматривать как потенциальные ДТП (наиболее неблагоприятное положение — на транспорте Пензенской и Смоленской областей). По материалам проверок выдана 121 тысяча предписаний, приняты 52 тысячи постановлений о штрафах.

Органы Российской транспортной инспекции на местах усилили контроль за выполнением транспортного законодательства. Для этого была перестроена система рассмотрения заявлений на выда-

чу лицензий предприятиям и предпринимателям — на перевозку пассажиров и грузов и на работы — дорожным организациям. Решения о лицензиях теперь, как правило, принимаются только на основании предварительных выездов на места. Такой выезд обязателен к заявителям, впервые обратившимся с подобной просьбой. Считается, что конкретизация работы позволила несколько снизить количество ДТП более чем в 70 регионах России.

Тяжелое ДТП, случившееся на железнодорожном переезде в Ростовской области по-иному высветило и как бы обострило проблему обеспечения безопасности дорожного движения. Стало ясно,

что мы не собьем шквала ДТП, если не будем обращать внимания на одноуровневые пересечения железных и автомобильных дорог. Исходя из этого Минтранс совместно с МПС России разработал мероприятия по предотвращению происшествий на переездах. Ространсинспекция, ГАИ и управления железных дорог обследовали свыше 10 тысяч из них. Из-за неудовлетворительного технического состояния 240 переездов были закрыты до устранения недостатков. Не вдруг, не сразу, но тяжелый воз удалось сдвинуть с места. Количество ДТП на переездах снизилось, правда, тяжесть их последствий все еще остается высокой.

Положительные результаты дают меры по выполнению Федеральной целевой программы повышения безопасности дорожного движения. Комплексные мероприятия, проведенные Федеральной дорожной службой совместно с Госавтоинспекцией на федеральных дорогах, позволили устранить 497 из 865 участков концентрации аварийности. Многие сейчас делается по повышению квалификации и ответственности водителей и руководителей транспортных предприятий. Обращается внимание на обучение школьников правилам безопасного поведения на дорогах... На эти цели в рамках федеральной целевой программы в про-

шлом году израсходовано около 3,3 млрд рублей.

В общем, меняется многое. По старинке лишь оценивают ДТП. Тут всегда крайними остаются водитель и пешеход. Если же не разработан закон, не взято под контроль выполнение какого-то нормативного документа, плохо организованы профилактические мероприятия или на них не выделены средства, если вконец разбита дорога — тут вроде бы виновных нет. Но они есть — в каждом конкретном случае. И пусть над ними довлеет неотвратимость наказания. Это не жестокость. Это борьба за снижение людских потерь на дорогах.

Валентин ПУЩИН, г. Москва

Юрий СТЕПАНОВ

ЧЕРТОВО МЕСТО



Казалось бы, далекая от безопасности дорожного движения тема получила вдруг столь неожиданный поворот.

Необычный случай произошел с моим приятелем Шурой Аникеевым. Ехал он на легковом автомобиле, "Москвиче". Перевозил семью на дачу. Сыновья и жена радовались тому, что погода хорошая, солнечная, видимость на дороге прекрасная. На полях пробивалась к теплему солнышку молодая майская зелень. Ну что может случиться в такой райский весенний день?

Оказывается, может. В один миг автомобиль с пассажирами оказался в кювете. Слава Богу, никто не пострадал. Впечатление было такое, что какая-то невидимая и мощная сила приподняла автомобиль и перенесла его с проезжей части дороги в канаву.

Что бы это могло быть? Машина исправна, а руль не слушается водителя. И водитель трезв, как стеклышко.

Когда Шура рассказал мне эту удивительную историю, я решил провести некоторые исследования. Прочитал массу публикаций по аномальным явлениям. Чего только не читал! Внимательно смотрел телепередачи про Вселенную и всякие такие чудеса.

И вот к какому выводу пришел. Оказывается, в Земле имеются "окна". Разумеется, невидимые глазу человеческому. Когда они открываются, через них проходит космическая энергия. Внутри Земли с ней что-то происходит, она, видимо, перерабатывается и возвращается в Космос. Происходит как бы обмен энергией. И это вполне понятно. Ведь Земля-то живая — работает, дышит, как живое существо Природы.

Видимо, автомобиль накрыл такое "окно", расположенное под дорогой, в тот момент, когда через него из Земли выходила энергия в Космос. Эта энергия и перенесла автомобиль с дороги в кювет. Ну, скажем, не совсем так. Она приподняла машину, но так как она двигалась вперед по инерции, вертела колесами в воздухе, то, естественно, сама себя и перенесла на воздушной подушке.

Вот такое я сделал необычное открытие с помощью информации, полученной из прочитанных книг, журналов и газет, телевидения.

Погоделился с Шурой. Он согласился. И чтобы кто-нибудь другой не попал в аварию, мы решили установить предупреждающий знак на том месте дороги.

Вырезали лобзиком из фанеры круг. Покрывали фанеру белой масляной краской, чтобы не размочил дождь. И написали черной краской: "Внимание. Аномалия". И в центре крупно: "Скорость 5 км".

К сожалению, Правила дорожного движения России таких знаков не предусматривают. Правда, там (пункты 4.7 и 4.8) указан знак "Ограничение минимальной скорости" в виде круга с указанием этой скорости. И он в этом случае подошел бы. Но вся беда в том, что в России автомобильные дороги строят без учета аномальных явлений.

Устанавливая свой дорожный знак, мы действовали, преследуя самые добрые цели: чтобы никто тут не погиб и не поломал автомобиль.

Однако за свои действия нам пришлось поплатиться. Как из-под земли, появился инспектор ГАИ. Он квалифицировал наши действия как нарушение Правил дорожного движения. Мы пытались объясниться. Куда там! Инспектор говорил, что мы заслуживаем отправки в сумасшедший дом за то, что несем какую-то околесицу. А он и знать не знает про какие-то космосо-земные "окна".

Плетью обуха не перешибешь. С горечью в душе убрали мы свой знак и заплатили штраф 37 тыс. рублей. Есть такое наказание в Кодексе об административных правонарушениях. Только вот за что взяли с нас эту сумму — неизвестно.

Прошло некоторое время. Этот случай забылся. Но однажды едем этой же дорогой, и глазам своим не верим. Справа на обочине, где Шура когда-то совершил свой полет, стоит дорожный знак. Круглый, с жирной цифрой в центре "5". Только знак этот был не самодельный, а государственный. Шура, естественно, замедлил ход автомобиля, едет с требуемой скоростью.

Откуда ни возьмись опять тот же инспектор ГАИ.

— Ну как, доволен? — спросил он Шуру,

когда тот остановился и вышел из машины. — Ты извини за штраф.

Мы подключили уфологов. Они сделали интересные исследования. Оказывается, причины многих дорожно-транспортных происшествий установить не удастся. А она, видимо, в аномалиях. Мы решили создать дорожную уфологическую службу. Приглашаем тебя с товарищем к нам на работу. Ведь вы почти готовые уфологи.

— А как же штраф? Вернешь?

Инспектор помедлил с ответом:

— Сам понимаешь, закон есть закон, а ты его нарушил. Ну как, договорились?



Виктор КАБАКИН, Лев ФИШЕР

“ПОДСНЕЖНИКИ” НА ОБОЧИНАХ ДОРОГ, ИЛИ ЗАМЕТКИ ПО ПОВОДУ СМЕРТНОЙ КАЗНИ

Сентябрьским днем трое мальчиков шли по дороге в подмосковное село, когда рядом с ними остановились “Жигули” темно-бежевого цвета. Водитель приветливо поздоровался, спросил что-то насчет грибов в лесу, потом предложил подбросить ребят до деревни. В тот день родители так и не дождались своих сыновей...

Спустя две недели грибники наткнулись в лесу на яму, в которой оказались два обезглавленных детских трупа. Тут же валялись части тела и половые органы — все, что осталось от третьего мальчика.

Картина потрясла даже видавших виды сыщиков. Маньяк в кровавом беспределе истерзал детские тела: у одного из потерпевших вырезал кусок мышечной ткани, с лица другого снял кожу.

Сразу скажем: убийца был установлен, арестован и предан суду. За ним тянулся целый шлейф кровавых сексуальных преступлений. В своем гараже он устроил бетонный подвал, куда доставлялась очередная жертва. Этот страшный бункер напоминал средневековую пыточную камеру. На стене висели два мощных крюка, на которые подвешивались тела истязаемых, под ними — оцинкованная ванна, куда стекала кровь, тут же шприцы, шесть ножей, топор, веревка, палящая лампа... Изуродованные трупы детей убийца отвозил на машине и прятал в придорожных лесах.

Мы описываем такие ужасные подробности совсем не для того, чтобы пощекотать нервы читателю. Но если бы появилась возможность спросить у каждого, какого наказания заслуживает этот изувер, уверены, ответ был бы один — смертную казнь. Так оно и случилось — нелюдь был приговорен к высшей мере наказания.

Каждую весну после таяния снега в канавку вдоль дорог, в лесопо-

садках появляются страшные “подснежники”. Трупы мужчин, женщин, детей с признаками насильственной смерти. Количество исчезнувших, без вести пропавших, находящихся во всероссийском розыске исчисляется десятками тысяч.

Зададим еще один вопрос. Желаете ли вы жить в цивилизованном, справедливом, гуманном обществе, где отсутствует такой вид наказания, как смертная казнь? Ответ очевиден, кто же откажется. Но если идет стрельба на улицах и дорогах, если страшно за ребенка, который утром отправляется в школу, если, садясь в автобус, опасаясь, а вдруг он заминирован или по дороге попадет в руки к бандитам, если государство не в силах обеспечить гражданам декларируемые им права на жизнь, безопасность, здоровье...

Причем здесь дорожники, недоуменно пожмет плечами кто-либо из читателей. Но разве мы, наши дети, родные и близкие застрахованы от смертельного преступного посягательства? Разве не дорожники порой являются первооткрывателями страшных “подснежников”? Нет, не могут работники дорожной отрасли оставаться в стороне от данной проблемы. Речь же вот о чем.

В прошлом году Россия была принята в члены Совета Европы. Событие отрадное, поскольку ведет к сближению государств, позволит нашему государству пользоваться преимуществами такого членства. Вступив в Совет Европы, Россия в частности обязалась подписать в течение года и ратифицировать не позже трех лет Протокол № 6 к Европейской конвенции о защите прав человека, касающийся отмены смертной казни в мирное время и установления моратория на исполнение смертных приговоров. Невыполнение этих требований в установленные сроки влечет отзыв мандата нашей страны.

Другими словами, подписание указанного Протокола означает для России приостановление в настоящее время исполнения всех смертных приговоров и отмену в ближайшем будущем смертной казни вообще.

Конечно, очень хочется выглядеть цивилизованными. Как заманчиво объявить всему миру, что мы стали гуманным обществом. Но насколько такой красивый жест соответствует нынешней российской действительности?

Как отмечают специалисты, в 1992 — 1993 гг. в нашей стране произошел криминальный взрыв. Распад СССР и последовавший за этим экономический кризис, безработица, появление тысяч беженцев и переселенцев, нечестная приватизация, расслоение населения на кучку богатых и массу бедных, “горячие точки” вокруг и внутри страны, нелегальная торговля оружием способствовали криминализации общества. Значительно возросло число преступлений с применением оружия, убийства стали более жестокими, изощренными.

Вот грустная статистика из близкой нам дорожной тематики. То, что на дорогах ездить небезопасно, скажет, наверное, почти каждый водитель. Только за последние полтора года в Московской области совершено 920 нападений на водителей с применением насилия или оружия, в Москве — 368, Санкт-Петербурге — 176, Челябинской области — 84 и т.д.

Недавно сотрудниками ГАИ Новосибирской области была задержана автомашина “Мицубиси-Галлант”. При осмотре машины в багажнике обнаружил труп со следами насильственной смерти, в кабине — документы по сделкам купли-продажи квартир. Работники милиции смогли задержать нескольких бандитов, которые заставляли людей продавать им квартиры, а затем убивали потерпевших. На даче одного из задержанных было закопано шесть трупов. Останки еще двоих были извлечены из озера, а одну жертву захоронили в лесу.

Каково же в нашей стране состояние дел со смертной казнью? В последние десять лет она применялась практически только к осужденным за умышленные убийства при отягчающих обстоятельствах. Законом от 5 декабря 1991 года это наказание было исключено за хище-

ния в особо крупных размерах, нарушения правил о валютных операциях, взяточничество. В 1994 году отменили смертную казнь за фальшивомонетничество. Конституция России разрешает применять ее только за особо тяжкие преступления против жизни.

Расширены и категории осужденных к которым смертная казнь не может быть применена. Сейчас к их числу относятся все женщины, а также мужчины, которым к моменту совершения преступления не исполнилось 18 лет, и те, кому 65 и более лет.

Нельзя не отметить, что существенно сократилось число осужденных к исключительной мере. Так, если в начале 60-х годов оно исчислялось тысячами (например, в 1962 году — 2159), то затем резко сократилось (в 1985 году — 407 человек, 1989-м — 100).

В тоже время рост умышленных убийств в последнее время привел к более широкому назначению смертной казни: в 1990 году к этому виду наказания было приговорено 223 человека (в 1991 г. — 147, 1992 г. — 159, 1993 г. — 157, 1994 г. — 160). Однако на практике число приводимых в исполнение приговоров снижалось. Все шире стало применяться помилование. В 1992 году Комиссией по вопросам помилования при Президенте России рассмотрено 56 дел осужденных к смертной казни, Президентом помиловано 55 человек. В 1993 рассмотрено 153 дела, помиловано 149. В 1994 году рассмотрено 137, помиловано 124.

По данным МВД России, по состоянию на февраль 1997 года, 688 человек, осужденных к высшей мере наказания, ожидают пересмотра судебных решений или помилования. Осужденные ждут такого решения по 2—3 года. Среди них есть лица, совершившие чудовищные преступления. К примеру, с 1994 года ожидает помилования убийца, лишивший жизни 18 человек.

В новом Уголовном кодексе, который вступил в действие с 1 января 1997 года, сохранена исключительная мера наказания только за пять составов преступлений. Раньше в УК таких составов было 26. Теперь у преступников имеется выбор под страхом смертной казни: не убивать и не посягать на жизнь работников правоохранительных органов, а также сотрудников, осуществляющих правосудие и предварительное следствие; не совершать террористических актов; не совершать убийств при отягчающих обстоятельствах. То есть УК России предусматривает смертную казнь лишь за особо тяжкие преступления, посягающие на жизнь.

Для сравнения приведем США. 11 июля 1990 года сенат утвердил законопроект, предусматривающий

смертную казнь за 34 преступления. Она может применяться для убийц, продавцов наркотиков и боссов наркобизнеса, которые приказали убить какое-нибудь официальное лицо, свидетеля, присяжного заседателя или членов их семей, за государственную измену и шпионаж, за перевозку взрывных устройств с намерением организовать убийство и т.д. Смертную казнь практикуют 38 штатов США.

Как видим, американцы, когда речь идет о защите их жизни и безопасности, используют для этого все меры, которые считают необходимыми, и от этого отнюдь не выглядят менее цивилизованными и демократичными. Наоборот, демократия только тогда может считать себя таковой, когда она способна защищать своих граждан от убийц и бандитов.

А как обстоят дела со смертной казнью в других странах?

Законодательство 35 стран не предусматривает смертную казнь ни за какие преступления. К этой группе относятся Австрия, Германия, Дания, Испания, Нидерланды, Норвегия, Португалия, Франция, Швеция, Австралия и ряд других.

В 18 странах смертная казнь может быть применена лишь при особых обстоятельствах, например в военное время (в Великобритании, Италии, Швейцарии, Аргентине, Бразилии, Израиле, Канаде, Мексике, Новой Зеландии).

26 стран сохранили смертную казнь, но не применяют ее последние 10 лет — Бельгия, Греция, Боливия и другие.

Наконец, более 100 стран применяют смертную казнь за общеуголовные преступления.

Многие юристы, ученые и практики, считают, что весьма хрупкое социальное равновесие, еще существующее в нашей стране, мо-

жет быть нарушено, если государство все-таки выполнит требование парламентской ассамблеи Совета Европы. В России с ее разгулом организованной преступности сейчас не осталось факторов, сдерживающих убийства. Только страх перед смертной казнью может еще остановить преступника.

Кстати, в международных правоотношениях существует практика, когда страна, становясь участником какого-либо многостороннего договора или организации, оговаривает, что те или иные условия соглашения она не считает для себя приемлемыми. Почему Россия не может воспользоваться этой возможностью в данном случае?

В таком сложном вопросе, как отмена смертной казни, конечно, невозможно руководствоваться эмоциями или соображениями престижности. Как говорил великий английский философ XVI века Ф.Бэкон,

“в делах наиболее трудных нельзя ожидать, чтобы кто-нибудь сразу и сеял и жал, а надо позаботиться, чтобы они постепенно созрели”.

Последовательный, по мере созревания условий, процесс перехода к отмене смертной казни можно только приветствовать. Искусственное же форсирование его, стремление “большим скачком” перебраться из “дикости” в цивилизацию, приводит к обратным результатам. История таких ошибок не прощает.

Милицейские сводки приносят все новые страшные факты: взорваны вокзалы в Армавире и Пятигорске, есть жертвы. Совершено очередное заказное убийство предпринимателя... Кто следующий?

НАЛОГИ, ШТРАФЫ

На вопросы читателей отвечают начальник отдела законопроектной и правовой работы **Федеральной дорожной службы России Шамиль ЕНИКЕЕВ** и советник отдела **Юрий БУДАНОВ**.

числений на воспроизводство минерально-сырьевой базы (пункт 2 письма Госналогслужбы РФ № ВГ-4-02/50, Минфина РФ № 06-05-08 и Госкомитета по надзору за безопасным ведением работ в промышленности и горному надзору при Президенте РФ № У-32 от 26 августа 1992 года “О временном порядке взимания платежей за право пользования недрами и отчислений на воспроизводство минерально-сырьевой базы”, в редакции письма ГНС РФ № НП-4-02/34н и МФ РФ № 07-03-01 от 01.03.94).

К общераспространенным полезным ископаемым относятся песок, гравий и другие аналогичные материалы, используемые в строительстве автомобильных дорог. Полный перечень этих общераспространенных полезных ископаемых утвержден Госгортехнадзором РФ 12 апреля 1977 г. № 10 (приложение 3 к указанному выше письму Госналогслужбы России, Минфина России и Госгортехнадзора России от 26 августа 1992 года).

— Янаульское ДРСУ Башкиравтодора имеет среднесписочную численность работников 83 человека и 100 процентов государственной собственности. Обязано ли ДРСУ:
а) вносить авансовые платежи в бюджет исходя из предполагаемой прибыли?
б) платить налоги за право добычи полезных ископаемых, реализуемых по свободным ценам, да еще на воспроизводство минерально-сырьевой базы? (Р.Фазлитдинов, Р.Сафиулина, Башкортостан).

а) В соответствии с Законом РФ от 27 декабря 1991 г. № 2116-1 “О налоге на прибыль предприятий и организаций” с последующими изменениями и дополнениями (ст. 8, пункт 2 с изменениями от 31.12.1995 г. № 227-ФЗ) малые предприятия освобождаются от уплаты авансовых взносов налога на прибыль.

К этим малым предприятиям в строительстве относятся коммерческие организации (в том числе ДРСУ с правами юридического лица и зарегистрированные как малые предприятия), в которых средняя численность работников за отчетный период не превышает 100 человек (ст. 3 Федерального закона РФ от 14 июня 1995 г. № 88-ФЗ “О государственной поддержке малого предпринимательства в Российской Федерации”). К строительному комплексу отнесены ДРСУ в соответствии с распоряжением Совета Министров РСФСР от 11 июля 1991 г. № 745-р, а определение среднесписочной численности работников производится в соответствии с Инструкцией по статистике численности и заработной платы рабочих и служащих на предприятиях, в учреждениях и организациях, утвержденной Госкомстатом СССР 17 сентября 1987 г. № 17-10-0370.

Особо подчеркнем, что эти и другие льготы применяются только в том случае, если ДРСУ является юридическим лицом и прошло государственную регистрацию как малое предприятие (ст. 51 Гражданского кодекса РФ).

б) ДРСУ, осуществляющее в установленном порядке добычу общераспространенных полезных ископаемых на принадлежащем ему или арендуемом им земельном участке непосредственно для своих нужд, освобождается от платежей за право добычи полезных ископаемых и уплаты от-

— Я перевозил железобетонные конструкции на дачу. И меня оштрафовали на пять минимальных размеров оплаты труда за превышение осевой нагрузки РСФСР об административных правонарушениях значится от 0,5 до одного минимального размера оплаты труда. Может, что-то изменилось? (В.Сухоруков, Московская область).

— Да. С 8 мая 1997 г. введен в действие Федеральный закон от 3 апреля 1997 года № 67-ФЗ “О внесении изменений в Кодекс РСФСР об административных правонарушениях”, который предусматривает новый, повышенный, размер штрафа за нарушение правил перевозки тяжеловесных грузов на автомобильном транспорте.

Теперь такое нарушение влечет наложение на водителей штрафа в размере от одного до пяти минимальных размеров оплаты труда, а на должностных лиц, ответственных за перевозку, штрафа в размере от 10 до 20 минимальных размеров оплаты труда.

Отметим, что правила перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов автомобильным транспортом по дорогам Российской Федерации изложены в Инструкции по перевозке, утвержденной Министерством транспорта РФ, Министерством внутренних дел РФ, Федеральной автомобильно-дорожной службой России 27 мая 1996 года (регистрационный номер Минюста РФ № 1146 от 8 августа 1996 года).

БУДУТ ЛИ В БЕЛОРУССИИ СТРОИТЬ ДОРОГИ?

Наш корреспондент беседует с управляющим дорожно-строительным трестом № 7 Николаем КУТНИМ.

— Николай Андреевич, как сегодня живет одному из подрядных дорожных трестов Белоруссии?

— Отвечая, на вопрос, можно охарактеризовать не только состояние нашего треста, но и состояние дорожной отрасли Белоруссии в целом. Если еще пять лет назад силами треста строилось и капитально ремонтировалось около 122 километров дорог с асфальтобетонным и цементобетонным покрытием, в 1995 году уже 64 километра, а на 1997 год заключено контрактов пока лишь на 36,5 километра ремонта с асфальтобетонным покрытием.

— Чем это вызвано? Ведь ваш трест — одно из крупных дорожно-строительных предприятий в республике.

— Каково отношение властей к дорожному хозяйству, таково и его финансирование. У меня складывается впечатление, что дороги сегодня никому не нужны. Отрасль

потеряла даже соответствующий ей статус. То она входила в состав Министерства архитектуры и строительства, то ее определили Комитетом при Министерстве транспорта и коммуникаций. Два года назад была разрушена система налоговых механизмов финансирования дорожного фонда, которая, на мой взгляд, являлась оптимальной и действовала на основе анализа мирового опыта. А в итоге дорожно-мостовое хозяйство постепенно приходит в упадок.

Мы пытались экономить, но нельзя не видеть того, что теряем. Специалисты подсчитали, что из-за неудовлетворительного состояния автомобильных дорог и недостаточного их количества, только подпадающие расчетам потери в 1995 году составили по республике 960 миллионов долларов. В 1996 году они возросли еще на 12 процентов. А как оценить горе и ущерб от дорожно-транспортных происшествий, показатель которых у нас очень высок — ежегодно гибнут свыше 1000 человек!

— В вашем тресте насчитывается почти полторы тысячи человек. Удастся ли их обеспечить работой?

— Главная на сегодняшний день задача — сохранить кадровый потенциал. Как это удастся? Пытаемся находить “внутренние резервы”, а вернее — выкручиваемся. Если пять лет назад вся деятельность треста была связана со строительством и ремонтом автомобильных дорог, то в прошлом году 38 процентов выполненных работ не было связано с дорогами. Мы начали заниматься междугородными и международными перевозками, производством и продажей строительных материалов и изделий, оказанием всевозможных услуг населению и т.д.

— Строительство дорог — дело дорогостоящее. Ведь битум, цемент, другие строительные материалы прихо-

дится привозить из других государств...

— Действительно, если взять за основу генеральную схему развития дорог республики, то на строительство, ремонт и содержание автомобильных дорог в 1997 году необходимо в пересчете около 650 миллионов долларов. Однако планируется выделить всего около 280 миллионов. И все же я убежден, что безвыходных ситуаций не бывает. К примеру, в нашем тресте есть все необходимые для работы механизмы и оборудование, высокого класса специалисты, которые строили в год до 60 километров дорог на селе и до 50 километров магистральных дорог с цементобетонным покрытием. Опыт уже накоплен немалый.

Беседа вел Михаил САЕТ



Валентина СЕТРОВА,
начальник лаборатории ГП “Веска”

“НА ГЛАЗОК”

определяют количество вяжущего в асфальтобетонной смеси многие дорожники

Уж сколько копий сломано по вопросу о качестве битумов. Дорожники всегда и во всем винят его изготовителей, те кивают на дорожников, дескать, не так смешиваете, на специалистов и ученых, которые по-моему, давно витают где-то в облаках, оторвавшись от практики и дорожной действительности в этом деле. А она такова, что путаницы здесь много, да толку мало, и правы те, кто говорит, что ученые как будто специально придумывают все новые и новые требования, чтобы усложнить жизнь дорожникам.

Проблема оценки качества битума уже не раз поднималась на страницах журнала “Автомобильные дороги”. Полностью разделяю мнение автора статьи Т.Худяковой (№ 9, 1996

г.) по вопросу использования камеры RTFOT для определения способностей битума к старению и проблеме оценки адгезивности вяжущего. Но хотелось бы обратить внимание на такую почему-то забытую характеристику, как удельный вес.

На большинстве АБЗ битум дозируется по объему, в то время как при подборах асфальтобетонных смесей в их рецептуру закладывается масса вяжущего. Для перевода одной величины в другую, в зависимости от удельного веса и температуры, существуют специальные таблицы, однако их польза сводится на нет, так как в паспорте на битум удельный вес не указывается. Вот и получается, что дозирование вяжущего в асфальтобетонную смесь ведется “на глазок”, несмотря на то, сколь капризны показатели качества смеси (в первую очередь R50) к его содержанию. Исследователи придумывают и придумывают раз-

личные добавки, новые технологии для улучшения асфальтобетона, а элементарная дозировка при приготовлении асфальтобетонной смеси, как правило, не соблюдается.

Возвращаясь к извечному спору производителей и потребителей битума, хочу сказать, что в нем нет ни правых, ни виноватых. Изготовители вяжущего — нефтеперерабатывающие заводы ссылаются на соответствие своей продукции ГОСТу 22245-90. Дорожники же в нынешней ситуации чаще всего оценивают битум по собственной шкале: плохой — хороший. В этой ситуации проектно-ремонтно-строительное объединение “Минскоблдорстрой” поступило следующим образом: оставаясь потребителем, само стало производителем битума. В результате готовится к вводу в эксплуатацию комплекс “Локальная битумная установка”, закуплено оборудование для производства битумных эмульсий и модифицированных битумов. Сами производим — сами и потребляем. Схема близка к идеальной, а ее жизнеспособность покажет время.



г. Червень, Белоруссия

Борис ПРИМОЧКИН

СКРЕСТИЛИ ШПАГИ

за право получить подряд в России две известные американские фирмы



Сделан еще один шаг к намеченному на 2000 год открытию транссибирской магистрали. В Москве состоялись торги за право стать генподрядчиком на строительстве участка Чита—Благовещенск протяженностью 1600 км. В них приняли участие ведущие американские компании “Бехтел” и “Парсонс”.

За плечами каждой фирмы богатая история, опыт работы, кадры, финансовая поддержка ведущих банков. “Бехтел” основана 100 лет назад. Она обеспечивала обслуживание свыше 10000 проектов в 135 странах мира. Среди наиболее известных — стро-

ительство автомагистрали Анкара—Гереде в Турции (230 км, от 6 до 8 полос. Общая стоимость проекта 1,5 млрд долларов США).

Не уступает своему конкуренту и корпорация “Парсонс”. За последние 25 лет она вложила более 500 млн долларов в строительство

автомобильных дорог, главным образом в странах Ближнего Востока и Юго-Восточной Азии. Одно из последних ее достижений — реконструкция дорог и транспортных систем в Абу-Даби, проектирование и строительство Сан-Хаокинского транспортного коридора в Калифорнии (США).

Окончательное решение о передаче подряда — за Правительством России, но, похоже, что у “Парсонс” есть преимущество. Она вступила в союз с отечественными дорожно-строительными предприятиями более плотно и всесторонне, нежели “Бехтел”.

Фактически образована группа “Парсонс-РосдорНИИ”, к сотрудничеству с которой подключились Международная дорожная федерация, Иркутский ГипродорНИИ, несколько крупных зарубежных фирм и компаний.

“Братание” с российскими дорожниками дает возможность использовать значительный доро-

жный опыт России. Это и влияние на местах, и знание региональных особенностей, законов и норм.

Только для непосвященных строительство дороги с 8-метровой проезжей частью и 2-метровой обочины кажется простой задачей. В условиях вечной мерзлоты это сделать непросто. Пока верхний слой мхов и лишайников не трогают — все в порядке. Но пойдут строительные работы, нарушится температурный режим, подземные льды подтают. И в один “прекрасный” день готовый участок дороги сдвинется и покроется трещинами. Это известно из опыта работы военных дорожников. Однажды из-за таяния подземной ледяной линзы сотни кубов готового участка земполотна провалились в “преисподнюю”. Утром рабочие ехали по дороге, возвращаются вечером — обрыв. И таких сюрпризов от вечной мерзлоты полным-полно.

Поэтому необходима тщательная проработка проектных решений с учетом геологических и климатических условий. Мало этого, в проект уже сейчас закладывают методы борьбы со снегозаносами и обледенением. Например, проектируют более мощные снегозадержатели улучшенной конструкции, системы оповещения об изменении дорожных условий, средства связи для экстренного вызова ГАИ, скорой медицинской и технической помощи.

ДОМА ХОРОШО, А В ГОСТЯХ... ЛУЧШЕ?

В городе Бад Хесфелд у строительной группы “Кирхнер” в течение девяти дней гостили пятнадцать российских дорожников. Среди них — заместитель начальника отдела мостов ФДС России, а также представители различных дорожных и мостостроительных организаций и предприятий.

Организатором этого обширного семинара являлась дочерняя фирма “Kirchner—Hoch—und Ingenieurbau (КНИ)”, располагающаяся в районе Винберг. Дипломированный инженер Инго Сауэр, технический управляющий КНИ, совместно с доктором Гердом Ванделем (фирма “Kirchner/Knappe GmbH&Co.KG Gleis—und Tiefbau Berlin”) подготовили программу этого семинара.

В нее входили посещения строек и мостов, ознакомление как с новейшими технологиями, так и с принципами взаимодействия заказчи-



ков и подрядчиков в рамках осуществления строительных проектов. Ознакомление с системами опалубок, материалами и механизмами также стояло в центре этой программы.

На магистрали А4 в рамках проекта “Немецкое единство” мостостроители КНИ возводят мосты, в частности такие уникальные, как, например, “Цайтгрюндбрюке” и “Тойфельстальбрюке” в районе магистральной развязки “Хермсдорф Кройц”.

Оригинальным в техническом плане является строительство моста через Тойфельсталь (Чертову до-

лину) длиной 253 метра и высотой 50 метров — в едином архитектурном стиле с уже существующим мостом 1938 года.

Приезд российских специалистов послужил укреплению имеющихся контактов и заинтересованному обмену накопленной информацией. Этот семинар был своеобразной подготовкой к осуществлению проекта реконструкции мостов в России, финансируемому Всемирным банком в объеме 500 млн долларов США.

“Herfelder Zeitung”
Фото В. МУСОХРАНОВА

ЮРИЙ ЛЕБЕДЕВ:

“МЫ ЖИВЕМ В ДРУГОМ ВРЕМЕНИ”



Юрий ЛЕБЕДЕВ, исполнял обязанности губернатора Нижегородской области после назначения Б.Е.Немцова первым вице-премьером Правительства России. Юрий Исакович пользуется репутацией опытного и умелого хозяйственника, хорошо знающего дорожные проблемы.

— Юрий Исакович, начнем интервью с традиционных для нашего журнала вопросов: как оценивает нынешнее состояние и функциональные возможности дорожной сети администрации области и что скажет по этому поводу лично Ю.Лебедев, опытный хозяйственник и заядлый автолюбитель?

— Дорожная сеть области, на мой взгляд, в целом справляется со своими задачами, обеспечивая в полном объеме нормальный ритм грузовых и пассажирских перевозок. Хотя говорить о том, что она полностью соответствует всем современным требованиям, особенно по уровню обустройства, я бы не стал. И для этого не обязательно быть крупным специалистом-дорожником, достаточно быть просто автолюбителем и сравнить чисто зрительно наши магистрали с западноевропейскими. Сравнение, разумеется, не в нашу пользу. Но, я думаю, это не повод для того, чтобы без конца сокрушаться и обвинять во всех смертных грехах дорожников. Это повод для того, чтобы принимать какие-то меры, думать о том, как быстрее “развязать” многие дорожные проблемы, форсировать строительство тех же обходов на-

селенных пунктов, мостов, развязок, путепроводов...

— Их нехватку в области наша журналистская бригада почувствовала что называется на себе. Особенно в Нижнем и на федеральной дороге “Волга”. В час пик здесь сплошные пробки.

— Транспортные перегрузки в час пик испытывают все крупные города России и мира. Но если говорить конкретно о Нижнем, с его почти полуторамиллионным населением, в центре пробки во многом связаны с реконструкцией моста и ряда улиц. Что касается федеральной сети дорог, то она, как известно, не в нашей власти. Управление дороги “Волга” находится в Чувашии, Федеральная дорожная служба — в Москве. О конкретных мерах по улучшению ситуации вам лучше расскажут там и в дирекции областного дорожного фонда. Я лишь замечу, что администрация области год назад сделала в этом направлении очень важный шаг: укрепила руководство этим участком ра-

боты. Причем не просто поменяла чиновников. На конкурсной основе из семи кандидатур был подобран опытный руководитель. Ситуация, насколько мне известно, с тех пор стала меняться к лучшему, хотя, как и везде, многие наши желания и проекты упираются в финансирование.

— Это неудивительно и даже, можно сказать, закономерно: дорожный налог в области один из самых низких в стране — 2 процента. В среднем по России он 2,4, а в Москве — 2,5 процента. Да еще вместо денег на новое строительство дорожники получают бензин, машины, сахар, занимаются бартером, взаимозачетами, раздают векселя...

— Ставка налога на пользователей — прерогатива Законодательного собрания области. Почему она составляет именно 2 процента — лучше знают господин Козерадский, председатель Законодательного собрания, и депутаты. Кстати, руково-

дитель дирекции областного дорожного фонда Александр Федорович Глазов — член областной Думы. Однако, я полагаю, дело не только в проценте дорожного налога и даже не в количестве “живых” денег для отрасли, хотя важность этого никто не отрицает, а в том, что качество дорожного строительства и его технология оставляют желать лучшего. Дороги не выдерживают гарантийных сроков эксплуатации, их постоянно приходится ремонтировать, латать, реконструировать. С другой стороны, дорожные средства не всегда использовались по прямому назначению.

Из нашего досье.

Юрию Исаковичу Лебедеву — 45 лет. По специальности — школьный учитель. После окончания Горьковской высшей партийной школы работал в органах местной власти, в том числе главой администрации Шахунского района. По приглашению Б.Н.Немцова занял должность вице-губернатора, а с апреля 1997 года, после перехода Немцова в Правительство России, исполнял обязанности губернатора



НИЖНИЙ НОВГОРОД

Нижегородской области. За содействие в строительстве и реставрации национальных святынь награжден орденом Святого Даниила Русской Православной церкви.

Сам по себе процент дорожно-налого — не панацея. И если Законодательное собрание области завтра поднимет ставку налога до 3 или даже до 4 процентов, от этого мало что изменится. А уж качество строительства тем более не улучшится. Погоня за объемами — вчерашний день, сейчас надо вести речь о новых технологических прорывах в этой отрасли — эффективных, экологических и экономических. Поднять ставку налога на пользователей — самое простое и неэффективное решение, оно приведет к тому, что стабильно работающие предприятия будут платить за тех, кто не платит и не собирается.

— Хорошо, но проблему надо как-то решать, и прежде всего, наверное, с позиции дополнительных финансовых вливаний в дорожную отрасль?

— Дополнительные вливания не помешали бы. Жилье и дороги — приоритеты при любой власти, вопрос в том, сколько денег нужно. В администрации, скажем, считают — триллион, в дирекции дорожного фонда — уже два, а в ДРСУ — де-

сять триллионов рублей, поскольку там один критерий — обеспечить всех работой под завязку. Даешь полную занятость! Поэтому надо исходить из реального. Ну не можем мы сегодня к каждой нижегородской деревушке в десяток дворов проложить асфальтовую дорогу. Проезд туда обеспечить обязаны, но давайте концентрировать средства на основных объектах.

Значит, что мы имеем? Мы имеем надежную опорную сеть дорог, состояние которой за последние 2—3 года заметно улучшилось. Имеем более сотни дорожных организаций, раньше их было в два раза меньше, ведущих между собой конкурентную борьбу за право получения подряда на строительство и обслуживание дорог. То есть имеем систему организации дорожного дела, при которой самые крепкие и умелые организации, обеспечивающие высокое качество при низких ценах и в минимальные сроки, выигрывают тендер, тем самым экономя областному бюджету сотни миллионов рублей.

Из нашего досье.

Подряды на строительство, ремонт и реконструкцию автомобильных дорог Нижегородской области в 1997 году распределены на конкурсной основе. Установлено 3 критерия определения победителей: наименьшая стоимость, сроки строительства, гарантии качества.

В торгах участвовали 82 подрядные организации. Максимальная заявленная стоимость объектов, выставленных на торги, 553,2 млрд рублей. Конкурсная цена, утвержденная комиссией, — 464,7 млрд рублей. Максимальное количество претендентов на один объект — 9.

На торги было выставлено 311 объектов. Максимальная экономия по результатам торгов на одном из объектов составила 2,9 млрд рублей.

— Итак, речь идет о жесткой конкуренции, при которой функции заказчика и подряд-

чика, некогда сосредоточенные в одних руках, диаметрально разведены. Хорошо это или плохо? Не появляется ли здесь другая опасность: сэкономить на дорожном строительстве, противопоставить интересы дирекции дорожного фонда интересам дорожников области?

— Не появляется. Задача дирекции не только в том, чтобы правильно расходовались средства дорожного фонда, сама по себе эта задача наименее важная, но в том, чтобы проводить определенную дорожную политику по улучшению качества строительства, внедрению новых технологий и материалов, безопасности движения. И здесь интересы дорожников, дирекции, администрации области совпадают. А то что функции заказчика и подрядчика у нас давно разведены — большой плюс. Ведь раньше областной автодор сам проектировал, строил, контролировал, финансировал, и он же принимал у себя работу! Эта структура, я знаю, в некоторых областях России сохранилась. Но для нас она неприемлема. Мы живем в другом времени — новых идей, реформ, демократических преобразований. Подряд — только через тендер, назначение на должность — через конкурс или выборы, принятие решения — с участием всех заинтересованных сторон и в обстановке полной гласности.

— И каково в этом новом времени живет людям, семьям дорожников, которые, кстати, не везде и не всегда вовремя получают зарплату?

— Живется людям на Нижегородчине не хуже, чем в других регионах, а может быть, даже и лучше. Важно, что меняется отношение к делу, человек укрепляет-

ся в мысли трудиться на совесть, качественно, честно. Это время, в котором нет места уравниловке, но есть место приложению сил при соответствующем заработке. Все сказанное относится и к дорожникам, у которых впереди много работы, в том числе по сервисному обустройству наших магистралей. Это обустройство — кемпинги, заправочные станции, пункты техобслуживания и т. д. — по моему мнению, должен профинансировать частный капитал. Давно пора переходить от шашлычных точек и бензовозов-заправщиков на обочине к современной инфраструктуре и соответствующему уровню сервиса. Кстати, многие дорожные организации давно и успешно работают в этом направлении и благодаря ему решают свои проблемы, например, по зарплате.

— Юрий Исакович, к тому времени, когда этот номер журнала придет к читателю, власть в Нижнем Новгороде изменится. Сегодня местные газеты написали, что вы официально сняли свою кандидатуру на предстоящих выборах губернатора. А что изменится в подходе к проблеме, о которых мы с вами говорили?

— Власть в Нижнем не изменится: в том смысле, что кто бы ни сел в кресло губернатора, он будет продолжать политику экономических преобразований, получившую поддержку жителей области. Останутся, я надеюсь, и подходы к проблемам, о которых шла речь. Но это будут отчасти другие проблемы, поскольку жизнь не стоит на месте, все течет — да еще на Волге! — все меняется...

Беседа вел Владимир СТАРОСТИН



775 ЛЕТ

В ПОИСКАХ “ЗОЛОТОЙ СЕРЕДИНЫ”,

**Сергей ДЬЯЧЕНКО, заместитель
губернатора Нижегородской области,
директор департамента транспорта,
дорог и связи**



**или Об особенностях использования
территориального дорожного
фонда, взаимоотношениях между
подрядчиками и заказчиками,
федеральным центром и регионами**

В марте прошлого года в жизни дорожников области произошло событие, о котором вспоминают и сегодня. Вышло постановление администрации Нижегородской области за номером 106 “О конкурсном распределении подрядов дорожного фонда”. С этого времени и, как говорится в документе, в целях обеспечения эффективного использования территориального дорожного фонда, а также выработки новых подходов к реализации экономической и финансово-бюджетной политики, в области начала действовать новая система взаимоотношений заказчиков и подрядчиков. Утверждено положение о порядке проведения конкурса на получение подрядов, установлена предельная сметная стоимость заказов, по которым в обязательном порядке проводится тендер, определена соответствующая комиссия.

Год — небольшой срок, чтобы делать далеко идущие выводы, но один из них очевиден: система конкурсного распределения, выстраивающаяся в Нижегородской области, рациональна и эффективна. За счет торгов сэкономлены бюджетные средства, повысилось качество дорожных работ, сократились сроки их проведения.

Цифры и факты.

В 1997 году дирекцией областного дорожного фонда совместно с департаментом транспорта, дорог и связи принимаются меры по наращиванию темпов дорожно-мостового строительства. На дороге Москва — Нижний Новгород будет произведена реконструкция 10-километрового участка, продолжатся работы по строительству обхода города Кстово, намечено сдать в эксплуатацию мост через реку Рейму, провести подготовительные работы на мостовом переходе через реку Клязьму, произвести поверхностную обработку 95 км на автодороге Нижний Новгород — Саранск. Ведутся работы по строительству второй очереди обхода города Урень, путепровода через железную дорогу в городе Шахунья, в заволжской части Борского, Лысковского и Воротовского районов и на других объектах.

Дело это для нас новое, и, естественно, не обошлось без накладок. Одна из них, на мой взгляд, состоит в том, что в ряде торгов принимало участие слишком много подрядчиков. То есть были заявлены и коллективы, которые не имели шансов выиграть торги, а если бы паче чаяния они их выиграли, то вряд ли смогли обеспечить должный уровень и качество работ. То есть подрядные торги не должны превращаться в лотерею!

Впрочем, эти накладки я бы назвал болезнью роста. Со временем все встанет на свои места, борьбу между собой поведут лишь сильные коллективы, способные дать гарантию качества работы.

Чем же привлекательны для нас торги с точки зрения новых подходов в финансово-бюджетной политике? Во-первых, я бы отметил, что при этой системе ставится оп-

ределенный заслон злоупотреблениям и коррупции при распределении подряда. Условия участников конкурса объявляются в присутствии всех заинтересованных сторон, прессы. И лишь в том случае, если разброс по цене совсем незначительный, преимуществом пользуется тот подрядчик, который базируется в районе предстоящего строительства и платит налоги в местный бюджет.

Я достаточно долго работаю в транспортной отрасли и могу с уверенностью сказать, что у новой системы есть будущее, потому что она не административная, а экономическая. Она родилась “внизу”, в регионах и, можно сказать, не от хорошей жизни. Федеральные власти решительно откращивались от многих своих полномочий, свернули финансирование, и регионы были вынуждены отправиться в “свободное плавание”. Каждый взял себе столько полномочий, сколько хотел. А в результате в той же дорожной отрасли начались бесконечные реорганизации, стала распыляться единая нормативная база.

Цифры и факты.

За последние годы в области созданы альтернативные Нижегородавтодору дорожно-строительные фирмы — “Рубикон”, “Автострада”, “Доринвест” и другие. Это позволило в целом поднять уровень и качество дорожного строительства, повысить безопасность движения. По данным ГАИ, в первом квартале 1997 года по отношению к аналогичному периоду 1996 года произошло снижение ДТП, связанных с дорожными условиями, на территориальных дорогах — на 61 процент, на федеральных — на 28 процентов. В 1996 году дорожные организации произвели разметку 1500 км проезжей части, установили 3,6 тыс. знаков, 31,4 км барьерных ограждений, отремонтировали и вновь построили 311 павильонов.

Поиск “золотой середины” во взаимоотношениях центра и регионов, новых подходов эффективного использования дорожных фондов — территориальных и федерального — продолжится. Пока здесь ничего лучше конкурсного распределения подрядов не придумано. При этом распределении существенно меняются отношения между заказчиком и подрядчиком, между администрацией и дирекцией областного дорожного фонда. Они становятся партнерскими. Вопросы решаются сообща, исходя из интересов области и общей стратегии дорожного строительства в стране. Кстати, наша область одна из немногих, где объемы дорожного строительства вот уже который год остаются стабильными. В 1996 году мы ввели 96 км дорог, в нынешнем планируем около 118 км.

Действующая в области система использования территориального дорожного фонда позволяет поддерживать опорную сеть дорог в хорошем состоянии. Чего, к сожалению, не скажешь о федеральной магистрали “Волга”, проходящей по территории области. И если на участке Москва — Нижний Новгород еще что-то делается, то на казанском участке затишье. На сегодняшний день это самая плохая дорога в области, хотя по своему статусу считается главной. В этой ситуации надо искать решение, которое устраивало бы и область, и федеральный центр.

АНОНС
ПРЕДСТАВЛЯЕМ
ДИРЕКЦИЮ
НИЖЕГОРОДСКОГО
ОБЛАСТНОГО
ДОРОЖНОГО
ФОНДА

Дирекция Нижегородского областного дорожного фонда была создана распоряжением главы администрации 8 июля 1992 года.

В настоящее время в ней работают 96 человек, в основном это специалисты-дорожники с высшим образованием и опытом работы в отрасли.

За 5 лет на балансе дирекции принято 11 тыс. 90 км дорог общего пользования, 3 тыс. 30 км внутрихозяйственных дорог, 723 моста, тысячи других искусственных сооружений.

О работе дирекции, взаимоотношениях с подведомственными ей организациями и подрядчиками, об успехах и проблемах нижегородских дорожников читайте в подборке материалов этого номера.

НИЖЕГОРОДСКИЙ ДОРОЖНИК



Александр Назов



Владимир СТАРОСТИН, Виктор ЗАГУМЕННОВ (фото)

НАДЕЖНЫЙ ЧЕЛОВЕК ИЗ СЕМЕНОВА

Александр Федорович Глазов был назначен директором Нижегородской дирекции областного дорожного фонда в мае 1996 года. С его приходом в дирекции многое изменилось в лучшую сторону. О новом руководителе и его стиле работы наш рассказ.



Среди российских дорожников-руководителей ходит шутка, что найти нижегородского директора, не зная его в лицо, на совещаниях довольно просто. Когда все порядком устанут, а разговоры об одном и том же пойдут по третьему кругу, отыщите в зале самого внимательного слушателя, конспектирующего выступления. Это и есть Александр Федорович Глазов.

В каждой шутке есть доля правды. Глазов действительно внимательный слушатель на всех совещаниях дорожников. Что, впрочем, понятно: всего год назад он был представлен коллективу дирекции, который, как говорят, встретил его достаточно сдержанно. Может быть, впервые за годы существования органов дорожного управления области — да еще такой, где одного дорог общего пользования более 11 тыс. км! — их руководителем стал не профессиональный дорожник, а бывший глава Семеновского района, “чистый” администратор и хозяйственник:

У Глазова, привыкшего работать в команде, где

понимают буквально с полуслова, знающего как свои пять пальцев, разбуди его хоть среди ночи, хозяйственные и финансовые проблемы района, подспудно, в душе жило предубеждение, что найти общий язык с дорожниками, вникнуть в их проблемы будет непросто. Да к тому же бывший руководитель коллектива был отправлен в отставку с грозной, как приговор, формулировкой “злоупотребление служебным положением” и, как писали в местных и центральных газетах, даже “коррупция”. Правда, шумиха в прессе скоро улеглась, а расследование, начатое по указанию тогдашнего губернатора Б. Немцова, было прекращено, поскольку выяснилось, что никакой личной корысти в действиях бывшего руководителя дирекции нет и не было, а есть обычные финансовые упущения и хозяйственная неосторожность.

В Москве к назначению нового директора отнеслись с той же сдержанностью. Опять этот Немцов со своими экспериментами! Кон-

ра. Семь человек на место. Среди претендентов в основном дорожники, а назначили “чужака”.

ОФИЦИАЛЬНО.

Глазов Александр Федорович родился в 1954 году в городе Иваново. Закончил Ивановский энергетический институт по специальности “техника высоких напряжений”. Работал инженером СМУ Подольского электромеханического завода, инженером-электриком, главным механиком Ивановского завода торгового оборудования. В 1981 году переехал в Нижегородскую область. Работал начальником Семеновского управления жилищно-коммунального хозяйства, с 1985-го — председателем городского Совета, с 1991 года — главой администрации Семеновского района Нижегородской области. В мае 1996 года по результатам конкурса назначен руководителем дирекции областного дорожного фонда.

Женат, имеет двоих детей. Сын студент, дочь школьница.

Итак, что за человек Глазов? По жизни человек он решительный, круто меняющий привычный ход вещей: в 25 оставил престижную должность на заводе и родительский дом в Иваново, чтобы в Нижегородской глубинке начать карьеру с листа. По характеру, как и все Александры, защитник и воин, был призерам городских соревнований по боксу, начальником штаба комсомольского оперативного отряда. По работе — человек ответственный и независимый: когда в 1991-м власть в районе фактически рухнула, Глазов отошел от политики, но не отошел от дел. Не стал публично жечь свой партбилет — мода была такая! — заниматься самобичеванием, а продолжал уверенно и спокойно работать. А еще в Семеновском районе, одном крупном в области по территории и самом известном —

старинные монастыри, — вспоминают о бывшем главе администрации уважительно и просто: “Наш человек, надежный, семеновский. Пообещал — сделает, решил — люб расшибет, но добьется своего, поручил — спросит”.

Причем строго спросит. В деле Глазов не терпит расхлябанности. И работники дирекции почувствовали это, наверное, еще с “тронной” речи нового руководителя.

Вроде бы и сказал не много, а запомнилось. Может быть, потому, что, следуя мудрому совету Штирлица — лучше всего запоминаются первая и последняя фразы — вначале Глазов пообещал учиться у дорожников, а в конце научить их тому, в чем силен сам: умению организовать дело, добиться финансовой стабильности, продвигаться по пути рыночных реформ...

Здесь, пожалуй, следует сделать остановку в рассказе, чтобы познакомить читателей с некоторыми особенностями нижегородских реформ во времена Немцова. Так вот, если бы герб области и города утверждали сейчас — а он знаком каждому россиянину по радиаторной решетке автомобиля “Волга” с традиционным оленем, — то в нем обязательно появился бы некий стилизованный знак или символ конкурса, хотя как его графически изобразить, никто толком не знает. Символ, без которого невозможно представить себе Нижегородскую область, где все теперь делается исключительно на конкурсной основе. По конкурсу распределяют строительные подряды, утверждают проекты, выдают кредиты, назначают на должность...

Сам Глазов конкурсное сито воспринимает довольно спокойно: время такое, к выбору претендентов, как к покупке дорогой техники, надо подходить рационально, с точки зрения практической целесообразности и с учетом того, как человек проявил себя раньше, на прежней должности. До главы администрации района Александр Федорович работал председателем горсовета, еще раньше начальником жилищно-коммунального хозяйства. На всех этих должностях последовательно Александр Глазов выводил, как обычно писали в характеристиках, “доверенный ему участок работы” в передовые. С соот-



ветствующим присвоением почетных званий, переходящих красных знамен за победу в соцсоревновании и благодарностей.

Один из самых молодых в области руководителей района, депутат Законодательного собрания, страшно не любящий протирать штаны в приемных высоких чиновников, вел дела на удивление грамотно и самостоятельно. За эту самостоятельность начальство его недолюбливало. Главой администрации района он был утвержден одним из последних в области. И это при том, что Глазов, по общему мнению, руководитель новой формации, восприимчивый к идее переустройства и экономических новаций во всех сферах жизни.

Когда общество раскололось по политическому принципу на "правых" и "левых", на демократов и коммунистов, он выбрал экономический принцип и, пройдя через сито строгих экзаменов, тестов и собеседований, поступил на очно-заочное отделение Академии народного хозяйства при Правительстве России. Возглавлял ее в то время знаменитый экономист академик Аганбегян. Полученные знания, практический опыт и помогли Глазову быстро адаптироваться на новом месте, избежать традиционных для новичка "ошибок роста", сделать уверенный шаг вперед.

ОФИЦИАЛЬНО.

Техническое состояние сети автомобиль-

ных дорог Нижегородской области в 1996 году в основном удовлетворяло потребности народного хозяйства в грузовых и пассажирских перевозках. Вместе с тем оно характеризуется недостаточными пропускными способностями ряда магистралей, уровнем обустройства и содержания, не позволяющим обеспечить удобное и комфортабельное движение с расчетными скоростями и достаточной безопасностью. 28 процентов автодорог области не соответствуют требованиям СНиП в плане, профиле, по параметрам земляного полотна, несущей способности дорожной одежды. В связи с этим главное внимание в 1997 году дирекция сосредоточивает на реконструкции и ремонте существующей сети с доведением параметров дорог до нормативов. Темпы реконструкции, строительства и ремонта в 1997 году, несмотря на неудовлетворительное поступление денежных средств в дорожный фонд, возрастает.

В 1997 году в дирекции создан отдел контроля качества, во-

дится в действие специализированная АСУ предприятия. Впервые проведены торги на содержание дорог.

Перефразируя мысль классика, что о человеке судят по его делам, заметим: о руководителе судят по стилю работы. Стиль директора Нижегородской дирекции дорожного фонда, если коротко, таков: каждый должен заниматься своим делом. В этом он сильно отличается и от своего предшественника на посту директора и от многих других руководителей-дорожников. Большинство из них люди ну просто незаменимые, вникающие во все тонкости дела. Глазов другой. К нему "с мелочевкой" лучше не лезть, завернет, скажет: "Не мой вопрос" — и весь разговор.

И то верно: если начальники ДРСУ, других подразделений отрасли — а всего их больше сотни! — зайдут к

нему хотя бы один раз в неделю и хотя бы на полчаса, ему и 24 часов в сутки не хватит. Глазов сторонник жесткого регламента служебных отношений и такого распределения функций и полномочий, при котором заместители самостоятельно принимают многие решения и отвечают за их реализацию. Такой стиль не всем нравится, вспоминают, что к бывшему директору можно было зайти запросто, поплакаться, поклянчить средств...

К Глазову за этим не ходят. Да и зачем, если при нем удалось договориться со многими основными должниками в дорожный фонд, отработать систему взаимозачетов и векселей, наметить и реализовать программу финансовой стабилизации. К тому же заставить директора на месте трудно. Он из тех, про кого говорят — легкий на подъем. Вот недавно, будучи в Москве, случайно услышал об опыте псковских дорожников (в небольшой области за год умудрились сделать сотни км поверхностной обработки) и, не раздумывая, помчался в Псков. Все высмотрел, прочитал — игра стоит свеч! — и уже через неделю пригласил в Нижний представителей завода и заключил договор на изготовление первой партии оборудования.

Кому достанется подряд на поверхностную обработку, решится, естественно, на торгах, организации которых можно поучиться в Нижегородской дирекции и персонально у ее руководителя Александра Глазова. Человека малоизвестного среди российских руководителей-дорожников. Пока. Ведь теперь вы знаете, как найти его на совещаниях и почему за Александром Федоровичем утвердилась репутация надежного человека.



Николай ПРОКАЗОВ

В ГЛУШИ НИЖЕГОРОДСКОЙ...

Флотский термин "борьба за живучесть", обозначающий спасение судна всеми возможными средствами, как нельзя лучше отражает положение подрядных коллективов отрасли. Разделение функций в регионах на заказчиков и подрядчиков в условиях финансового беспредела и налогового пресса поставило вопрос о выживании перед многими предприятиями некогда мощных автодорог, способных успешно решать весь комплекс дорожных проблем региона. Не стала исключением и Нижегородская область.

После разделения в 1992 г. функций влияния Нижегородавтотодора ослабло. Хорошо оснащенные предприятия, сориентировавшиеся в ситуации, добились выхода из его состава. Однако он по-прежнему продолжает оставаться одним из главных подрядчиков области. Многие предприятия, особенно маломощные, расположенные в глубинных сельскохозяйственных районах, не только не подумывают о выходе из автотодора, но и уповают лишь на него. Самостоятельно они не могут приобрести материалы, им не выстоять против многочисленных конкурентов.

Конкурентная борьба в области идет только за подряды на ремонт и строительство. Содержание дорог при постоянных задержках вылат, использовании при этом взаимозачетов и бартера становится делом не только бесприбыльным, но зачастую и убыточным. К примеру, в Семеновском районе, по словам начальника ДРСП Александра Хехнева, "конкуренты" напрочь отказываются от содержания и стремятся любой ценой заполучить подряд на ремонт, сбрасывая при этом цены ниже всяких разумных пределов. Такая же ситуация в других районах области.

Особую неприязнь дорожников вызывают предприятия, прежде не занимавшиеся дорожным строительством. Дело не столько в том, что они играют на понижение, сколько в их отношении к дорожному строительству. Дорожники на местах хорошо знают объекты, вы-

ставляющиеся на торги, и могут до последнего рубля высчитать минимальные затраты на строительство. Что же касается "варягов", то их несведомленность приводит к плачевным результатам.

Участники торгов, не специализировавшиеся прежде на строительстве дорог, назначают заниженные цены, часто не понимая того, что время армянских "бочек с дымом" прошло, что сейчас нужны высококачественные долговечные и прочные материалы и оборудование. Впрочем, некоторые сторонние, казалось бы, предприятия, не только понимают это, но и успешно работают. Не вызывает сомнений высокий профессионализм подрядчиков ТОО ПМК "Лысковское" — бывших мелиораторов, которые сейчас на 80 процентов занимаются ремонтом и содержанием дорог. Генеральный директор этого предприятия Александр Сухов и его коллеги считают, что будущее за дорожным строительством, и продолжают развивать производственную базу, закупая современное технологическое оборудование, позволяющее качественно вести работы.



Генеральный директор ТОО ПМК "Лысковское" А.Сухов.

Есть и частные дорожно-строительные организации, успешно работающие в области. Такие, как базирующееся в Кстове предприятие с необычным для дорожников названием "Мария-3". Любопытно, что несколько таких частных организаций, в основном выходцев из Дорколхозстроя, объединились в концерн ОАО "Доринвест". Видимо, предпринимателям ясно, что поодиночке трудно выжить.

Одних объединяет Нижегородавтотодор, другие сами сливаются, создавая надстройку. Идет поиск структуры, которая могла бы отстаивать интересы подрядчиков на всех уровнях, обеспечивать им информационное пространство. Между тем есть еще вариант, кото-

рый предлагается "сверху". Организация подрядчиков России АСПОР планирует открыть региональные филиалы и принимать в свои ряды всех подрядчиков, не смотря на форму собственности. Быть может, именно этот вариант объединения устроит и маломощные предприятия, и крупные объединения, и те отдельные коллективы, которые даже при нынешней обстановке сумели развернуться во всю мощь и живут на удивление неплохо. В этом плане очень показателен пример ОАО "Дорстрой", базирующегося в поселке Большое Мурашкино.

Его история самая обычная. Начиналось предприятие с МПДУ, затем ДЭУ, ДРСУ Нижегородавтотодора. С 1992 года предприятие вышло из состава автотодора и стало сначала арендным, а затем, около двух лет назад, акционировалось. Теперь 20 процентов — собственность государства, остальное — коллектива.оборот предприятия численностью в 200 человек около 44 млрд рублей, 50 процентов районного бюджета составляют налоги, которые платит Дорстрой.

— Наши успехи начались, когда появилась возможность проявить хозяйскую инициативу, самостоятельно распорядиться средствами, — говорит генеральный директор ОАО "Дорстрой" Александр Фомин. — Значительную часть прибыли пустили на приобретение новой техники. Ежегодно основные фонды пополнялись на 1,5—2 млрд рублей.



Генеральный директор ОАО "Дорстрой" А.Фомин.

Своевременно Дорстрой оценил достоинства и перспективы поверхностной обработки. Приобрели щебнераспределители, и сейчас, когда область только начинает внедрение этой технологии, мурашкинцы впереди всех. Уже в прошлом году они обработали 50 км дорог. Теперь они планируют приобрести оборудование для выпуска битумной эмульсии. Ее применение позволит в два раза расширить

рамки сезона нанесения поверхностной обработки.

Более 80 процентов техники Дорстрой работает в двухсменном режиме. Сейчас, когда простаивают многие специализированные автотопредприятия, здесь не только загрузили полностью 20 собственных КАМАЗов, но и привлекают подрядчиков для перевозки грузов. Два года подряд Дорстрой оказывает предприятиям области услуги по доставке песка. В прошлом году он выиграл тендер на поставку соли.

Конечно, как и всех, их душат налоги, сдерживают несвоевременные расчеты, но небольшое предприятие, расположенное в одном из самых маленьких районов области, продолжает свои большие дела. Приходится применять не только производственную и предпринимательскую сметку, но и манипулировать структурой. Так, при Дорстрое создано несколько частных предприятий.

Одно из них — ТОО "Дорожник" специализируется на проведении дорожных работ, причем объемы, выполненные "Дорожником", превышают объемы самого Дорстроя. Другое — предприятие по строительству жилья. Оно строит 4-квартирный дом, оказывает различные услуги жителям райцентра. Успешно работает предприятие по ремонту двигателей и трансмиссии. До сих пор оно обслуживало только собственную технику, но сейчас коллектив приобретает производственную базу филиала Станкозавода за 600 млн рублей и ставит это производство на широкую ногу.



Мастер участка поверхностной обработки ОАО "Дорстрой" А.Пеньков.

Создано частное предприятие по приготовлению битума, в ближайших планах — создание совместного предприятия по добыче щебня. Открыты уже две автозаправочные станции, строится третья. Дотянулись "щупальца" Дорстроя и до областного центра. В Нижнем Новгороде дорожники приобрели для работы... небольшой магазинчик.

Объекты дорожных работ, которые составляют почти 90 процентов производственной деятельности, разбросаны в Перевозском, Лысковском, Княгининском районах, заняты люди на ремонте улиц в городе Арзамасе, поверхностную обработку дела-

Поверхностная обработка на обходе Большого Мурашкина.



ли на автодороге Москва — Нижний Новгород.

В каком бы подразделении Дорогострой человек ни работал, он чувствует себя уверенно. Любой может взять ссуду на строительство жилья, получить транспорт для перевозки топлива. Предприятие оказывает помощь в газификации, оплачивая 50 процентов расходов. Впрочем, вопрос о льготах не понравился Александру Фомину.

— Наша задача, — сказал он, — не в том, чтобы облегчить людям жизнь, а в том, чтобы дать им возможность заработать. А она есть. Простое у нас не бывает. И зимой, и летом все субботы рабочие...

Несмотря на резковатость этого суждения, главной причиной успешной работы предприятия А.Фомин считает тщательный подбор кадров. Людей сверху донизу под-

бирали не формально, по бумагам, а по деловым качествам. Так, может быть, неожиданно для себя в дорожную отрасль попал нынешний заместитель директора Н.Белосов, бывший механик меховой фабрики, а начальником ППО стал С.Моров, бывший речник. Нагрузка на каждого руководителя порядочная — управленческий штат предприятия невелик. А чтобы его еще уменьшить, компьютеризировали плановый отдел и бухгалтерию.

Можно долго рассказывать, как работает этот коллектив, но главное — так может работать каждое предприятие, если его руководители просчитывают ситуацию наперед. При этом не надо искать экономическое чудо за морями-океанами. Есть и у нас люди, которые отлично ведут дело даже при всей нашей экономической нестабильности.

Владимир СЕВЕРОВ, Виктор АРКАДЬЕВ (фото), наши корр.

НАШЕ ДЕЛО — ТРУБА

«...На 11090 км автомобильных дорог общего пользования, подведомственных дирекции дорожного фонда, находятся в эксплуатации 723 искусственных сооружения (26,3 км), из них 542 моста (23,1 км) постоянных и 181 (3,2 км) деревянный... тысячи труб, сотни км барьерных ограждений...»

(Из справки о социально-экономическом состоянии дорожного хозяйства Нижегородской области)

Такого паводка не помнят и старожилы. За какую-то неделю небольшое Игуменовское озеро, что на 9-м километре дороги Рботки—Порецкое, превратилось в бушующее море. Море вышло из берегов, затопив окрестные луга и балки, заодно подмыв основание бетонных колец водоотводной трубы через дорожную насыпь, и та, не выдержав напора стихии, лопнула. Авария! Даже специалистов-дорожников авария застала врасплох: беда пришла оттуда, откуда меньше всего ждали. Этот участок дороги считается относительно спокойным, и никто из них не припомнит случая, чтобы здесь останавлива-



лось движение. не пришлось останавливать его и на этот раз. Технология ликвидации последствий аварии отработана до мелочей. В считанные дни был выдан проект на производство работ, организована ремонтная бригада, решены вопросы финансирования.

... Мы стояли с мастером Юрием Александровичем Дадоновым на самом краю земляного разлома. Внизу кипела работа, мимо нас, притормаживая, шли и шли машины.

— Юрий Александрович, вы на дороге не первый год и повидали всякое, скажите: почему произошла авария? Кто виноват?

— Виноват редкий для этих мест паводок. Нынешняя весна задержал-

ась, а потом сразу тепло. Подобных труб на дорогах тысячи, и они простоят не один десяток лет, если работают в расчетном режиме. А тут под огромным напором воды труба не выдержала. Хотя проектировщи-

сколько времени им потребуется для установки новой трубы, Юрий Александрович ответил не сразу. Сначала посмотрел на хмурое небо (не было бы дождя!), на усталые лица рабочих, дескать, не все зависит только от нас:

ки должны были учитывать и эту возможность.

В бригаде дорожных ремонтников Юрия Дадонова 8 человек. Все они работают временно. Специально держать в штате аварийную бригаду для небольшой организации накладно. Тем более что подобные аварии случаются редко. А если и случаются, быстро собрать людей в небольшом населенном пункте, где многие знают друг друга, нетрудно. Конечно, мастерства и слаженности в работе новому коллективу явно не хватает, но, по мнению мастера, ребята с лихвой компенсируют этот недостаток большим желанием быстрее выполнить задание и проявить себя. На встреч-

«Сделаем, как положено, в срок». В какой срок, уточнять не стал.

Интенсивность движения на дороге Рботки—Порецкое резко увеличивается летом, в дачный сезон. Поэтому времени им отпущено в обрез. Но главное — все-таки не сроки, главное — качество. Труба должна быть установлена по всем правилам, с определенным уклоном, с тем расчетом, чтобы в будущем никакая стихия размыть ее не смогла.

Мы попрощались с ремонтниками и пожелали им быстрее смонтировать новую трубу, ликвидировав последствия стихии. Мастер улыбнулся:

— Спасибо, пресса. Так и напишите в журнале: наше дело — труба!



Николай ВАСИЛЬЕВ, Виктор ЗАГУМЕННОВ (фото)

“ПОД ГОРОДОМ ГОРЬКИМ...”

Региональная федералка

Оставив позади шумный и переполненный транспортом Нижний Новгород с полосатыми столбами линий электропередачи, будто специально поставленными вплотную к проезжей части главных улиц города, мы направились на автодорогу Москва—Нижний Новгород.

По территории области проходят 65 км этой, пожалуй, самой важной транспортной артерии региона. Несколько лет назад участок был передан в ведение территориальных дорожных органов. Вместе с ним отделилось от Дирекции федеральной дороги ДРСУ-5.

При разделе не обошлось без накладок. Дело в том, что прежде за ДРСУ-5 были закреплены еще и 13 км этой дороги во Владимирской области. Там, в Гороховецком районе, остались АБЗ и производственный участок, остались люди, работавшие в ДРСУ.

Дорога Москва—Нижний Новгород приобретает современный вид.

— Резали по живому, — считает начальник ДРСУ-5 Александр Зубов. — Теперь, чтобы не потерять удобной базы для обслуживания нашего участка и не увольнять людей, мы вынуждены на кабальных условиях арендовать наши же мощности, оставшиеся при разделе в Дирекции дороги. И хотя никому, кроме нас, это оборудование не нужно, вот уже несколько лет мы безуспешно пытаемся решить вопрос о возврате его нам...

За прошедшие с тех пор три года многое изменилось. Отремонтирован 31 км дороги с уширением ее до 4 полос. Сейчас работы продолжаются на очередных 10 км.

Дорога постепенно приобретает современный вид, обрастает многочисленной инфраструктурой. Как грибы после дождя, вдоль нее появляются коммерческие киоски, шашлычные, сосисочные. Как правило, их владельцы “забывают” согласовать их установку с дорожниками, и в связи с этим впору открывать военные действия. Предписания о сносе нынешних коммерсантов мало пугают, а

попытались дорожники убрать какую-то “самопальную” постройку своими силами, чуть настоящая война не началась.

Обосновываются на дороге и серьезные бизнесмены. В пос. Глиницкие Дворики строят солидные кафе и мотели. Дело выгодное и перспективное. Неизвестно правда, когда будут отстроены эти настоящие сервисные пункты, а пока с успехом действует переоборудованный под мотель... детский сад в пос. Северном.

Сами дорожники даже не пытаются заниматься подобными делами: рынок услуг забит. Единствен-

ная возможность получить от этого выгоду — хоть как-то использовать предпринимателей от общества в своих целях. Так, в обмен на аренду кусочка территории АБЗ у поселка Пыра коммерсанты обещают кормить рабочих бесплатными обедами.

Участок дороги здесь, у Пыры, всегда считался самым аварийным. И даже сейчас, после ремонта и уширения, забор АБЗ, стоящий вплотную к обочине приходится восстанавливать довольно часто, как магнитом притягивает к нему водителей.

За 375-м километром — зона строительных работ. По узенькой



двухполоске с трудом разъезжаются грузовики, а легковым машинам приходится сбрасывать скорость независимо от дорожных знаков — невнимательность и лихачество могут обойтись слишком дорого, как обошлись они двум водителям-дальнобойщикам. Мы увидели лишь впечатляющие последствия этой аварии, в которой два тяжелых грузовика столкнулись лоб в лоб и легли по обе стороны дороги.

На ремонтируемом участке работают четыре строительные организации — “Рубикон”, “Автострада”, “Дорремстрой” и ДРСУ-5. Их дело — дорожные одежды, а пока на всем протяжении трудится субподрядчик АО “Мехсервис”. Особенность в том, что нагрузка на старую дорогу значительная, и, чтобы она не “поползла”, сразу за выторфовкой необходимо укатывать и отсыпать песком земполотно.

К зиме очередные 10 км будут сданы в эксплуатацию. При таких темпах нижегородский участок

федералки полностью обновится через два года. Тогда самым узким ее местом в прямом и переносном смысле станет мост через Клязьму. На его строительство, по проекту, потребуется около пяти лет, но работы еще не начаты, хотя сам мост давно нуждается в реконструкции.

Автомагистраль в никуда

Начать новую стройку сейчас практически невозможно. Грандиозные планы, казавшиеся реальными еще десять лет на-



Последствия аварии.

зад, пришлось отложить до лучших времен. Это наглядно демонстрирует первая очередь обхода Нижнего Новгорода. Строительство обхода, длина которого, по проекту, 64 км, началось в 1984 году, а в 1993 году были сданы 16 км дороги и 980-метровый мост.

Этим участком можно гордиться: по 4 полосы движения в каждом направлении, зеленая разделительная полоса, а при въезде на него невольно обращает на себя



Здесь пронесся ураган.

внимание редкий на наших дорогах знак — «Автомагистраль». Впечатляюще выглядят и мост, и громадная база мостостроителей. В начале строительства это было временной стройплощадкой для монтажа конструкций моста. Но известно, ничто так не постоянно, как временное, и сейчас здесь развернуто мощное производство железобетонных изделий. Есть у мостовиков свои причалы, свои железнодорожные, не говоря уж об автомобильных, подъездные пути. И все это было бы замечательно, если бы у дорожников области была перспектива продолжения строительства обхода. Действующий участок хорош, но полную загрузку он сможет получить только с окончанием всего строительства, так же как переполненный автомобилями Нижний Новгород полностью сможет освободиться от транзитного транспорта только с завершением обхода.

Недостаточное финансирование в последние годы не только остановило воплощение многих строительных проектов. В принципе, при нормальном уходе за мос-

том и дорожным полотном на обходе, он «доживет» до лучших времен. Куда сложнее с теми объектами, которые остались недостроенными. И хотя главной задачей дорожников Нижегородской области, как и повсюду, стало сохранение существующей сети дорог, приходится отрывать средства на окончание незавершенки. К таким объектам в первую очередь относится мост через Ветлугу в Воскресенском районе.

Время собирать камни

Мы выехали на этот объект по дороге Нижний Новгород— Киров, одной из самых старых дорог области. Еще в 30-е годы до г. Семенова она была вымощена. Использовали для этого в основном камни, оставшиеся от дошедшего сюда ледника. Любопытно, что несмотря на то, что уже многие годы их постоянно убирают с полей, булыжники вновь и вновь выходят на поверхность и местных школьников «гоняют» не только убирать картошку, но и... собирать камни.

В 70-е годы дорогу на Киров реконструировали, заменили деревянные мосты железобетонными, сделали десятки спрямлений и обходов деревень. Но она осталась все той же двухполосной дорогой. Самые популярные знаки на ней — «Обгон запрещен» да «Извилистая дорога».

У города Семенова стоит пока единственный действующий в области пункт весового контроля. Там же, под Семеновом, появилась одна из немногих на этой трассе прекрасно оборудованных площадок отдыха. А в ближайшее время здесь может появиться первая в области трехкилометровая

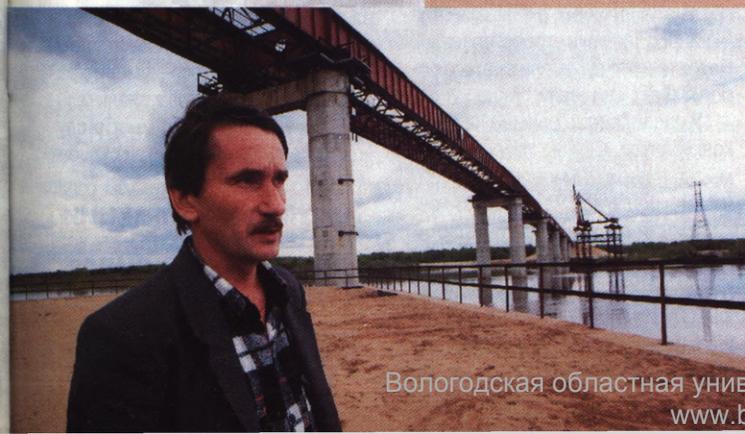
велосипедная дорожка. Дело в том, что дачи жителей Семенова находятся практически в одном месте и добираются они туда в основном на велосипедах. Поэтому на узкой, загруженной тяжелой техникой дороге нередки ДТП с велосипедистами, порой со смертельным исходом.

Обеспечить безопасность движения на дороге — главное для дорожников, и, хотя при сегодняшнем положении с деньгами не особо разгонишься, по дороге мы видели следы замены колесоотбойного бруса, четкие линии свежей разметки, а на 110-м километре велась работа по спрямлению особо опасного участка.

На подъезде к поселку Воскресенское вдоль дороги аккуратно повалены в одну сторону лесосады. Кому понадобилось вести здесь вырубку? Оказалось, что это дело разгулявшейся стихии. Совсем недавно здесь пронесся ураган, наделавший немало бед. Ветер валил линии электропередачи, срывал крыши домов. Пострадало и здание Воскресенского ДРСП. А уже надвинутый 520-метровый мост через Ветлугу, по свидетельствам очевидцев, едва выстоял. Металлические конструкции изгибались, как бумага на ветру.

К нашему приезду жизнь этого небольшого райцентра уже вошла в свою привычную колею. Последствия урагана ликвидированы, и работы на строительстве моста продолжались. Мост, давняя мечта жителей района и водителей, которым пока что приходится часами выстаивать в ожидании паромов, будет достраиваться, несмотря ни на какие трудности, ведь прекращение работ сведет на нет многолетние усилия по его созданию.

*Директор
Воскресенского ДРСП А. Паузин.
Его предприятие
ведет строительство подходов
к мосту через Ветлугу.*



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

ПОДРЯДНЫЕ СТРАДАНИЯ

В Нижегородской области, одной из первых в стране, еще пять лет назад были разделены функции государственного управления и хозяйственного ведения в дорожной отрасли, иначе говоря — заказчика и подрядчиков. Что дала эта реорганизация, в какой мере она способствовала динамичному формированию новых рыночных отношений, внедрению системы конкурсного распределения заказов, снижению стоимости строительства и ремонта автодорог, мостов и других искусственных сооружений? Об этом наши корреспонденты беседуют с представителями заказчика и подрядчиков.

— Прежде всего хотелось бы попросить вас, уважаемые участники “круглого стола”, коротко рассказать об организациях, которые вы представляете, поделиться мнениями о результатах нижегородских реформ в дорожной отрасли.



Александр ГЕРАСИМЕНКО, генеральный директор ОАО “Нижегородавтодор”. Разделение функций заказчика и подрядчиков — своевременный и правильный шаг. Хотя хорошие дороги обязаны не только хорошей структуре. Сама она не может быть единообразной. Акционеры, частники — это не важно. Важно, чтобы все работало в связке, чтобы действовала система вертикального взаимодействия и управления, при которой легче решаются многие задачи, в том числе по кадрам для дорожной отрасли.

Я начинал молодым специалистом в дорожно-строительном тресте. Это был трест-подрядчик, и было областное дорожное управление-заказчик. Потом их функции зачем-то объединили, и качество дорог сразу заметно ухудшилось. Поэтому еще в бытность мою депутатом Верховного Совета России началась работа над новым законом по реорганизации дорожного хозяйства. Сейчас он действует, я говорю об известном постановлении Правительства “Об управлении дорожным хозяйством”, и действует в целом неплохо за счет появления рынка подряда.

Собственно автодороги при этом стали заниматься своим непосредственным делом — строительством и содержанием дорог. Но, помимо этого, в их функции входит оказание помощи тем, кто оказался в трудном положении, развитие производственной базы, совершенствование технологии... В нашей структуре 40 подразделений. Есть даже свои заводы и колхоз. Принцип объединения — бороться с трудностями сообща, выжить, сохранить коллективы, традиции дорожников. До смешного доходит: у нас некоторые так разделились и отделились, что о 250-летию дорожной отрасли, которое отмечали в прошлом году, узнали только в нынешнем году.



Петр ГЕРАСИМЕНКО, президент концерна “Доринвест”. В составе концерна 16 дорожных организаций, все самостоятельные единицы. При образовании каждый внес капитал и имущество. А оно у организаций бывшего Дорколхозстроя немало. Прекрасные производственные базы, техника, кадры. Чтобы все это не пропало, и был создан концерн. Конечно, одни организации послабее, другие посильнее, но именно те, что вошли в концерн, выжили. Остальные разорились. Вот такой естественный отбор.

Решение о разделении функций правильное. Не будь дирекции до-

рожного фонда, системы конкурсного распределения заказов, нашему концерну не удалось бы встать на ноги. Главное — свободный доступ к участию в конкурсе на получение подряда.



Сергей ГАВРИЛОВ, генеральный директор строительного производственного фирмы “Стромос”. Мы существуем с 1989 года, специализируемся на строительстве и ремонте мостов. За прошедшие годы сформировали эффективную структуру, обзавелись всем необходимым. Работаем вахтами по 12 человек во главе с прорабом. В Нижегородской области на правах гостя, наша дирекция находится в Чебоксарах. Перестройка в отрасли нас практически не коснулась. Если не считать того, что конкурсное распределение подрядов заставило мостовиков потуже затянуть поясок, учиться вести борьбу на торгах, где всегда решают цена и сроки.



Николай ПОСПЕЛОВ, директор ОАО “Выксунское ДРСУ”. В 1992 году ряду районов, имеющих на своей территории крупные предприятия и развитую промышленность, было разрешено самостоятельно использовать средства дорожного фонда. Тогда же произошло разделение на заказчика и подрядчиков. Нам сразу помогли с техникой, оборудованием, кадрами. Лучше или хуже стало дорожникам после этих реформ, экспериментов — вопрос все-таки второстепенный. Первый — что выиграли от этого дороги? Факт, они стали лучше.

У нас в районе раньше не было конкурентов. Сейчас трое. Раньше мы одни держали монополию, сейчас все решается на торгах. С точки зрения государства и реформ решение о разделении функций заказчика и подрядчиков правильное. У рабочих-дорожников, которым не всегда вовремя выплачивают зарплату, другое мнение...



Нина СОРОКИНА, начальник управления транспорта, дорог и благоустройства администрации г. Выкса. Я представляю сторону заказчика и, естественно, с пристрастием отношусь к эксперименту, начатому нашим знаменитым реформатором, а ныне первым вице-премьером Правительства России по использованию собранных средств дорожного налога непосредственно на местах. Напомню, по решению администрации области ряду районных администраций делегированы права заказчика, включая проведение торгов. Эксперимент продолжается, и в нем, честно говоря, есть не только плюсы. Основной недостаток состоит в том, что администрация района подчас оказывалась в “подвешенном” финансовом состоянии. Сколько денег останется у нас: 50, 30 процентов или все? К тому же конкурентная борьба за подряд на районном уровне поначалу напоминала самодеятельность. И прошло немало времени, пока мы и подрядчики приобрели необходимый опыт.



Иван ЕРМОЛИН, генеральный директор ЗАО “Магистраль”. Коллектив у нас небольшой — 90 человек. Раньше было 160. В какой-то мере это и есть результат преобразований. Вот уже 4 года мы, как говорится, на вольных хлебах, вышли из состава автодора, и все вопросы решаем сами. Живем по средствам. Наше преимущество — умение работать. Недостаток — в значительной степени зависим от многих случайностей и превратностей судьбы.

ИЗ СПРАВКИ ДИРЕКЦИИ ОБЛАСТНОГО ДОРОЖНОГО ФОНДА.

Разделение — объективный процесс, разрушающий монополию,

заставляющий зарабатывать “на хлеб насущный”, а не укреплять благосостояние собственных организаций за счет налогоплательщика и пользователя автодорог...

...Разделение функций государственного управления и хозяйственного ведения, внедрение контрактной системы на основе конкурса позволило снизить стоимость строительства дорог на 10–12 процентов, стоимость ремонта — на 20 процентов...

— Следующий вопрос продвигает уже обозначившуюся тему: хорошей идее требуется надежный механизм для ее реализации. Есть ли в области такой механизм, как он действует?

А. ГЕРАСИМЕНКО.

Идея и механизм ее реализации часто противоречат друг другу. Разделение на заказчиков и подрядчиков — веление времени. Опорная сеть дорог — это как дерево с ответвлениями и отростками, и корни, питающие его, должны быть общими. Скажу о механизме торгов. Почему бы не установить рейтинг дорожных организаций? Профессионализм тоже чего-то стоит. Девиз “Дешевле и больше!”, который сегодня ставится во главу угла, далеко не тот, на который нужно молиться. Это уже было. Как можно сэкономить на шитье костюма, если материал впритык? А у нас, выходит, можно строить дороги дешевле, чем стоят материалы для них? То есть научились шить костюм без рукавов? Ну хорошо, отчитались, доложили, что сэкономили на тендере государственные деньги, но дорогам-то каково?

Теперь посмотрим на действующий механизм с другой стороны — финансовой. Наличных денег у нас, в автодоре, например, 15 процентов. А что значат сотни процентов задолженности по зарплате? Бартер, векселя, взаимозачеты — это же сплошные убытки. Плюс к тому — путь к казнокрадству, коррупции, а то и воровству.

П. ГЕРАСИМЕНКО.

Надежная работа экономического механизма зависит от исполнителей, а не от числа экспериментов, на которые у нас нет ограничений. Наша область, можно сказать, чемпион по экспериментам. Одна “революция” не успеет закончиться, другая на подходе. К примеру, наш Кстовский район весной был

переведен на эксперимент, летом — вышел из него, прошлой осенью как бы опять вошел, зимой — вышел. Туда — сюда, нет стабильности — нет гарантий. Уже если участвуешь в тендере, то будь добр предоставить банковскую гарантию. Кстати, это сразу отсеяло бы любителей заработать на торгах. И потому, что это за торги, на которых можно цену за строительство дороги по СНИП снизить не до разумной, а до ... победной?

С. ГАВРИЛОВ.

Я бы хотел посмотреть на механизм с другой стороны, социальной. Жесткие условия по срокам строительства — а только так можно выиграть тендер — заставляют искать рациональные и эффективные формы организации труда. У нас, например, внедрен вахтовый метод. Люди приезжают на объект и живут в отличных условиях. Тепло, чисто, хорошее питание. И работа спорится! Мост, который принято строить за год, строим за полгода. Правда, еще полгода ждем, когда заказчик с нами рассчитается.

Конкурсный механизм — перспективное дело, но в нем не отлажены пока отдельные детали, в частности по расчетам. Что это за деньги такие — трубы, сахар, бензин?.. Все это от нашей убогости. Раньше было просто: заработал — получи. Сейчас заработал — бери продукцию, подчас нелегальную, да еще сам думай, где и как ее реализовать. Строителям приходится осваивать еще одну смежную профессию: коммерсанта.

Н. ПОСПЕЛОВ.

Механизм есть, и он очень простой: на торгах побеждает тот, кто “угадает” меньшую цену. А надо бы, я думаю, оценивать возможности участников тендера комплексно: сколько у дорожников баз, АБЗ, лабораторий, какова реальная гарантия качества. Теперь, допустим, организация на торгах не набирает минимального объема дорожных работ — как быть? Заниматься сторонними делами, коммерцией, вендики вязать? То есть любой механизм, в том числе тот, что действует в дорожной отрасли области, сейчас должен обладать какими-то гарантиями. А их нет.

Многие эксперименты у нас затеваются ради эксперимента, а не ради дела. Скажем, если деньги дорожного налога оставляют в нашем районе и в соседний ты уже ни ногой с этими деньгами — какая же от этого польза государству?

Н. СОРОКИНА.

Предусмотреть все особенности новых отношений между заказчиком и подрядчиком, учесть интересы тех и других и при этом соблюсти их невозможно. Правильно здесь говорят: нельзя построить дорогу дешевле, чем она сто-

ит. Но чаще, с моей точки зрения, речь идет о том, чтобы не переплачивать за работу, отдать подряд тем, кто готов качественно и в сроки выполнить его, потратить деньги налогоплательщика с максимальной пользой.

В дорожном механизме самое слабое звено — сбор налогов. Собою, этот налог платят сегодня не в порядке очередности, вслед за бюджетными налогами, а по желанию. В нашем районе, например, недоимка составила уже 75 миллиардов рублей! Если бы налог платили как положено, в строгой очередности, ситуация в дорожном строительстве была бы получше.

И. ЕРМОЛИН.

За последние лет десять жизнь кардинально изменилась. Недавно боролись за фонды, сейчас о них уже забыли. Раньше как закон почитали смету расходов, сейчас каждый волен в своих действиях. Самостоятельность — это и есть главный рычаг новой идеи. Правда, работает он у нас в области благодаря ликвидности продукции ГАЗа и других предприятий. Но ведь так не может продолжаться вечно. Задача дорожников — дороги, а не торговля оптом и в розницу.

ИЗ СПРАВКИ ДИРЕКЦИИ ОБЛАСТНОГО ДОРОЖНОГО ФОНДА.

...За 5 лет после реорганизации управления дорожным хозяйством области было построено и введено в эксплуатацию 706 км автодорог, 86 мостов (3483 п/м), отремонтировано 4510 км, освоено 1664 млрд руб. За эти годы введены в эксплуатацию: первая очередь обхода Нижнего Новгорода с мостом через Оку, путепровод через железную дорогу Нижний Новгород–Пенза, первая очередь обхода г. Урень с путепроводом через железную дорогу и мостом, ряд крупных мостовых переходов, десятки других объектов...

— Спасибо за участие в разговоре, и последний вопрос: что, как вы полагаете, необходимо предпринять федеральному центру, областной дирекции дорожного фонда для дальнейшего реформирования отрасли, повышения эффективности работы дорожных организаций, заказчиков и подрядчиков?

А. ГЕРАСИМЕНКО.

Скажу, что не нужно делать. Не нужно создавать региональные дирекции — пустое раздувание аппарата и слепое копирование американской системы управления. И потом, как это вам нравится: дирекции — в регионах, деньги — в Москве. Что, руководители федеральных дорог теперь поедут за деньгами, скажем, в Пензу, а не в Москву? Сомневаюсь.

Не совсем понятна мне и шумиха вокруг Президентской программы “Дороги России”. На местах программа только мешает, поскольку в ней слабо прописаны интересы регионов. Надо ее пересмотреть с учетом нового закона о дорожных фондах и реальной ситуации.

П. ГЕРАСИМЕНКО.

Дирекции дорожного фонда надо забрать под свое крыло федеральную дорогу “Волга”, что на территории области. На нее даже смотреть страшно! По сути дела она ничья. Центр не выделяет денег на реконструкцию, а у области и без “Волги” забот хватает.

С. ГАВРИЛОВ.

Я не специалист по вопросам управления, но мне кажется, чехарда с названиями, статусом дорожной отрасли, ее структурой не на пользу. Надеюсь, новое руководство обойдется без очередных крупномасштабных переустройств, разгребет завалы и займется практикой.

Н. ПОСПЕЛОВ.

В последние годы федеральным центром и областной дирекцией дорожного фонда сделано многое. И все-таки работе в рыночных условиях мы учимся не на тендерах, а на своем горьком опыте. Нужна эффективная и комплексная система повышения деловой квалификации специалистов-дорожников всех уровней.

Н. СОРОКИНА.

Мы постоянно чувствуем внимание и поддержку со стороны дирекции дорожного фонда. Возможно, это связано с экспериментом в нашем районе, но, хотелось бы надеяться, не только с экспериментом. У дирекции в лучшую сторону меняется стиль работы. Мы собираемся теперь не только для того, чтобы послушать начальство, но и для того, чтобы оно послушало — и ведь слушает! — нас, представителей районов и дорожных организаций разных форм собственности. Надо это приветствовать и продолжать.

И. ЕРМОЛИН.

У меня одно пожелание: почаще встречаться за круглым столом, чтобы быстрее решались все наши проблемы. Думаю, я выражу общее мнение, высказав благодарности дирекции дорожного фонда и редакции журнала “Автомобильные дороги”, которые нас здесь собрали.

ВЕРТИКАЛЬ



Сергей ШЕИН,
начальник отдела
информационных сетей
дирекции
Нижегородского
областного
дорожного фонда

Основной задачей региональных управлений дорожным хозяйством является создание условий для стабилизации социально-экономической ситуации путем удовлетворения спроса в автоперевозках и обеспечения безопасности дорожного движения. В соответствии с положением "О дирекции областного дорожного фонда администрации Нижегородской области" дирекция исполняет поручения администрации по обеспечению управления закрепленными за ней автомобильными дорогами общего пользования с сооружениями, являющимися областной собственностью и находящимися на ее балансе. Как это происходит?

До 1993 года государственное финансирование, проектирование, строительство и содержание дорог осуществлялось одной организацией — Нижегородавтодором. Он совмещал все функции и был полным монополистом в решении всех дорожных вопросов. В связи с принятием решения о разграничении функций из состава автодора выделилась часть отделов, которые составили основу будущей дирекции областного дорожного фонда. Опыта создания организации такого типа еще не было, поэтому первоначально за основу

была принята структура родительской организации.

Расширение возлагаемых на дирекцию функций вызвало создание новых структурных подразделений, а уже существующим были добавлены дополнительные обязанности. При этом большое внимание уделялось личностному фактору. Более сильные подразделе-

ния получали дополнительные, иной раз отличные от прежних обязанности. Опыт работы показал неэффективность такого пути. Год назад мы провели тщательный анализ сложившейся организационной структуры дирекции и функций отдельных подразделений и сотрудников. Что же вывалилось?

Оперативность принятия решения и подготовки необходимых данных снижает нерациональное распределение функций между подразделениями и должностными лицами, выполнение несколькими отделами однотипных, иногда дублирующих друг друга операций. Результат — избыточность и неэффективность внутреннего документооборота при дефиците информации.

С другой стороны, нечеткая вертикальная структура дирекции привела к необходимости волевого принятия управленческих решений. Используемые подразделениями средства автоматизации представляли собой изолированные рабочие места, позволяющие решать только отдельные локальные задачи. Неразумность такого положения стала очевидной. По результатам анализа

ний документооборот, дублирование функций каждого сотрудника дирекции, существенно уменьшить трудозатраты, оперативно принимать решения.

Протяженность сети автодорог общего пользования, на которые распространяется юрисдикция дирекции Нижегородского областного дорожного фонда, более 10 тысяч километров. Удержать в человеческой памяти характеристики и техническое состояние каждого километра и сооружений на них, стоимостные показатели каждого элемента практически невозможно. Это многотомные собрания документов. А если еще учесть острую потребность в необходимости получения оперативной информации, то этот вопрос становится неразрешимым. Именно поэтому необходимо провести комплексную автоматизацию интегрированной технологии работы всех структурных подразделений дирекции, основой которой должна стать корпоративная база данных. При этом практически будет исключен промежуточный документооборот между производственными структурами, а сотрудники займутся анализом информации и подготовкой решений.



был сделан вывод о необходимости реорганизации дирекции и изменении схем документооборота.

Разработанная в дирекции структурная схема и функциональные изменения деятельности отделов позволили уменьшить внутрен-

Переход на новую информационную технологию потребует дополнительных знаний, навыков работы с компьютером. Это задача не одного дня. И хотя прошло еще очень мало времени после начала работы над систематизацией управления, уже сейчас ощущается улучшение работы дирекции в целом.

Владимир ЗАПОРОЖСКИЙ, главный специалист
Нижегородского филиала ОАО "ГипродорНИИ"

НЕ ХВАТАЕТ ТОЛЬКО... РАБОТЫ

Нижегородский филиал ОАО "ГипродорНИИ" — региональная проектно-изыскательская организация, с именем которой связаны труд и жизнь нескольких поколений изыскателей, прошагавших тысячи километров дорог, проектировщиков, выпустивших тонны проектов, и строителей, построивших многие километры автомобильных дорог, сотни мостов и транспортных развязок, десятки производственных баз, предприятий стройиндустрии, заводов по производству асфальтобетона, железобетонных конструкций, дорожных машин, АЗС, комплексов дорожно-эксплуатационной службы и сервиса и просто жилых домов и поселков.

Свою историю филиал ведет от проектного отдела Горьковского автодора, организованного в 1935 г. В 1938 г. отдел был преобразован в самостоятельную проектно-изыскательскую контору (ПИК) Росдорпроект при НКВД СССР, затем в филиал Гипродорстроя, Гипродортранса, Гипроавтотранса и, наконец, в 1969 г. он стал филиалом ГипродорНИИ.

Добрая память осталась у дорожников о первом директоре И.К. Корытникове, затем филиал возглавлял Г.П. Гурьев, В.А. Васкэ, В.П. Наследсков, А.А. Крезю. Сейчас руководит Нижегородским филиалом ОАО "ГипродорНИИ" А.В. Адров.

Постоянная зона деятельности филиала — в пределах центральных регионов России, однако его хорошо знают от Кавказа до Камчатки. Проектно-изыскательские работы выполнялись в самых разнообразных природных условиях — от степей и лесостепей до таежной и гор-

нотаежной зон, включая регионы распространения неблагоприятных инженерно-геологических процессов (просадочные грунты, болота, оползни, карст, вечная мерзлота).

Перечисление всех запроектированных и построенных объектов заняло бы многие страницы. Но, как всегда, главные стройки еще впереди. В непростых условиях проектируются и строятся сейчас автодорожные обходы крупных городов: Уфы, Кирова, Владимира, Нижнего Новгорода.

Так, строящийся участок западного обхода Уфы в Республике Башкортостан (протяженность 27 км, II техническая категория) проходит по району с активным развитием сульфатно-карбонатного карста и оползневых процессов. Включает в себя проект моста через Белую длиной 730 м с пролетами до 120 м, 2 транспортных развязки в разных уровнях и 5 средних мостов. Начато строительство обхода Кирова протяжен-

“ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВО. РЕМЕСЛА. ЗАНЯТОСТЬ”

Так называлась общероссийская выставка-ярмарка продукции и услуг малого бизнеса, проходившая в Нижнем Новгороде с 30 июля по 4 августа.

На выставке, которая проводилась на территории ВАО “Нижегородская ярмарка” в рамках мероприятий, посвященных 10-летию возрождения предпринимательства в России, были широко представлены продукция и услуги малого бизнеса и художественных промыслов. Состоялись аукцион по лизингу автомобилей ГАЗ, конкурс перспективных идей и проектов, семинары для молодых предпринимателей.



КУДА ТЕЧЕТ “ВОЛГА”

В истории отечественного машиностроения событие: на Украине открылся цех конвейерной сборки легковых автомобилей “Волга”.

Все началось шесть лет назад, когда в северной части Симферополя была создана станция технического обслуживания автомобилей Горьковского автозавода. Через некоторое время появились филиалы в Севастополе, Керчи, Алуште, Евпатории. В декабре 1995 года на базе СТО начал действовать завод по сборке автомобилей “ГАЗель”, на котором только в прошлом году было собрано более 2,5 тыс. легких грузовиков. А в мае 1997 года в Симферополе открылся цех конвейерной сборки автомобилей “Волга”. Его мощность — 1500 машин в различном исполнении в год. На от-

ностью 21 км I технической категории с 5 транспортными развязками в разных уровнях, 9 мостами и путепроводами. Его трасса пролегла по заболоченному району со сложными инженерно-геологическими условиями. Продолжается строительство обхода Владимира по дороге Москва—Нижний Новгород—Казань. Его протяжение 57 км, I техническая категория. Идет работа над глубоким обходом Нижнего Новгорода. Здесь филиал впервые столкнулся с необходимостью массового применения одномерных песков для строительства земполотна. Проблема была решена совместно с СоюздорНИИ.

Начало строительства и проектно-изыскательские работы по многим другим объектам сдерживаются только отсутствием финансирования.

Филиал переживает нелегкие времена. Общее сокращение объемов проектно-изыскательских, строительных работ и хронические

неплатежи привели и к существенному сокращению коллектива. Удалось сохранить лишь основной костяк изыскателей и проектировщиков. У нас имеется отдел инженерных изысканий, оснащенный необходимым комплексом оборудования и располагающий сертифицированной инженерно-геологической лабораторией, и статус аккредитованного базового экспертного центра.

Несмотря ни на что продолжаем техническое перевооружение. Для проведения диагностики и паспортизации используется передвижная дорожная лаборатория КП-514, современное геодезическое оборудование. В 1996 году обследовано свыше 500 км эксплуатируемых дорог с применением непрерывного радиолокационного зондирования дорожной одежды и земполотна.

Гордостью филиала является комплекс по автоматизированному проектированию пересечений и

крытии нового завода присутствовал президент ОАО “ГАЗ”, бывший министр автомобильной промышленности Николай Пугин, который назвал это событие “перспективным и чрезвычайно важным для украинских и российских машиностроителей”.

За многолетнюю историю Горьковского автозавода подобное произошло только однажды: почти 40 лет назад в Польше по лицензии ГАЗа был налажен выпуск легендарной “Победы”.

УРАГАН “НАЕХАЛ” НА МОСТ

24 мая северные районы Нижегородской области пострадали от мощного урагана.

Наибольшие разрушения ураган произвел в Воскресенском районе. Стихия, сопровождавшаяся ливневым дождем и градом, в мгновение ока повалила десятки опор линии электропередачи и телеграфных столбов, оставив район без связи, электроэнергии и дороги. Разрушены многие здания. В деревне Красный Яр досталось даже сельскому кладбищу: ураган повалил кресты и памятники, а могилы сровнял с землей. На дороге в Воскресенское разбушевавшаяся стихия с корнем выворотила мост через овраг.

Общий ущерб, причиненный ураганом, оценивается примерно в 8 млрд рублей. Для устранения последствий стихийного бедствия в пострадавшие районы было направлено около полумиллиарда рублей и специальный стройотряд.

ЖИЛИ-БЫЛИ

Денежные доходы населения Нижегородской области за январь — апрель 1997 года снизились на 8,4 процента по сравнению с тем же периодом прошлого года.

Номинальные денежные доходы нижегородцев, по данным областного Комитета государственной статистики, в среднем за месяц (в январе — апреле нынешнего года) в расчете на одного жителя составили 545,7 тыс. рублей. Реальные доходы (то есть за вычетом обязательных платежей и взносов) уменьшились за год на 19,4 процента. За этот же период доля свободных денег на руках населения сократилась на 12,3 процента, а покупки валюты, наоборот, увеличилась на 5,2 пункта.



Инженерно-геологическая лаборатория отдела инженерных изысканий. Лаборанты Т.Н. Буторина и Н.М. Корязина ведут исследования группов для дороги Москва—Нижний Новгород.



Игорь КИРЬЯНОВ, историк

СИБИРСКИЙ ТРАКТ

“БОЛЬШАК”

В транспортных связях нижегородской земли ведущая роль издавна принадлежала Волге и Оке — крупнейшим водным магистралям Восточно-Европейской равнины. Даже в зимнее время, покрытые льдом, они служили удобными дорогами для езды на лошадях.

Наряду с речными путями города и селения нижегородского края издавна были соединены между собой и с другими губернскими городами и Москвой сетью сухопутных дорог. Среди них особо выделялись своим значением некоторые старинные тракты, существовавшие на протяжении многих столетий. Первенство среди них по праву принадлежало сухопутным дорогам общегосударственного значения, соединявшим Москву с Нижним Новгородом и продолжавшимся далее через Казань в далекую Сибирь.

История этих дорог пока еще мало известна. Однако она представляет несомненный интерес для изучения экономических связей Поволжья, Урала, Сибири с Центром. Эта история выявляет некоторые детали внутренней жизни России разных эпох — способы, маршруты передвижения, систему перевозки почты и т.д. Наконец, история этой дороги проливает дополнительный свет на ряд вопросов,

связанных с судьбами выдающихся людей России, прежде всего участников российского освободительного движения.

До появления железных дорог на нижегородских “большаках” — крупнейших транзитных дорогах, ведущих через территорию края с запада на восток и в обратном направлении, — круглый год было людно. По личным и казенным надобностям двигались путники на одной, двух, трех лошадях с ямщиками или на своих подводах, иногда в каретах, запряженных несколькими лошадьми. Лихо мчались, обгоняя других, фельдъегери, курьеры и почтовые тройки. Тянулись обозы с товарами. От Москвы в сторону Владимира и далее к Нижнему Новгороду шла и старинная этапная дорога на Восток, издавна снискавшая печальную славу главного пути в сибирскую каторгу и ссылку. В народе она называлась Владимиркой, а в официальной литературе и в документах — Сибирским трактом. По Владимирке, звеня кандалами, тянулись осужденные на каторгу, медленно брели колонны пеших людей, приговоренных к ссылке. И тех, и других сопровождал вооруженный конвой. Довольно часто на пути от Москвы к Нижнему Новгороду появлялись и закрытые черные повозки. В них в сопровождении жандармов везли

“особо важных государственных преступников”. В числе их были А.Н.Радищев, декабристы, вслед за которыми поехали героические женщины — их жены, участники кружка М.В.Петрашевского.

“ЯМСКИЕ ОХОТНИКИ”

На почтовых трактах примерно через 20—30 верст располагались почтовые станции, где ожидали смены лошадей и ямщиков путники, ехавшие с подорожными — документами, соответствующими современному проездным билетам. На почтовые станции поступала почта, предназначенная для близлежащей округи, посылки, переправлявшиеся особой “тяжелой почтой”, газеты и журналы, которые должен был забирать на станции сам подписчик или те, кому он поручал это. Принимали и получали на почтовых станциях и денежные переводы.

Все перевозки пассажиров и почты обеспечивали ямщики, жившие рядом с почтовыми станциями. Число ямщиков и лошадей на станциях зависело от оживленности тракта. В крупных транспортных центрах оно было довольно значительным. В 1621 году в Н.Новгороде, по данным Писцовой книги, было 153 ямщика, а в начале XIX столетия — 507 ямщиков при об-

щей численности населения города около 10 тысяч человек.

Ямщики, или “ямские охотники”, освобождались от части повинностей и жили в особых слободах. Однако далеко не каждому ямщику удавалось иметь собственных лошадей, нередко он попадал в зависимость от предприимчивого хозяина. Так, в 1807 году арзамасский купец В.В.Монахов подрядился поставить на почтовую станцию Теплово Ардатовской округи “на год 19 лошадей со всеми к оным принадлежностями”.

В течение многих столетий дороги, соединявшие Москву с Нижним Новгородом, были грунтовыми на всем протяжении. Их поддержание в проезжем состоянии, ремонт мостов издавна обеспечивались трудовой повинностью окрестного населения.

В 1761 году был опубликован специальный правительственный указ, устанавливавший ширину проезжих дорог, а также порядок их содержания. В документах нижегородского Печерского монастыря содержится выписка из этого указа: “...велено большие проезжие дороги содержать ширину 10 сажен, а по Санкт-Петербургскому тракту 30, а по прочим трактам по 15 сажен”. Для поддержания указанной ширины предписывалось “учинить по обе стороны дороги рвы”. Эти рвы не позволяли путникам выезжать на соседние поля и защищали дорогу от вторжения окрестных землевладельцев.

В 60—70-х годах XVIII столетия это предписание выполнено на всех основных дорогах страны. Следы старинных трактов с ослывшими рвами по сторонам, обсаженными чаще всего березами, можно поныне встретить в современном Богородском и некоторых других районах области. В народе их издавна называли “екатерининскими большаками”.

**“... А ЕЗДУ
ОТ МОСКВЫ ... ДО
НОВАГОРОДА
НИЖНЯГО ПОЛ ТРИ
РУБЛЯ”**

Сибирский тракт, или Владимирка, начинался от Москвы. Путники, ехавшие по нему, прибывали сначала во Владимир, двигаясь примерно по направлению современной автомагистрали Москва—Горький. Далее на Нижний Новгород ехали двумя разными путями —



через Судогду на Муром и далее вдоль правого берега Оки до Н.Новгорода. Второй и, видимо, более древний путь вел от Владимира на Вязники, Гороховец и выходил к устью Клязьмы. Ехавшие этим путем переправлялись через Оку выше устья Клязьмы, что избавляло их от дополнительной переправы через реку. После переправы эта дорога проходила через р. Горбатов и в районе современного г.Богородска соединялась с дорогой, которая шла от Мурома на Н.Новгород.

Древность пути от Владимира через устье Клязьмы подтверждается летописанием и сохранившимися документами. По сообщению русских летописей, около устья Клязьмы в 1365 году нижегородский князь Борис Константинович встречал своего брата Дмитрия Константиновича, шедшего в Нижний с московским войском. На сохранившемся в копии чертеже горбатовской округи, относящемся к первой половине XVII столетия, показаны дорога к перевозу через Оку и нечто вроде причальной стенки на ее правом берегу.

Перевоз, который издавна носил название Лисенский, или Лисенковский, по одноименной деревне на левом берегу Оки, упоминается также в документах, относящихся к истории крестьянской войны под руководством С.Т.Разина. В октябре—начале ноября 1670 года восставшие крестьяне взяли под охрану Лисенский перевоз и не пропускали через него правительственные войска, спешившие на помощь карательным отрядам в Арзамас. "На Лисенском перевозе... воровских людей собралось много и сидят в окопе..." — доносил в Москву воевода Ю.Долгорукий.

Первые сведения о регламентации поездок из Москвы в Н.Новгород относятся к концу XV столетия. В Судебнике Ивана III (1497) имеется раздел "Указ о езде". В нем есть запись: "А езду от Москвы до Володимеря рубль с четвертью... до Мурома пол два рубля, до Стародубских князей вотчины пол два рубля... до Новгорода Нижняго пол три рубля".

ПО ЭТАПУ

Путь от Владимира через Вязники, Гороховец и Горбатов в списке населенных мест Нижегородской губернии за 1859 год называется Старо-Московской дорогой. Он был прямым продолжением знаменитой Владимирки — этапной дорогой, по которой шли в Сибирь осужденные на каторгу и в ссылку.

Средний дневной переход по территории Нижегородчины для следовавших по этапу составлял 20 — 25 километров в день, которые надо было пройти в любое время года независимо от погоды. Всего в пути по нижегородскому краю

арестанты и ссыльные находились 11 и более дней.

Известно, что декабристов, петрашевцев и других "особо опасных преступников" перевозили в специальных повозках в сопровождении жандармов значительно быстрее, чем передвигались пешие арестанты. По воспоминаниям А.И.Герцена, его везли в ссылку, делая до 200 верст в день. Однако ночлеги "государственных преступников", а возможно, питание их и сопровождавших их жандармов в ряде случаев могло быть связано с тем, чтобы оградить их от контактов с посторонними людьми.

ПОЧТОВАЯ ДОРОГА

В отличие от этапной почтовая дорога заметно изменялась с течением времени и в зависимости от сезона. С наступлением зимы маршрут Сибирского тракта на нижегородском участке, по сообщению "Военно-статистического обозрения" был следующим: "Зимой же дорога проходит по самому берегу Волги, куда и переносятся станции". В путевых записях М.Невзорова, ехавшего из Москвы в Казань зимой 1800 года, указывается: "От Нижнего дорога зимняя начинается Волгою и до самой Казани по ней продолжается... Знаменитая река сия... зимою, покрывшись льдом, делает для саней легкую и гладкую дорогу. Во многих местах поднимаются с нее на берег и, проехавши селение, опять на нее спускаются".

О поездке зимой по льду Волги из Н.Новгорода в Казань писал в письме от 19 марта 1851 года Н.Г.Чернышевский: "В Нижнем останавливались мы на полтора часа... Оттуда до Казани дорога была большею частью по Волге, на которой уже были провалы под конец, на первой станции от Нижнего, где дорога идет через талы, затопленные водой.. Но на второй станции ям-

щик напугал нас чрезвычайно рассказами о том, как опасно ездить", особенно по "Кудьме теплой речке", которая проела лед.

Сведения о поездках по Сибирскому тракту через Н.Новгород мы находим в письмах и художественных произведениях многих выдающихся людей России. Иногда они бывают обстоятельными, но чаще краткими. А.С.Пушкин во время своего путешествия в Поволжье и на Урал осенью 1833 года проехал по всему нижегородскому участку Сибирского тракта, но оставил о нем всего две краткие записи, сделанные на почтовых станциях в Чугунах и Васильсурске.

А.С.Пушкин выехал из Москвы 29 августа 1833 года и 2 сентября прибыл в Н.Новгород. Путь от Москвы до Нижнего занял у него четыре с половиной дня.

НОВОЕ ШОССЕ

Жизнь вносила свои коррективы в историю сухопутных связей Нижнего Новгорода с Москвой. К началу 50-х годов XIX века было проложено новое шоссе на Москву по левобережью Оки, которое начиналось в Кунавинской слободе — на территории Нижегородской ярмарки. Оно намного сократило путь товарам и пассажирам, следовавшим на ярмарку и в Нижний.

"Шоссе проведено по направлению из Н.Новгорода через Владимир в Москву, оно проходит в Нижегородской губернии по Балахнинскому уезду только 52 с половиной версты и пролегает по местности совершенно ровной. На всем его протяжении с обеих сторон тянется густой лес, большею частью болотистый, и кроме двух станций — Орловки, в которой 3 двора, и Черноречья, в которой 4 двора, нет ни одного селения по тракту, только изредка встречаются отдельно стоящие постоялые

дворы. Плата по этому шоссе полторы копейки за версту и лошадь, проезд в продолжение года вообще незначительный, только к ярмарочному времени весьма увеличивается, вообще же проходит до 30 тысяч лошадей, за которых платятся шоссеиные деньги".

В первые годы после постройки Московской шоссеиной дороги движение по ней было оживленным лишь во время ярмарки. Это, видимо, можно объяснить тем, что езда была небезопасной и связанной со многими неудобствами, так как шоссе проходило по глухому, тогда очень малообжитому лесному краю. Не случайно во время ярмарки ведущие до нее дороги издавна брались под охрану специально прибывавшим полком уральских казаков.

Краткое упоминание достоинства нового шоссе из Нижнего Новгорода в Москву отмечено Н.Г.Чернышевским в письме от 4 мая 1853 года: "От Нижнего по шоссе поехали гораздо быстрее и спокойнее, так что сделали 390 верст гораздо менее, нежели в двое суток".

Открытие нового шоссе, соединившего кратчайшим путем Н.Новгород с Москвой, сыграло немаловажную роль при выборе трассы будущей железной дороги Москва—Н.Новгород. Во всяком случае первоначально существовал проект соединения Н.Новгорода с Москвой по трассе, близкой к Старо-Московскому тракту.

Возникновение новой шоссеиной дороги между Нижним Новгородом и Москвой привело к значительному спаду движения на старых трактах и превратило их в дороги местного значения. С пуском в эксплуатацию железной дороги Москва—Нижний Новгород и с развитием волжского судоходства прекратила свое существование и этапная дорога — арестантов и ссыльных стали перевозить поездами и пароходами.



Владимир ИШИН, старший прораб Сергачского ДРСР

ПЛОХО РАБОТАТЬ НЕ ВЫГОДНО



Об авторе.
Владимиру Ивановичу Ишину — 47 лет. В 1974 году после окончания Рязского дорожного техникума получил направление в Сергачское ДСУ. Работал мастером, прорабом, в настоящее время старший прораб. Считается одним из лучших специалистов-практиков в дорожном строительстве. По итогам областного конкурса был удостоен звания «Лучший прораб».

В моей трудовой книжке после окончания техникума указано только одно место работы — Сергачское ДСУ. Почти четверть века на одном месте, в одном коллективе. За эти годы наша организация несколько раз меняла свое название, превратившись в конце концов из чисто дорожно-строительного управления в дорожное ремонтно-строительное подразделение ОАО «Нижегородавтодор». Но дело, понятно, не в названии, а в сути: мы действительно стали меньше строить.

Оно и обидно, ведь в последние годы в строительстве многое изменилось в лучшую сторону. Если раньше главным для нас было — давать план, объемы, километры, то сейчас — качество и сроки. А от чего они зависят? Это вам любой рабочий скажет — от материалов, техники, отношения людей к делу. Материалы у нас, я бы сказал, первоклассные, техника — любая. На

своих дробилках можем получить любую фракцию. И битум теперь не чета тому, что был раньше. Об отношении к делу и говорить не приходится: плохо работать не выгодно ни начальнику, ни рабочему.

Если спуститься теперь на землю, к нашим проблемам, то главная из них, с моей точки зрения, — подготовка дорожных кадров. Молодежь в ДРСР по пальцам можно считать. Уйдут «старички», кто придет им на смену?

Кстати, с чего начинается специалист? По себе знаю — с терминологии. Если дорожник путается в определениях, не может понять, чего от него хотят — толку не будет, это во-первых. Во-вторых, настоящего специалиста узнаешь по желанию работать, профессиональному азарту. Чем выше темп строительства, тем лучше у него настроение. И в-третьих, специалист — это когда человеку стыдно плохо работать. Бывает, придешь домой уставший, весь в пыли, голова кругом от жары и грохота: а на душе праздник — хорошо сегодня поработали! И тогда себя уважать начинаешь.

За 24 года столько дорог в районе и области можно назвать «своими», что всех и не упомнишь. А вот тех людей, с кем пришлось их строить, помню хорошо. От бывшего начальника ДСУ, а ныне руководителя автодора Александра Дмитриевича Герасименко до нашего бесшумного начальника лаборатории контроля качества Марии Ивановны Артамоновой и ребят, с которыми каждый день вместе.

Давно заметил: понаблюдать за работой дорожных строителей у нас любят. Когда делали капитальный ремонт одной из транзитных улиц Сергача, от зрителей не было отбоя. Особенно от любопытных мальчишек. Им, конечно, интересно смотреть, как работает асфальтоукладчик и другая техника. И кто знает, может быть, кому-то из них предстоит стать дорожником.

Хорошо, что в нашем ДРСР не забывают о людях, не дают зачахнуть общественной и спортивной жизни в коллективе. Вот недавно ездили на областную спартакиаду, где, кстати, заняли первое место и даже получили денежный приз. Теперь готовимся к следующим соревнованиям. Ребята говорят, главное, чтобы форму не потерять. То есть чтобы работы у дорожников было побольше. Для них это самая лучшая тренировка.

Николай МАЛИНОВСКИЙ, начальник Сергачского ДРСР

ЧТОБ НЕ ПРОПАСТЬ ПООДИНОЧКЕ



Об авторе.
Николаю Михайловичу Малиновскому — 48 лет. Родом из Костромы. После окончания Костромского автодорожного техникума, в 1969 году был направлен в дорожно-строительное управление в г. Сергач. Прошел все ступени служебной лестницы от мастера до начальника управления, некоторое время работал в автодоре и дирекции дорожного фонда.

Сергачское ДРСР одно из старейших на Нижегородчине. Оно создавалось для строительства опорной сети дорог на юго-востоке области и обслуживало в свое время 5 районов. Постепенно каждый район обзавелся собственной дорожной организацией, да еще не одной, и теперь мы работаем исключительно на своей территории, хотя располагаем мощным дорожно-строительным потенциалом: АБЗ, парком скреперов, асфальтоукладчиков, битумовозов, самосвалов, железнодорожным тупичком, бетоно-растворным узлом, оборудованием для поверхностной обработки... Ну и, конечно, замечательными специалистами, подлинными мастерами своего дела.

При таком-то потенциале, слышу я уже не первый год, и автодор не нужен. Что касается автодора, у нас позиция такая: вместе легче справиться с проблемами и пережить смутное время экономического переустройства. Аргументов на этот счет предостаточно: приведу один, о котором

так здорово и точно сказал поэт: чтоб не пропасть поодиночке.

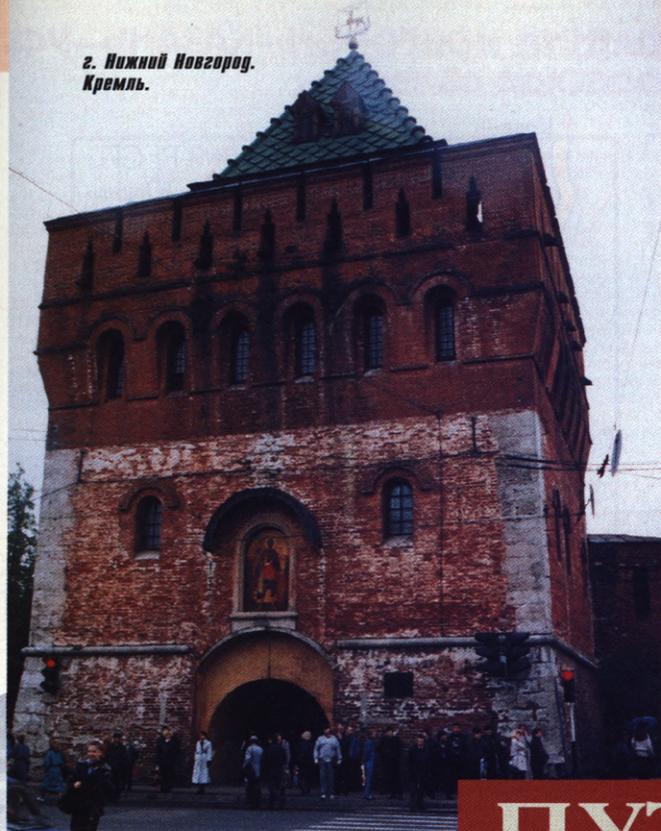
Число подрядчиков в области с каждым годом растет, а объемы дорожного строительства, во всяком случае в нашем районе, сокращаются. И если в 1996 году мы построили 28 км дорог, то в нынешнем выйдет только 16. И финансирование сократилось соответственно примерно на треть. А это значит, предстоит уволить работников, многие из которых отдали отрасли по 20 — 30 лет жизни. Каково резать по живому? Тем более если здесь вся твоя жизнь и судьба.

Как быть начальнику в этой ситуации, если он не враг себе и людям? Опять говорят, бери пример с соседей, которые занимаются бог знает чем, а потом уже дорогами. Но ведь тогда нужно половину дорожников уволить. Такой подход для меня, честно говоря, неприемлем. У меня своя колея: строить и обслуживать дороги, а не мотаться в поисках легких денег. Да и не хочется верить, что золотой век дорожного строительства в России позади. Дорожный потенциал обязательно будет востребован, новая жизнь — это новые дороги

С другой стороны, как руководитель вижу, что организация подсобных производств при ДРСУ заметно облегчает им жизнь: появляются «живые» деньги. Возможно, мы поздно спохватились? Сегодня в районе уже нет недостатка в заправочных станциях, магазинах, других структурах, где можно быстро заработать и «прокрутить» деньги. Правда, тут еще и люди нужны с особой хваткой, умением купить-продать с выгодой для себя. А нас, дорожников, испокон веков называли «дорожными волами», привычными к тяготам и лишениям, к неустрашимости жизни. Вот и теперь только в нынешнем мае полностью рассчитались за прошлый год по зарплате. Сегодня вместо нее выдаем авансы, в том числе продуктами. Недавно выдали песком — благо, под боком сахарный завод, другой раз — мукой.

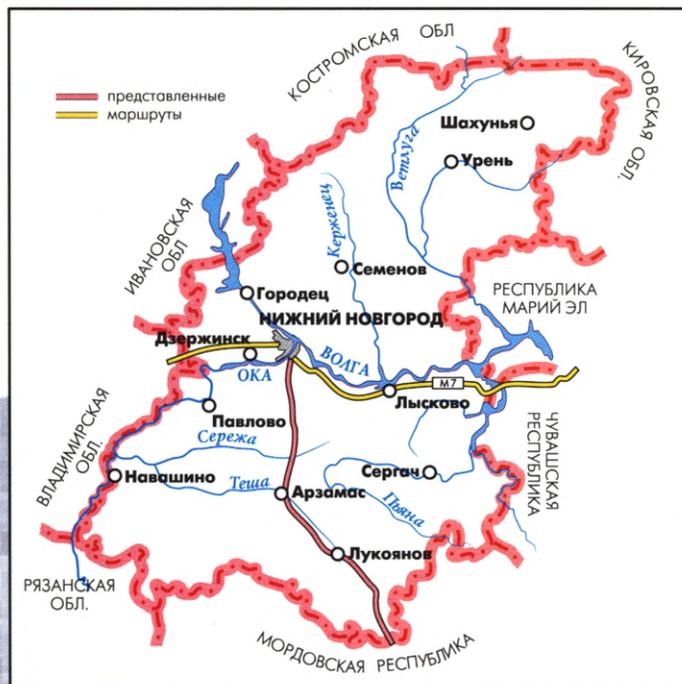
Недавно вышел у меня разговор с одним старым дорожником. Вспомнили, как водится, добрые дела, времена, когда от заказов на работу отбоя не было, а в конце он и говорит, дескать, дорожник ко всему привыкнуть может, и что зарплату мукой выдают, но вот привыкнуть к тому, что лето приходится работать в одну смену — выше его сил. Да разве такого человека на западный манер переделать можно! Это, чтобы он сначала о деньгах думал, а потом уже о деле.

г. Нижний Новгород.
Кремль.



Путеводитель подготовлен при содействии отдела эксплуатации Дирекции Нижегородского областного дорожного фонда.

Составитель Людмила Коваленко.
Компьютерная графика Саввы Сафонова.



ПУТЕВОДИТЕЛЬ ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ

НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ



НИЖНИЙ НОВГОРОД

административные центры
и крупные города



АРЗАМАС



Лукоянов

города и поселки городского типа



Криуша

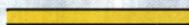
населенные пункты сельского типа

Починки

центры районов



железные дороги



магистральные федеральные
автомобильные дороги



прочие федеральные
автомобильные дороги



территориальные автомобильные дороги:



- основные



- прочие



границы областей

М 7

индекс и номер дороги



52

указатели и расстояния
между ними в километрах

)(ЖБ61-11(80)

мосты (материал постройки,
длина, ширина, грузоподъемность)



автозаправочные станции (АЗС)

б.; д.т.

бензин, дизельное топливо



автомобильные газонаполнительные
компрессорные станции (АГНКС)



станции технического
обслуживания автомобилей (СТОА)



гостиницы



площадки отдыха



посты ГАИ



таможни



посты весового контроля



бюро путешествий и экскурсий



пункты питания



пункты медицинской помощи



музеи



памятники и памятные места,
связанные с именами
замечательных людей



памятники военно-исторических
событий



памятники археологические



памятники архитектуры



церкви



реки, пристани



минеральный источник

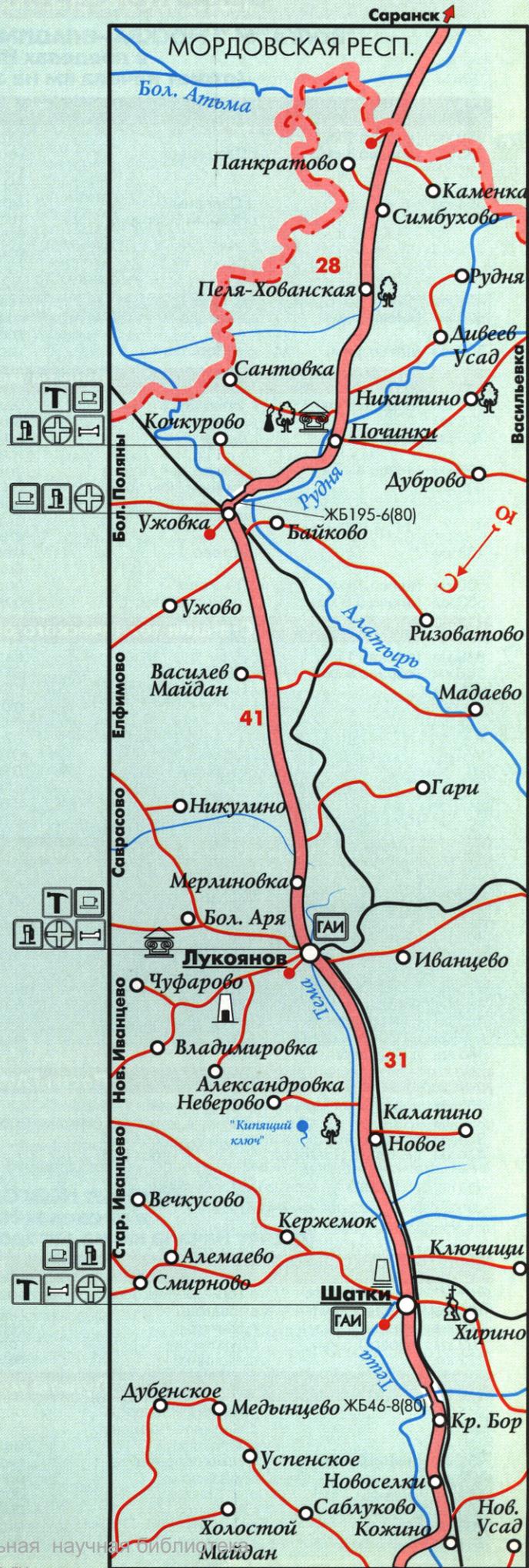


интересные объекты природы,
живописные места

"ВОЛГА" М 7 МОСКВА–ВЛАДИМИР–НИЖНИЙ НОВГОРОД–КАЗАНЬ–УФА в пределах Нижегородской области



НИЖНИЙ НОВГОРОД—АРЗАМАС—САРАНСК в пределах Нижегородской области



ОБЪЕКТЫ СЕРВИСНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

“ВОЛГА” М 7 МОСКВА—ВЛАДИМИР—НИЖНИЙ НОВГОРОД—КАЗАНЬ—УФА
в пределах Нижегородской области
(отсчет начала км на автодороге ведется от Москвы)

Гостиницы, мотели

380 км (вправо 1 км)		мотель “Ника”	пл.Дзержинского, 1	
386 км (вправо 8 км)	г.Дзержинск	гостиница “Дружба”	ул. Урицкого, 8	
		гостиница “Черноречье”		
		гостиница “Космос”	пр-т Циолковского, 71	
394 км	п.Северный	мотель “Север”		
405 км	г.Нижегород	гостиница “Заречная”	пр-т Ленина, 36	т. 52-49-40
		гостиница “Волна”	пр-т Ленина, 98	т. 96-19-00
		гостиница “Центральная”	пл.Ленина, 1	т. 34-59-34
		гостиница “Нижегородская”	ул. Заломова, 2	т. 30-53-87
		гостиница “Ока”	пр-т Гагарина, 27	т. 65-86-40
438 км	г.Кстово	гостиница	ул.Зеленая, спортивная школа	“Самбо”
500 км (влево 3 км)	г.Лысково	гостиница	ул. 50 лет ВЛКСМ, 2	т. 2-19-16
		гостиница частная	ул.Мичурина, СПТУ	
553 км (влево 1 км)	р.п.Воротынец	гостиница	ул.Зубова	т. 2-17-10

Пункты медицинской помощи

366 км (вправо 8 км)	г. Володарск	больница		
378 км	п. Пыра	больница		
386 км (вправо 10 км)	г.Дзержинск	больница	пр-т Циолковского, 55	
		травматология	пр-т Дзержинского, 17/2	
396 км (влево 4 км)	п.Березовая Пойма	больница № 36		т. 29-99-11
405 км	г.Нижегород	больница № 37	ул.Челюскинцев, 3	т. 56-47-03
		больница № 39	Московское шоссе	т. 46-53-98
		станция скорой помощи	ул.Пятигорская, 23	т.65-03-03
		станция скорой помощи	ул.Голованова, 69	т. 66-00-16
438 км	г.Кстово	медпункт	ул.Зеленая, спортивная школа “Самбо”	
		больница	ул. Талалушкина, 14	т. 2-22-58
500 км (влево 3 км)	г.Лысково	больница	ул. 50 лет ВЛКСМ, 14	т. 2-37-51
553 км (влево 0,5 км)	р.п. Воротынец	больница	ул.Космонавтов, 9	т. 2-12-45

Станции технического обслуживания автомобилей (СТОА)

380 км (вправо 1 км)		автосервис при мотеле “Ника”		
386 км (вправо 8 км)	г.Дзержинск	СТОА		
405 км	г.Нижегород	СТОА	Щербинки, 82	т. 66-44-83
		АО “Ока—Лада”	ул.Коминтерна, 43	т. 24-02-35
		“Ижавтомотехобслуживание”	ул. Кима, 86	т. 25-03-95
		“Газавтомотехобслуживание”	ст. Петряевка	т. 56-76-15, 59-46-68
437км	г.Кстово	СТОА на стоянке “Гепард”		
500 км	г.Лысково	СТОА		
		СТОА частная на АЗС		
546 км		СТОА частная	фермерское хоз-во Якимова	
553 км	р.п. Воротынец	СТОА частная	ул.Казанское шоссе	т. 2-11-35

Автозаправочные (АЗС) и газонаполнительные компрессорные (АГНКС) станции

352 км	д.Гладково	АЗС	б.; д.т.	448 км	д.Ветчак	АЗС	б.; д.т.
384 км	п.Лесной Кордон	АЗС	б.; д.т.	460 км	д.Горяньково	АЗС	б.; д.т.
398 км	п.Лесная Поляна	АЗС	б.; д.т.	468 км	с.Работки	АЗС	б.; д.т.
399 км	п.Строителей	АЗС	б.; д.т.	472 км	д.Малиновка	АЗС	б.; д.т.
405 км	г.Нижегород	АЗС	б.; д.т.	492 км	с.Летнево	АЗС частная	б.; д.т.
		АГНКС № 2	газ	493 км	с.Летнево	АЗС частная	б.; д.т.
		Московское шоссе, т. 46-05-24		498 км	г.Лысково	АЗС	б.; д.т.
432 км	д.Столбищи	АЗС	б.; д.т.	499 км	г.Лысково	АЗС	б.; д.т.
434 км	г.Кстово	АЗС	б.; д.т.	502 км	с. Трофимово	АЗС частная	б.; д.т.
441 км	д.Караулово	АЗС	б.; д.т.	526 км	с.Кременки	АЗС	б.; д.т.
442 км	с.Новоликеево	АЗС	б.; д.т.	551 км	с.Анатолевка	АЗС частная	б.; д.т.
445 км	д.Студенец	АЗС	б.; д.т.	553 км	р.п.Воротынец	АЗС	б.; д.т.

Посты ГАИ, весового контроля

358 км	поворот на Мулино	пост ГАИ	432 км	поворот на Зеленый Город	пост ГАИ
384 км		пост весового контроля	472 км	поворот на Работки	пост ГАИ
386 км	поворот на Дзержинск	пост ГАИ	502 км	г.Лысково	пост ГАИ
404 км	г.Нижегород	пост ГАИ	553 км	р.п. Воротынец	пост ГАИ

НИЖНИЙ НОВГОРОД—АРЗАМАС—САРАНСК
в пределах Нижегородской области
(отсчет начала км на автодороге ведется от Нижнего Новгорода)

Гостиницы

106 км (вправо 5 км)	г. Нижний Новгород	гостиницы	(смотри выше а/д “Волга”)	
140 км (вправо 0,2 км)	г.Арзамас	гостиница	пр-т Ленина, 206	
169 км (влево 1,5 км)	п.Шатки	гостиница	ул.1-й микрорайон	т. 2-12-63
222 км	г.Лукоянов	гостиница частная	ул.Октябрьская, 129	т. 2-15-41
	с. Починки	гостиница частная	ул.Ленина, 10	т. 2-14-32

Пункты медицинской помощи

17 км	г.Нижегород	больницы	(смотри выше а/д “Волга”)	
30 км	с.Ближнее Борисово	больница		
39 км (влево 0,5 км)	п.Каменский	медпункт		
102 км	п.Нижегородец	медпункт		
140 км (влево 0,7 км)	г.Арзамас	больница	ул.Кирова, 58	т. 4-05-43
169 км (влево 1 км)	р.п. Шатки	больница	ул.Федеральная	
208 км	г.Лукоянов	больница	ул.Горького, 4	т.2-19-71
221 км	с.Ужовка	медпункт		
	с. Починки	больница		т. 2-10-03

Станции технического обслуживания автомобилей (СТОА)

102 км поворот на Арзамас	г.Нижний Новгород	СТОА	(смотри выше а/д "Волга")	
137 км	р.п. Шатки	СТОА		
169 км (влево 2 км)	г.Лукоянов	частная СТОА	ул.Коммунистическая	т. 2-14-46
206 км	с.Починки	частная СТОА		

Автозаправочные (АЗС) и газонаполнительные компрессорные (АГНКС) станции

г.Нижний Новгород	АЗС	б.; д.т.	85 км с.Криуша	АЗС	б.; д.т.
17 км с. Ближнее Борисово	АГНКС № 2	газ	102 км поворот на Арзамас	АЗС	б.; д.т.
17 км с. Ближнее Борисово	АЗС частная	б.	117 км с.Кожино	АЗС	б.; д.т.
18 км с. Ближнее Борисово	АЗС	б.; д.т.	138 км р.п. Шатки	АЗС	б.; д.т.
19 км с.Митино	АЗС частная	б.; д.т.	141 км р.п. Шатки	АЗС	б.; д.т.
32 км	АЗС	б.	143 км р.п. Шатки	АЗС	б.; д.т.
39 км с.Нижегородец	АЗС	б.; д.т.	170 км г.Лукоянов	АЗС	б.; д.т.
58 км с.Богоявление	АЗС	б.; д.т.	207 км п.Ужовка	АЗС	б.; д.т.
			218 км с.Починки	АЗС	б.; д.т.

Посты ГАИ, таможенные

г.Нижний Новгород	таможенный пункт пр-т Гагарина	102 км поворот на Арзамас	пост ГАИ
14 км д.Ольгино	пост ГАИ	137 км р.п. Шатки	пост ГАИ
59 км с.Богоявление	пост ГАИ	169 км г.Лукоянов	пост ГАИ

ДОСТОПРИМЕЧАТЕЛЬНОСТИ

НИЖНИЙ НОВГОРОД

В неторопливом державном течении соединились у подножия Часовой горы волны двух равнинных рек России — Волги и Оки. Здесь в 1221 году князь Юрий Всеволодович, внук основателя Москвы Юрия Долгорукого, заложил новый город — Новгород Нижний. Под стук топоров лег первый венец первого сруба для первой башни нижегородского Кремля. Искусство русских мастеров каменного дела создало неповторимый памятник зодчества. Особенно хорошо побывать у подножия Кремля ранним утром или вечером, когда не спеша можно разглядывать башни и думать, думать. Каждый камень крепости побывал в руках людей, чьи жизни и судьбы для нас теперь так же интересны и загадочны, как послания из другого мира.

В Кремле еще в начале XIII в. построены были два каменных собора — Спасский и Архангельский. Первый не сохранился. А вот Архангельский, слава Богу, и поныне украшает Кремль. Именно в этот собор был перенесен прах Козьмы Минина. Недалеко от Архангельского собора поставлен обелиск Минину и Пожарскому. А рядом с мемориалом воинской славы предков — комплекс-памятник героям Великой Отечественной войны. Стены древнего Кремля принимают под свою защиту светлую память погибших. Немного выше Кремля по Оке расположен Благовещенский монастырь, основанный в XIII в. Благовещенский монастырь вместе с Печерским, что ниже по Волге, выполняет роль своеобразного форта на ближних подступах к городу. Когда смотришь на город с противоположного берега Волги, каменные постройки вырастают из водной глади реки видением легендарного города Китежа — их узорчатые шатры и главы изящными силуэтами рисуются на фоне береговых круч. Рождественская церковь купца Строганова всеми признана блестящим произведением искусства, так же как и церковь Смоленской богоматери — тоже "строгановского стиля".

Помимо памятников церковной архитектуры, до настоящего времени сохранились интересные образцы нижегородского гражданского зодчества. Все они, как братья и сестры, собрались вместе на большом участке окского берега между Кремлем и похвалинским оврагом. Сейчас Нижний большой промышленный



Набережная в г. Нижний Новгород.

город. Построено и создано нижегородцами немало. Люди там талантливые: крепко-накрепко строили крепость, не простой кладкой, а крестовую, а извесь так хитро и умело гасили, что схватывала камень и кирпич намертво, чтобы надежно, на веки веков.

Фролищева пустынь. Дзержинский район.

Монастырь в поселке Фролищи поражает четкостью планировки, цельностью композиции ансамбля и единством стиля всех его строений. Именно здесь прославленный живописец Симон Ушаков расписал иконостас, красоту которого мы можем оценить лишь по чужим описаниям.

Макарьевский Желтоводский монастырь. Лысковский район.

Величественно несет свои воды Волга. Памятниками минувших столетий стоят на ее берегах города и села. Среди них — древний Макарьев. Далеко разносилась слава о Макарьеве с его знаменитой на весь мир ярмаркой, бывшей

почти два века крупнейшим торгом, собиравшим товары не только по всей России, но и из Европы и Азии, Америки. Потом ярмарку перевели в Нижний Новгород, но основанный старцем Макарием в XV в. монастырь, несмотря ни на какие перипетии судьбы, остался. Сейчас он стал действующим женским монастырем. Купола Троицкого собора поражают красотой росписи его сводов и арок. Сторожевые башни, монастырские кельи, церкви, колокольни, старые стены, тишина и величавость всего ансамбля хранят многое в своей каменной памяти. В этом монастыре хочется разглядеть и ощупать руками его древнюю кладку и приложиться ухом: не расскажут ли они одну из чудесных былей, легенд или сказов о своей земле?

с. Шокино. Воротынский район.

От стоящего посреди села Шокино комплекса — холодной Петропавловской церкви (1783 г.) типа "восьмерик на четверике", пристроенной к ней в XIX в. колокольни и теплой Пятницкой клетской церкви — сохранилась лишь ярус-

ная церковь. Она интересна тем, что на ней подлинны наличники XVIII в., повторяющие в дереве изысканные формы каменных культовых и дворцовых построек в стиле барокко. Образцом прекрасной работы народных мастеров является кованый крест на главе, красивые личины-накладки. Частично сохранился интерьер церкви, резной иконостас XVIII в. и росписи на куполе.

**с. Быковка.
Воротынский район.**

Издалека с просторов р.Урги виден спокойный силуэт Рождественской церкви со стремительно возносящимся в небо шпилем колокольни. Это один из интереснейших храмов в стиле классицизма. Строгому и сдержанному внешнему облику церкви противопоставлен ее интерьер с великолепной лепкой по сводам, куполам, аркам и карнизам.

**с. Борисово-Покровское.
Дальнеконстантиновский район.**

Возможно, специалисты и усмотрят какие-то несоответствия формам классической архитектуры, но местные мастера, каменщики села Борисово-Покровское, почти два века назад вложили в свою работу душу. Вот поэтому и стоит это круглое, окруженное колоннадой, центрическое сооружение, завершенное куполом на высоком барабане. И видит ее каждый житель села.

**с. Хирино.
Шатковский район.**

Издалека с проходящей через село дороги виден силуэт церкви Иоанна Предтечи (1758 г.) — уникального памятника архитектуры барокко

*Макарьево.
Троицкий собор.*



середины XVIII в. Церковь смотрится как изящная скульптура, даже несмотря на разрушенные лестницы. Церковь — ее колокольня, высокий купол и фигурная глава — вся как бы стремится ввысь, сливаясь с воздухом и растворяясь в окружающем пространстве, призывая и людей устремлять свой взгляд на небо и звезды.

Арзамас.

Первые упоминания об Арзамасе, как о русской крепости и административном центре большого уезда, относятся к 70-м годам XVI в. Время его расцвета пришлось на середину XIX "золотого" века. Сюда сходились десять сухопутных дорог, и город славился торговлей, производством, каменщиками, резчиками иконостасов, золотым шитьем.

Живописен был силуэт старого Арзамаса, оживленный многочисленными церквями и колокольнями. И в наши дни многие уголки города сохранили дух старорусской провинции, что дало основание для включения его в список городов, требующих особенно бережного отношения к структуре планировки и сохранению внешнего облика.

Десятки памятников Арзамаса находятся под охраной государства. К примеру, мужской Спасский монастырь, основанный в 1556 г. Или сохранившийся здесь Спасопретображенский собор, который до сих пор производит величественное впечатление.

Примечательной частью старого Арзамаса была улица торговых рядов с аркадами по обеим сторонам — уникальное явление в русской архитектуре XVI—XIX вв. Но дошла до нас эта улица сильно перестроенной. Богатый и разнообразный силуэт придавал Арзамасу ряд башнеобразных, многоярусных церквей, завершавших склоны холма, на котором стоял город. Одной из них, к счастью, сохранившейся, является Ильинская церковь. Гордятся арзамасцы Воскресенским собором, величественным образцом эпохи позднего классицизма.

Всего и не перечислишь, чем можно любоваться в Арзамасе.

*Рождение
"золотой" холмы.*



КТО ПОНИМАЕТ, ПРИОБРЕТАЕТ МАШИНУ ОБСЛУЖИВАНИЯ АВТОДОРОГ МД-4



манипуляторного типа с кусторезной ножевой, цепной, пильной головками для механизации работ по очистке откосов и кюветов автомобильных дорог от кустарников, поросли мелких деревьев, удаления отдельно стоящих деревьев, подрезке крон деревьев.

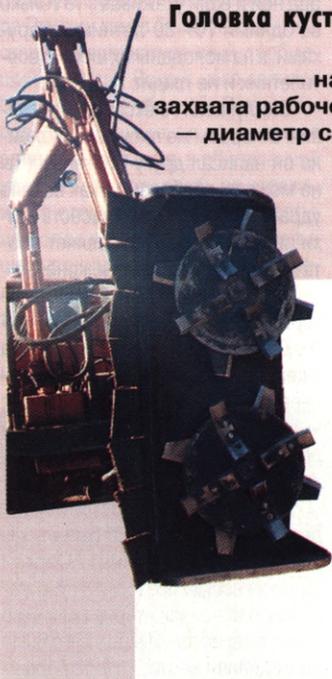
Кроме того, МД-4 применяется для выполнения всех видов работ с использованием бульдозерного оборудования СД-112, прицепных гидрофицированных транспортных средств, сменных рабочих органов: грейфера, ковша грейферного, обратной лопаты, ямобура и других.



- Базовая машина
Трактор – Т-150К
- Манипулятор:
– грузовой момент, не менее, кНм – 55
– наибольший вылет манипулятора, м –
- Габаритные размеры машины в транспортном положении, мм:
(ширина х высота х длина) –
2500 х 4000 х 9700
- Масса конструктивная машины,
не более кгс – 12000

Головка кусторезная ножевого типа

- наибольшая ширина захвата рабочего органа, м – 1,5
- диаметр срезаемого дерева, не более, см – 16
- высота покрова после среза, не более, см – 15



Головка кусторезная с пильным диском

- наибольшая ширина захвата рабочего органа, м – 1,2
- диаметр срезаемого дерева, не более, см – 20



Головка кусторезная цепного типа

- наибольшая ширина захвата рабочего органа, м – 1,5
- диаметр срезаемого дерева, не более, см – 4



Присоединяйтесь к компании понимающих

Просто позвоните
(08266) 3-35-23
3-34-32
3-33-25

**ОАО "Нелидовский
машиностроительный
завод"**
172500, г.Нелидово-4
Тверской обл.

Людмила ИВАНОВСКАЯ,
Александр БУДЫЛИН, начальник Большеволдинского ДРСУ (фото)

“ТЕПЕРЬ МОЯ ПОРА...”



От Нижнего Новгорода до села Болдино езды на машине часа три. В дороге поначалу я старалась запомнить все в мельчайших подробностях, чтобы потом поэтически описать дорогу, бегущие по небу облака, зелень травы, в которой прячутся желтые одуванчики. Но потом подумала: а зачем? Одно дело лежать в траве и смотреть, прищурившись, на солнце или следить за тем, как меняют свои очертания облака. И совсем другое — ехать по бетонке, провожать взглядом быстро меняющийся пейзаж да делать короткие записи в блокноте, на которые потом смотришь, как на иероглифы, — ничего не понять. Поэтому я решила спокойно сидеть, смотреть на дорогу и ждать встречи с тем благословенным уголком России, ради которого я и ехала. Убаюканная теплом и ровным ходом, я даже вздремнула...

...Александр, как и его бабушке Марии Алексеевне, всегда хотелось иметь дом. Не просто строение, а дом, где жила бы семья. Его родители постоянно кочевали по гостиним. Дом для них был вроде постоянного двора, где они дремали, зевали, ссорились, кричали на девочек и детей. И наконец располагались на ночлег.

И вот однажды бабушка наскребла вдовьи свои деньги и купила в Подмосковье усадьбу Захарово. Оставила верную няню Арину, поцеловала внучат и сказала, что на лето — милости прошу. С тем и уехала.

А вскоре и мать с отцом сообщили детям — едем к бабушке. Это была первая дорога и деревня в жизни Александра. Он надолго запомнил ямщика на козлах. Тот пел одну и ту же песню без конца, чем приводил мальчика в восторг. Ему нравилось вдыхать запахи дегтя, дыма и ветра. Немного пугали встречные псы. А как были любимы эти полосатые версты, редкие курные избы, холмы, поля и рощицы, еще голые по весне.

Это была столбовая дорога — холмистая, грязная, с пустыми сторожевыми будками. Александр в пути никто не докучал наставлениями. Езда понравилась ему, хотя трясло и подбрасывало.

В бабушкиной деревне будущий поэт впервые испытал любовь к соседской барышне.

Здесь же заболел и в три дня умер брат Николинка. Тут его и похоронили.

Не дождавшись осени, Пушкины выехали в Москву. Загрохотала несчастная их колыхама, немазаная, со стонущими колесами, рассыпающаяся от сухости. А в деревне остались и грусть, и радость, и любовь.

От легкого толчка я проснулась. Остановка. Вышли из машины немного размяться. Солнышко припекло. Собаки лениво грелись у забора. Женщины копались в огороде. И так хорошо пахло сиренью. Мы заехали в деревню Саши, нашего водителя. Ненадолго. И вот мы уже опять в дороге. До Болдина осталось совсем немного.

Чтобы скоротать путь, Александр рассказал нам местное предание, связанное с Пушкиным.

Недалеко от этой деревни, а от Болдина верст тридцать будет, жил барин с дочерью. Пушкин, совершая прогулки верхом, часто приезжал к своим соседям. Гулял с барышней, читал стихи, рассказывал смешные истории, чем и покорил ее сердце. Потом поэт уехал, женился, а у нее родился ребенок. Это дитя отдали

цыганке, и та его утопила. Место, где произошла трагедия, назвали “черной речкой”. Но цыганка не выдержала содеянного греха и бросилась в омут, который с тех пор зовется “цыганским омутом”.

Когда мы уже в музее спросили экскурсовода, не знает ли она что-нибудь про эту страницу жизни поэта, она призналась, что ничего не слышала. Да и как могло такое быть, удивилась женщина, если у Пушкина была невеста, он должен был жениться, а тут такое?!

Не знаю, виноват ли Александр Сергеевич в этой истории, но в одном из писем он оправдывался перед Натали, которая упрекала его в том, что он ездит из Болдина за тридцать верст к княгине Голицыной и наверняка вломится за ней. Поэт уверял ее в том, что чист перед ней и если ухаживает, то только за одними 70—80-летними старухами, а на молоденьких шестидесятилетних и не глядит.

Ох, лукавил Александр Сергеевич. В первом же письме из Болдина он написал другу Плетневу: “Ты не можешь вообразить, как весело удрать от невесты, да и засесть стихи писать”. А что вдохновляет поэта? Природа и женщины, конечно.

Или вот еще такой анекдот, который он вспоминал довольно часто. Дельвиг звал однажды Рылеева к двкам. “Я женат”, — отвечал Рылеев. “Так что же, — сказал Дельвиг, — разве ты не можешь отобедать в ресторации потому только, что у тебя дома есть кухня?”

Вообще, влюбчивость, обхождение, любовь к шутке были в характере всех Пушкиных. Сергей Львович всегда повторял, что с женой любая поездка теряет для него много прелестей. И еще у него была драгоценная черта, которая помогала ему жить, была залогом его счастья: он не был способен к долгой печали. Пролив слезу, он тотчас оживлялся, вспоминая острое слово или анекдот.

А дядя Василий Львович с его пирушками, экспромтами, кудрявой головой, в парижском фрачке?! Бросался в свет, картавил направо, а ночью падал без памяти.

О них с каким-то удовольствием, вздыхая, говорил Карамзин: “Все меняется на земле, одни Пушкины остаются неизменными”.

*Мы, право, весело здесь
время проводим.
И день, и ночь
в бостон играем,
Или всегда молчим,
Иль близкого будем.*

*Такую жизнь почесть,
ей богу,
Можно раем.*

Так писал Василий Львович, но итог такой жизни — разоренные родовые гнезда и долги.

“Я крепко думаю об отставке. Должно подумать о судьбе наших детей. Имение отца расстроено до невозможности. Умири я сегодня, что с вами будет?” — эти строки из письма Александра Пушкина к жене ясно показывают беспокойство поэта о будущности своей семьи.

“На днях отправляюсь в нижегородскую деревню, дабы вступить во владения оной”.

Ни отец Александра Сергеевича, ни дядя никогда не были в деревне Болдино, хотя были от нее однажды не так уж и далеко. Это было в 1812 году, когда все московское общество бежало от французов в Нижний Новгород...

Бонапарт жег Москву, и Сергей Львович со своим семейством трясся в мужицкой телеге, спасаясь.

В дороге произошло непредвиденное. На первой же остановке исчезла Арина. Вот только что она сидела, свесив ноги, сбоку, и вот ее нет. С вечера няня вела себя странно: хмурилась, морщилась, подвывала тихонько, шмыгала носом. Куда ж она запропастилась? Наконец они увидели ее: идет по дороге, держа в руках узелок с сухарями. Она шла в Петербург, к Александру Сергеевичу, Сашеньке, кабы не затерялся там один, не осиротел бы.

Александр не был один, он жил в Царском Селе, в лицее, находился среди друзей, но такой любви к себе он, наверное, никогда и не знал.

Пройдет много лет, и по этой дороге поедет Пушкин в Болдино, наверняка вспоминая этот порыв Арины Родионовны. И вот что интересно. Первое стихотворение, которое написал Пушкин в Болдинскую осень, называлось “Бесы”.

Мне думается, что эта тема навеяна нянюшкой, которая, когда он был маленьким, входила тихонечко в комнату и садилась у его постели в ногах. Позевывая, она рассказывала о бесах. Бесов было множество. Лешие были в озере, у мельницы, за домом в деревне. Они мастера аукаться и щекотать. А в трубе они то-о-ненько так поют. А бывают и завоют, чтобы извести. Надо спать, повторяла нянюшка, отвер-





Памятник А.С. Пушкину,
закрыты
П.Комов и Н.Козова.

нитесь к стене, по сторонам глазами-то не водите.

Нянька Арина знала много суеверного, что безумно нравилось Александру. Еще она слыла гадалкой. Когда она садилась с замусоленной колодой карт и шептала для дома, для сердца, что сбудется, что минется, чем сердце успокоится, Александр не мог отвести взгляда от ее рук и весь обращался в слух. Он видел, как менялись лица родителей — то бледнели, то улыбались.

Он любил святочные гаданья. Арина разрешала ему смотреть, как гадали девушки, потому как он дитя и при нем можно, не стыдно. Девки гадали по голосам, что раздавались в ночи. Кому какой выпадет, такой и муж будет. Чистый, дробный колокольчик — на сторону пойдешь. Разговор и смех с добродушной руганью — к сговору. Лай собаки — муж сердитый.

Потом он долго не спал. Все у него чудесным образом в голове мешалось — снег, босоногие девки, звуки, месяц.

Потом он засыпал. Странное дело: он говорил и читал по-французски, лицом пошел в деда-арапа. А сны были русскими: снег да снег, ветер да домовая в углу.

За два года до Болдинской осени Арина умерла. Александр Сергеевич будто осиротел. Но и в новой деревне он не забывал свою старушку, видел все те же сны... Или стихи?..

...”Я рад, что добрался до Болдина. Написать что-нибудь мне бы очень хотелось”.

Вот так незаметно передвигаясь то на телеге, то на колымаге, то на тройке с бубенцами, под песню ямщика и свист, налегке и со скарбом, вместе с домашними Пушкина, или только с ним вдвоем, пройдя версты и версты дорог, то пыльных, то мокрых, то занесенных снегом, под хохот леших и лай собак, а где и молча, подремывая, мы въехали в Болдино. Только не осенью, а в самый последний день весны...

ровье его крепло, и наступала пора его литературных трудов.

Первая осень. Сентябрь, из Болдина.

“Приехал я в деревню и отдыхаю... Что за прелесть здешняя деревня. Вообрази: степь да степь, соседей ни души; езди верхом сколько душе угодно, пиши сколько вздумается, никто не помешает. Уж я тебе наготовлю всячины, и прозы, и стихов”.

Вторая осень. Октябрь, из Болдина, 1833 г.

“Вот уже неделю, как я в Болдине, привожу в порядок мои записки о Пугачеве, а стихи пока еще спят...”

“Я пишу, в хлопотах, никого не вижу. Знаешь, как описывают мои занятия: как Пушкин стихи пишет — перед ним стоит штоф славнейшей настойки — он хлоп стакан, другой, третий — и уже начнет писать! Это слава!”

“Как я живу и похорошел ли я? Во-первых, отпустил себе бороду; ус да борода — молодцу похвала; выйду на улицу, дядюшкой зовут. Просыпаюсь в семь часов, пью кофе и лежу до трех часов. Недавно расписался, и уже написал пропасть. В три часа сажусь верхом, в пять в ванну и потом обедаю картофелем да грешневой кашей. До десяти часов — читаю. Вот тебе мой день, и все на одно лицо”.

Третья осень.

“Вот уже скоро две недели, как я в деревне. Скучно, мой ангел. И стихи в голову нейдут. И роман не пере-

писываю. Читаю Вальтер Скотта и Библию. Видно, нынешнюю осень мне в Болдине не прожить. Погожу еще немножко — не распишусь ли. Коли нет — так с богом и в путь”.

В доме мое внимание привлек диван с разбросанными на нем книгами — Пушкин много читал, и письменный стол из красного дерева, простой, без всяких украшений, на тоненьких ножках. На столе чернильный прибор, подсвечник, гусиное перо, исписанные листы бумаги, отложенная в сторону книга. Чуть приоткрытый ящик стола и кресло, немного отодвинутое в сторону, — будто Пушкин только что вышел, может быть, к нему зашли крестьяне или слуга принес кофе. Потом он снова вернется сюда и запишет.

Менялась усадьба, разрастался парк, менялись постройки, разрушалась церковь, теперь ее восстанавливают, дом стал музеем, день рождения поэта сделали днем поэзии. А теперь день его рождения станет “красным днем календаря”, праздничным, нерабочим днем.

Ну вот и все. Пришла пора прощаться. Уходя от Пушкина, прошлась по тропинкам и аллеям, вдохнула аромат потрясающей сирени. Оторвала листик от старой ветлы, которой больше двухсот лет, значит, она помнит Пушкина. Подняла перо грача, которые нашли в этом парке себе пристанище и по-хозяйски здесь покрикивают. Что еще можно унести с собой? Наверное, кусочек неба, оно не изменилось за двести лет, оно помнит Александра Сергеевича, и еще луч солнца, что и мне блеснет надеждою печальной.

Пусть будет Болдино навеки незабвенно.



Горбатый мостик.

ARCTIC MACHINE OY, Suonenjoki
ЗАО "Арктик Машин" —
дочерняя компания в Москве

А М

FINLAND—RUSSIA

СОВМЕСТНЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ И ЛИЦЕНЗИОННЫЕ ПРОИЗВОДСТВА

- ТОМЕЗ
- РУСМАШ
- КОРМЗ
- АМУРДОРМАШ

Санкт-Петербург
Нижний Новгород
Кемерово
Амурский край

ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ КОМПЛЕКСНОГО ВСЕСЕЗОННОГО СОДЕРЖАНИЯ И УБОРКИ ДОРОГ И ПРИДОРОЖНОЙ ПОЛОСЫ



- ВСЕ ВИДЫ ОТВАЛОВ
ДЛЯ РАБОТЫ ЗИМОЙ
И ЛЕТОМ
НА МАГИСТРАЛЯХ
И В ГОРОДЕ
- ПЕСКО-СОЛЕ-
РАЗБРАСЫВАТЕЛИ
- ЩЕТКИ
И ПОЛИВО-МОЕЧНОЕ
ОБОРУДОВАНИЕ
- НОЖИ СТАЛЬНЫЕ,
ТВЕРДОСПЛАВНЫЕ,
РЕЗИНОВЫЕ
- КУСТОРЕЗЫ

ЦЕПИ ПРОТИВОСКОЛЬЖЕНИЯ И ЗАЩИТЫ ШИН

(для сельхозтехники,
карьерных самосвалов,
любых видов транспорта)

ПОГРУЗЧИКИ WILLE
с полным набором
вспомогательного
оборудования

**ГИДРОМАНИПУЛЯТОРЫ
HIAV**

**КАПИТАЛЬНЫЙ
РЕМОНТ ДИЗЕЛЕЙ**
западного производства
(в Финляндии)

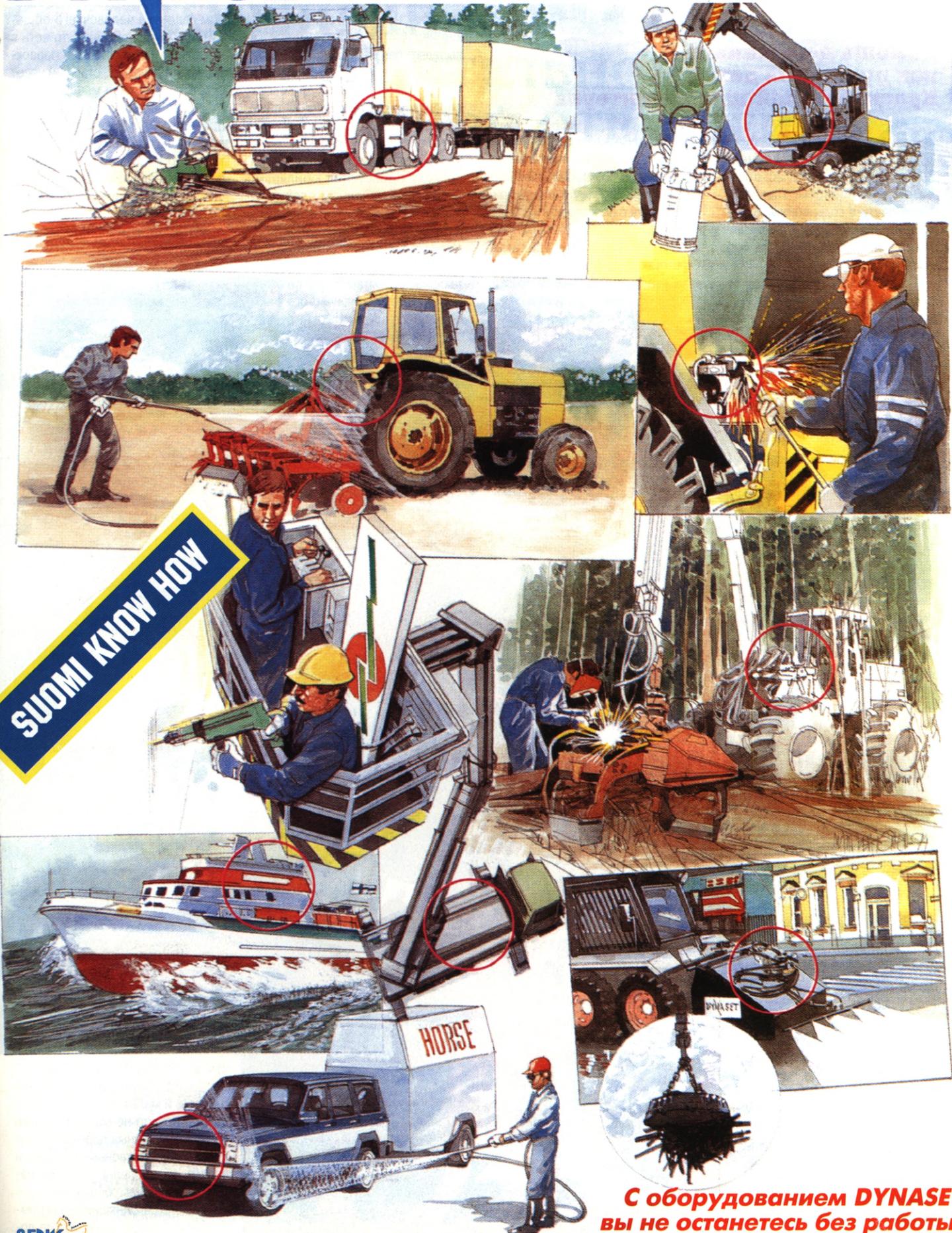
**ОБОРУДОВАНИЕ
ФИРМЫ DYNASET,**
работающее в любых условиях
при наличии техники,
имеющей гидравлическую систему:

- Электрогенераторы (220 и 380 В, до 70 кВт)
- Сварочные аппараты
(легчайший в мире — 17 кг —
переносной сварочный аппарат постоянного тока)
- Подъемные магниты (до 20 кВт)
- Моющие устройства высокого давления
(до 1600 Бар, 300 л/мин)
- Компрессоры (до 5000 л/мин)
- Другие гидравлические аксессуары и оборудование

ЗАО "Арктик Машин"
107061, г. Москва,
ул. 9-й Голый, д. 16, строение 3
Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.booksite.ru

DYNASET

Продукция высоких технологий
на российском рынке



SUOMI KNOW HOW

С оборудованием DYNASET
вы не останетесь без работы!

Закажите нам полный прайс-лист по тел.: (095) 964 38 10

E-mail arctic@corbina.com.

ОН ВКЛЮЧАЕТ В СЕБЯ ОСНОВНЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ОБОРУДОВАНИЯ. СВЫШЕ 60 НАИМЕНОВАНИЙ.



Вологодская областная универсальная научная библиотека

www.booksite.ru

Иван КОЗЛОВ, Юрий АСТАШИН (фото)

БОЛЬ РАЗДЕЛЕННАЯ...

Помощь дорожников — как нужна она детям Красноборской школы-интерната

Школа эта по вполне понятным для своего времени причинам появилась в селе Красноборске Ульяновской области в годы войны. Здесь жили и учились сироты, лишившиеся родителей, — в шести бараках около сотни человек.

Потом пришла Победа над врагом, но победить одним разом разруху, нищету, печальные социальные, демографические последствия войны страна не могла, и потому продолжила опеку над самой беззащитной и ранимой частью общества — детьми. Учебное заведение в Красноборске начало называться так: школа-интернат для детей-сирот и лишенных попечения родителей. Все эти годы государство обеспечивало этот и другие интернаты такого же профиля всем необходимым: оно как бы признавало свою вину за несовершенство системы, где есть место страданию ребенка. В роскоши тут никогда не купались, но были и хлеб, и книги...

Были до недавнего времени. Пока не произошла переоценка ценностей и не стала расхожей фраза о том, что жить под солнцем имеют право богатые и сильные.

Откуда у обездоленных ребят богатство и сила? И они оккупировали вокзалы, свалки, грязные подъезды... Если права поговорка, что дети — совесть нации, то как же бессовестно мы стали жить!..

Выплеснуться на улицы, пополнив собой среду криминального мира, могли и красноборцы. У них не хватало средств на оплату воспитателям, на питание, одежду. Незавидная участь ждала детей, если бы на помощь им не пришел Ульяновский автодор.

Критические дни настали для интерната около трех лет назад, и тогда же сюда впервые заглянули представители дорожной организации. Заглянули не ради любопытства. Как признается директор заведения

Александр Васильевич Аполлонов, "самостоятельно наш коллектив не разрешил бы всех хозяйственных и финансовых проблем, которые пришли вместе с перестройкой".

Ну сами посудите: "на ремонт" за это неполное трехлетие при самых скромных затратах школе понадобилось около 500 миллионов рублей, и ровно половину этой суммы ей вы-

делил автодор. Он проложил к интернату асфальтированную дорогу, распалал приусадебный огород, возводит сейчас банно-прачечный комбинат, испытывая сам хронические недостатки в горячем, все же выделяет бензин и сюда.

Ежемесячно педагогический коллектив устраивает для своих воспитанников праздник "С днем рождения", на котором, как ясно из самого названия, и номера художественной самодеятельности, и подарки адресуются юбилярам. Подарки, в основном одежду — платья, шапки, обувь, свитера, — покупают детям дорожники. Благодаря такой вот финансовой помощи, не расходуются алименты, причитающиеся ребятам, и они по окончании этого специфического учебного заведения получают на руки не ахти какие большие деньги, но все же сумму, так необхо-

димую для первых самостоятельных шагов в нашей сложной взрослой жизни.

Здесь воспитываются по закону "единого человеческого общежития". Живут семьями, то есть в каждом из бараков есть и первоклашка, и выпускник, старший несет ответственность за младшего, соответственно возрасту и полу распределяются обязанности... Словом, педагоги приучают детей к тому, что в мире есть справедливость, что если не родители, то общество поможет им обрести себя, протянет им руку помощи.

Интернатовцы верят, что так оно и будет, ибо видят, как искренне, породному относятся к ним автодорожники. Неспроста два года подряд опрос выпускников показывает

Представитель автодора А.В. Зинин (слева) беседует с директором школы-интерната А.В. Аполлоновым и его заместителем по учебно-воспитательной работе Г.А. Кузьминой.



С днем рождения тебя, малыш, и будь счастливым.

Танцуют воспитанницы, им пока всего...

что они хотели бы овладеть профессией строителя-дорожника — и девочки, и мальчики.

Но автодор не сможет решить всех их жизненных проблем — тут нужны государственные решения в защиту обездоленных, во имя нашего завтрашнего общества.

За день сегодняшний — огромное спасибо вам, ульяновские дорожники.

Что будет завтра с красноборцами?

ВЫСОКОКАЧЕСТВЕННЫЙ КАМЕННЫЙ МАТЕРИАЛ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬНОЙ И ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛЕЙ



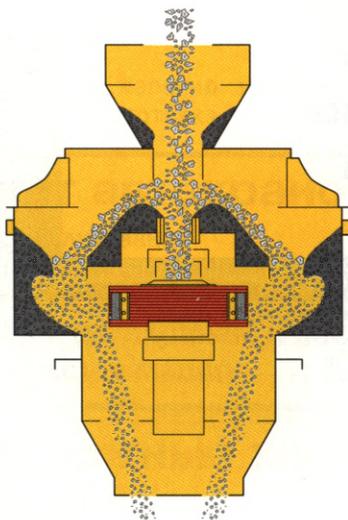
Полный спектр конусных дробилок, включающий дробилки Hydroscone (Хайдрокон) тысячной серии и серии Varmax Дуорастор (Бармак Дуопактор), означает, что компания Svedala (Сведала) может обеспечить Пользователя именно той дробилкой, которая нужна для производства высокока-

годаря уникальной гидравлической системе управления — Hydroset (Хайдросет). Характерной особенностью дробилок этой серии является специальная форма камеры дробления, позволяющая поддерживать постоянный размер разгрузочной щели дробилки вне зависимости от степени износа марганцевистой стали футеровки.

Дробилки серии Бармак Дуопактор сочетают в себе, с одной стороны, испытанный временем принцип работы роторной дробилки с вертикальным валом, с другой — новый принцип гидрокаскадной подачи материала — Hydrocascade (Хайдрокаскад), и с третьей — принцип дробления "камень дробит камень". Благодаря этому, при невысоких текущих затратах, используя дробилки Бармак Дуопактор, можно получать кубовид-

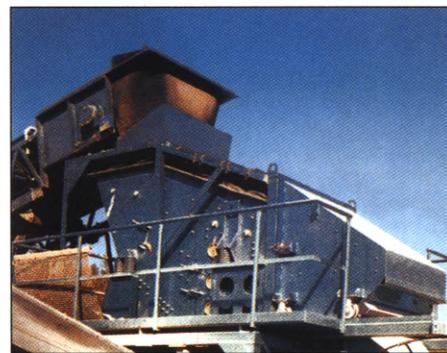
ный щебень мелких фракций и/или качественный дробленый песок для строительных работ.

Сведала является также мировым лидером в производстве грохотов, поставляющим все возможные типы грохотов для любой цели, любой



качественного кубовидного каменного материала — щебня, дробленого песка любой крупности, до самой мелкой фракции.

Серия дробилок Хайдрокон включает в себя модели различной производительности — от 200 до 2000 т/ч. Все они, будучи сложными современными машинами, просты в управлении. Бла-



потребности. Последним достижением в этой области является грохот Duo-Flo (Дуо Фло), в котором в полной мере используются преимущества принципа разделения при свободном падении для отсева как крупно-, так и мелкозернистых материалов.

Что бы Вам ни понадобилось — стационарные или мобильные дробильно-сортировочные заводы, просто дробилки или грохоты, иные элементы дробильно-сортировочных систем — без колебаний звоните нам. Сведала поможет Вашему предприятию достичь высококлассных результатов в производстве каменных материалов для строительных работ.

SVEDALA



SVEDALA РОССИЯ

(Головной офис)
192289 Санкт-Петербург
пр. 9-го Января, 15А
Тел. +812-172 46 33
Факс +812-172 79 89

109052 Москва
Нижегородская ул. 33
Тел. +095-742 78 95
Факс +095-742 78 96



Капитальное и
Дорожное
Строительство



Коммунальное
Хозяйство



Открытые Горные
Работы



Переработка Отходов

Где Вы сможете
увидеть самые современные
машины, оборудование
и технологии в действии?

MOS'97 CON



*Впервые в России и СНГ!
Уникальная демонстрационная выставка*

26-29 августа, 1997
Москва
Центральный Аэродром

Вы увидите в работе машины и оборудование для:
капитального строительства
дорожного строительства
открытых горных работ
коммунального хозяйства
переработки отходов

Это приглашение на бесплатный вход одного посетителя на выставку Мос-Кон '97, которая состоится 26 - 29 августа 1997 года в Москве. Заполните его и возьмите с собой на выставку!

Имя, фамилия: _____ Должность: _____

Название организации: _____

Адрес: _____

Город: _____ Индекс: _____ Страна: _____

Телефон: _____ Факс: _____

Участвуете ли Вы в выборе или приобретении оборудования/услуг для Вашей фирмы/отдела? Да Нет

Являетесь ли Вы читателем журнала "Строительство и Строительная Индустрия" в настоящее время? Да Нет

Если нет, хотели бы Вы получить бесплатную подписку на ССИ? Да Нет

Подпись _____ Число _____

Ксерокопии этого приглашения не действительны. Для получения дополнительных приглашений на выставку, свяжитесь с нами по тел. (095) 246-0911 факсу (095) 246-0712 в Москве.

ПОРЯДОЧНОСТЬ И ПРОФЕССИОНАЛИЗМ — ЗАЛОГ УСПЕХА!

◆◆◆ ЗАО "Центросоль"

- ◆ **ЩЕБЕНЬ
ГРАНИТНЫЙ**
- ◆ **ПЕСОК РЕЧНОЙ**
- ◆ **СОЛЬ ТЕХНИЧЕСКАЯ ДЛЯ ПОСЫПКИ ДОРОГ,
ПЕСКО-СОЛЯНАЯ СМЕСЬ**



Наш постоянный заказчик
Правительство Москвы

Москва, ул. Октябрьская, дом 7, строен. 3.
тел.: 288-87-88/7905/2354 факс: 288-81-52



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



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

Ремонт автокранов

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

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

Передвижные компрессорные станции

ПВ-10/8М1
НВ-10Э
НВ-10/8М2
ПКСД-5,25

Гарантия
2 года



Акционерное общество
закрытого типа

ВТОПАРТНЕР

Тел.: (095) 152-1815,
152-9079
Факс: (095) 152-7160

Вологодская областная универсальная научная библиотека
www.vobooks.ru

СПЕЦОДЕЖДА НА ВАШ ВКУС



ОБЪЕДИНЕННЫЙ ОПТОВЫЙ СКЛАД ШВЕЙНЫХ МАТЕРИАЛОВ И ФУРНИТУРЫ

**МОСКОВСКАЯ ОБЛ.,
Г. ЩЕРБИНКА,
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ 39**

Ткани: (095) 712-71-
Спецодежда: 712-83-
Фурнитура: 712-86-

ФИЛИАЛЫ:

Ростов-на-Дону: (8632) 35-
Волгоград: (8442) 71-
Воронеж: (0732) 55-
Иваново: (0932) 38-
Минск: (017) 278-
Киев: (044) 444-
Нижний Тагил: (3435) 23-
Железноводск: (86532) 4-
С.-Петербург: (812) 166-
Донецк: (0622) 92-
Краснодар: (8612) 57-
Пенза: (8412) 69-
Пермь: (3422) 33-
Саратов: (8452) 25-



ИНТЕРНЕТ:

<http://www.textiles.ru>



"РЕГИТОН"

ПАРТНЕР ДОРОЖНИКА

ЗАО "РЕГИТОН" —
официальный
дилер
"Хитачи"
в России.

Поставка
(экскаваторы, запчасти)
Обслуживание.
Обучение.

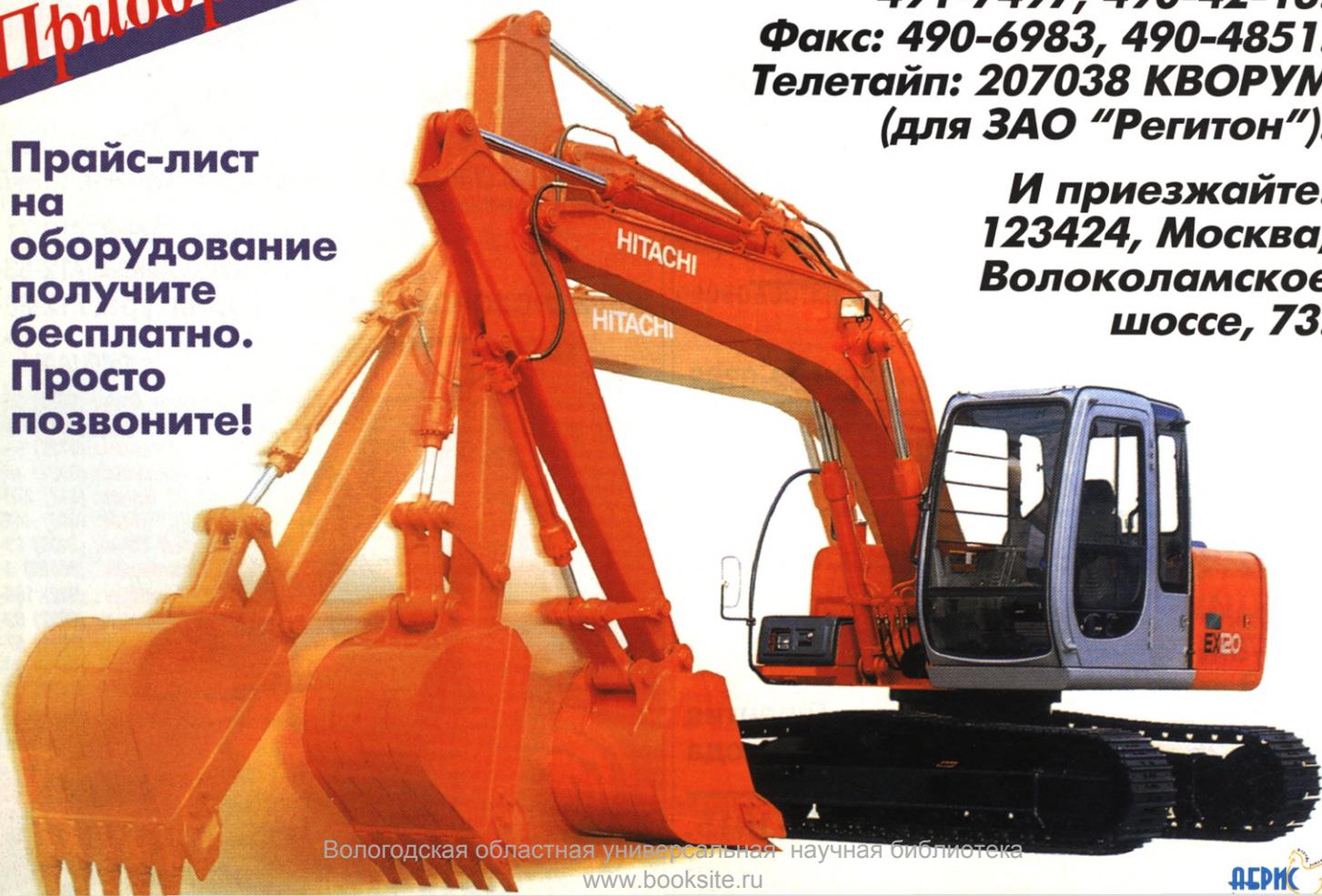
Приобретите любую технику в рассрочку
от 1 года до 3 лет

**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.**

**Прайс-лист
на
оборудование
получите
бесплатно.
Просто
позвоните!**





BAV ENTERPRISES



Ремонтные работы по санации трещин на Московской кольцевой автомобильной дороге

СОВЕРШЕННАЯ ТЕХНИКА — СОВЕРШЕННЫЕ ДОРОГИ

ОБОРУДОВАНИЕ И МАТЕРИАЛЫ
ДЛЯ РЕМОНТА ДОРОГ, ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ

СЕРВИСНОЕ И ГАРАНТИЙНОЕ
ОБСЛУЖИВАНИЕ

Ждем Вас на выставке Мос-Уон'97
с 26 по 29 августа в Москве. Офис 4030



Оборудование для разогревания
резино-битумных мастик и заливки трещин



Оборудование для разделки трещин



Швонарезчик



Представительство
BAV Enterprises в России

113035, Москва
Софийская набережная, 34В, подъезд 1
Тел. (095) 231-9766, 231-1862, 233-5195
Факс: (095) 233-5967



Машина для комплексного ямочного ремонта

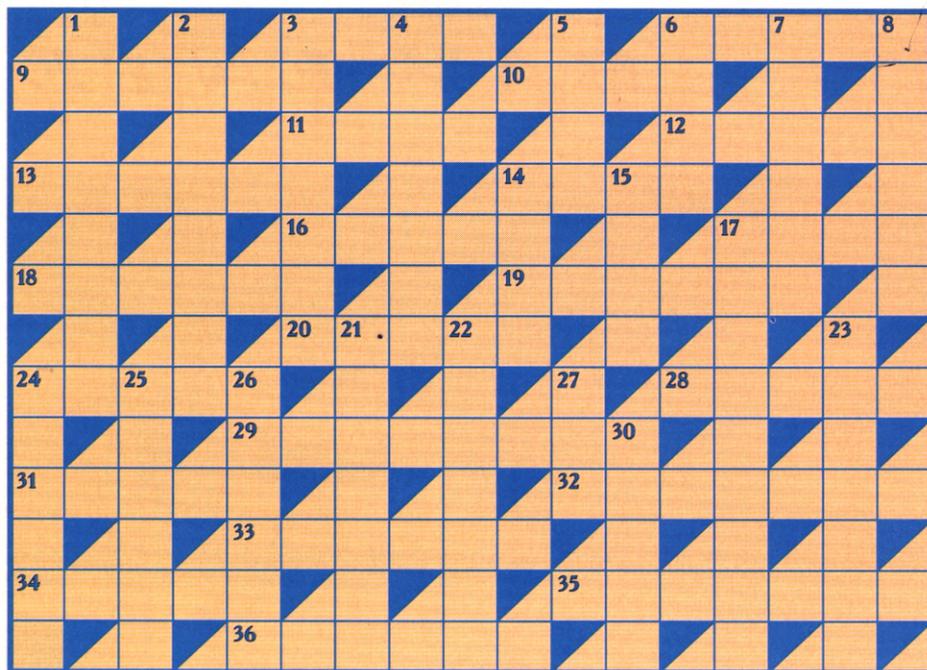
Вологодская областная универсальная научная библиотека

www.bav.com

КРОССВОРД

По горизонтали: 3. Одноактная драма в Испании в XIII—XVIII веках. 6. Равнина, на которой стоит г.Токио. 9. Наконечник для соединений жил электрического кабеля с клеммами. 10. Чилийский певец, автор и исполнитель революционных песен. 11. Автомобильная крепежная деталь. 12. Город в Кемеровской области на реке Томь. 13. Река, левый приток Камы. 14. Часть автомобильного колеса. 16. Английский мореплаватель, совершил второе после Магеллана кругосветное плавание. 17. Боевой порядок войск в европейских армиях XVII—XIX веков. 18. Столица Канады. 19. Русский гравер. Репродукционная резцовая гравюра на меди. 20. Русский советский поэт, драматург, автор пьес в стихах "Слава", "Сын Рыбакова", киносценария "Свинарка и пастух". 24. Способ спортивного плавания. 28. Марка отечественного мотоцикла. 29. Новгородский княжеский посадник с 1054 г., воевода похода на Чудь и др. 31. Город в Челябинской области — один из центров отечественного автостроения. 32. Соцветие с укороченной, иногда утолщенной осью, на верхушке которой сидят цветки. 33. Приемно-усилительная электронная лампа. 34. Род кустарников семейства вересковых. 35. Человек, прикрывающий неискренность притворным чистосердечием. 36. Город в КНДР на Японском море.

По вертикали: 1. Механическая бесступенчатая передача для плавного регулирования частоты вращения исполнительного механизма. 2. То же, что полное сопротивление. 3. Суспензия графита в воде, применяется в электровакуумных приборах. 4. Тригонометрическая функция. 5. Испанский живописец, представитель сюрреализма. 6. Марка отечественного велосипеда. 7. Марка японского легкового автомобиля. 8. Лицо командного состава в вооруженных силах. 14. Деталь ременной передачи, колесо, обод которого имеет цилиндрическую форму. 15. Река, левый приток Оби. 17. Кузов легкового автомобиля с откидывающимся верхом. 21. Английский физик, создатель (1858 г.) телефонного аппарата. 22. Российская лыжница, неоднократная чемпионка мира и Олимпийских игр. 23. Немецкий пионер ракетной техники. 24. Энергопоглощающее устройство автомобиля. 25. Советский архитектор, автор мемориального ансамбля в Саласпилсе. 26. Совокупность людей, предметов, образующих что-либо



целое. 27. Рыба семейства лососевых. 30. Химический элемент.

целое. 27. Рыба семейства лососевых. 30. Химический элемент.

ОТВЕТЫ НА КРОССВОРД, ОПУБЛИКОВАННЫЙ В № 7

По горизонтали: 5. Байкал. 6. Сервиз. 9. Меломан. 11. Беляев. 12. Феерия. 13. Экватор. 18. Палитра. 19. Маэстро. 20. Хурма. 21. Фагот. 24. Боровик. 25. Пеликан. 30. Петиция. 32. Сальто. 33. Пальто. 34. Корифей. 35. Цербер. 36. Импорт.

По вертикали: 1. Партер. 2. Заметка. 3. Семафор. 4. Синтез. 7. Топаз. 8. Реглан. 10. Фигура. 14. Рисунок. 15. Кремний. 16. Панацея. 17. История. 22. Формат. 23. Каратэ. 26. Резонер. 27. Визит. 28. Дилемма. 29. Стайер. 31. Сатира.

АБОНЕМЕНТ на журнал
Автомобильные дороги (индекс издания)
 (наименование издания) | Количество комплектов |
 на 19__ год по месяцам

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----

 Куда
 (почтовый индекс) | (адрес)
 Кому
 (фамилия, инициалы)

ДОСТАВочНАЯ КАРТОЧКА
 ПВ место литер на журнал
Автомобильные дороги (индекс издания)
 (наименование издания)

Стоимость	подписка	_____ руб.	_____ коп.	Количество комплектов:
	пере-адресовки	_____ руб.	_____ коп.	

 на 19__ год по месяцам

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----

Куда
 (почтовый индекс) | (адрес)
 Кому



9-12 сентября 1997

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ВЫСТАВКИ В МИНСКЕ

Cars & Motors Fest

Магистраль Дорожный сервис

ЗА ПОДРОБНОЙ ИНФОРМАЦИЕЙ ОБРАЩАЙТЕСЬ:

220033, г. Минск, ул. Серафимовича, 11

Тел.: (017) 230-86-40, 230-86-18

Факс: (017) 227-30-85, 227-43-83

ОРГАНИЗАТОР
ЦЕНТР XXI ВЕК



МИРОВОЙ ЛИДЕР В ПРОИЗВОДСТВЕ ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНЫХ МАШИН — КОРПОРАЦИЯ "КЕЙС"

Погрузчики с обратной лопатой "Кейс" — наибольший объем производства в мире. Посетите наш стенд на выставке "Mos con' 97"

580 Super LE	595 Servopower
Двигатель:	
Мощность, (л.с.)	
90	96
Погрузчик:	
ковш/высота разгрузки, (куб. м/м)	
1/2,96	1/2,75
Обратная лопата:	
глубина/вылет, (м/м)	
5,57/6,65	5,86/7,08
Рулевое управление	
4x4	4x4x4
Эксплуатационный вес, (кгс)	
7820	7820



Представительство в России АО "Фалкон"

тел./факс: (095) 195-2287, тел.: (095) 195-8667
продажа, лизинг, обслуживание, обучение



Приглашаем вас посетить стенды №№ 113, 115 объединенной группы итальянских производителей дорожных машин на выставке

МОС-КОН' 97

С 26 по 29 августа 1997 года на Московском Центральном аэродроме по адресу Ленинградский проспект за зданием аэровокзала

Прогрессивная технология для дорог высшего класса, комплект машин и оборудования для всех видов дорожно-строительных работ

Для всех поставляемых машин гарантируется техническое обслуживание европейского класса, обучение персонала в России и в Италии правилам эксплуатации машин и оборудования.

<p>Асфальтосмесительные установки; горелки для сушильных барабанов и асфальтосмесительных установок; фильтры. BERNARDI IMPIANTI SPA</p>	<p>Асфальтоукладчики; катки вибрационные; машины для холодного фрезерования асфальта. BITELLI SPA</p>	<p>Организация совместных производств по дорожно-строительной технике; маркетинг; экспорт-импорт металлообрабатывающего оборудования. STANITALIANA SPA</p>
<p>Установки для битумных эмульсий; установки для модифицированного битума; котлы нагревательные; бетоноукладчики. MASSENZA SRL</p>	<p>Установки для дробления, сортировки и промывки базальтовых и известковых пород. COMEC SPA</p>	

Ждем ваших заказов
A/O "СТАНИТАЛИАНА" благодарит за сотрудничество
ул. Марио Идиоми, 6 — 20090 Ассаго (Милан), ИТАЛИЯ, Via M. Idiomi, 6 — 20090 Assago (MI) — ITALIA

Тел 1 оди 8-кв

MARTIMEX

ALFA a.s.

**ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНАЯ
И ЛЕСНАЯ ТЕХНИКА
ПРОИЗВОДСТВА
ЧЕХИИ
И
СЛОВАКИИ**

- ◆ катки
- ◆ дорожные фрезы
- ◆ погрузчики
- ◆ экскаваторы
- ◆ запасные части

НОВИНКА!

Реализация со склада в Москве и на заказ



**Москва, ул. Красного Маяка, 19
тел./факс (095) 314-49-73, 315-13-83, 315-32-83, 315-34-47**

