

АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ

1-98

◆ **Первая
пятилетка МСД**

◆ **Интервью
с губернатором
Аманом Тулеевым**

◆ **Дела и заботы
кемеровских дорожников**

НАЗНАЧЕНИЯ

Постановлением Правительства Российской Федерации от 31.12.97 заместителем руководителя ФДС России назначен САДЫГОВ Фамил Камилевич.



Ф.К.Садыгов родился в 1968 году в Нахичевани. В 1993 году окончил Московскую государственную академию управления по специальности «Экономика и управление на транспорте», работал на руководящих должностях различных организаций, с 1995 года — в государственных структурах. Ф.К.Садыгов был консультантом в Министерстве финансов РФ, начальником управления в Госналогслужбе России, заместителем начальника управления ФДС, заместителем директора дирекции «Доринвест».



Приказом Федеральной дорожной службы России от 21 января 1998 года директором Дирекции по реализации программы «Дороги России» назначен МИХАЛЕВ Владимир Николаевич.

ПРЯМАЯ ЛИНИЯ

От уплаты земельного налога, как известно, освобождены предприятия за земли, занятые федеральными автомобильными дорогами общего пользования. Кто может установить такую же льготу за земли, занятые территориальными автомобильными дорогами? (ВОЛКОВ А.П.)

Органы законодательной (представительной) власти субъектов Российской Федерации или органы местного самоуправления в соответствии с статьями 13, 14 Закона РФ от 11 октября 1991 года №1738-1 «О плате за землю» (в редакции Федерального закона от 9 августа 1994 года №22-ФЗ).

Ю.С.БУДАНОВ,
консультант отдела
законодательно-правовой работы
ФДС России

Владимир СТАРОСТИН,
Виктор ЗАГУМЕННОВ (фото), наши корр.

СВЕТ МОСКОВСКИХ ОКОН

С 10 по 12 декабря 1997 года в Москве проходило XI заседание Межгосударственного Совета дорожников (МСД)

**ЗДРАВСТВУЙ
И ПРОЩАЙ...**

Итак, Межгосударственный Совет дорожников, верой и правдой отслуживший свой пятилетний срок, уходит в историю, уступая место новому органу с более высоким — межправительственным — статусом, но с той же аббревиатурой: МСД. Отныне у дорожников появляется возможность быстрее превращать свои идеи и договоренности в конкретные решения и документы, завизированные главами правительств. Меняется статус, а вместе с ним, будем надеяться, улучшится и отношение к МСД в некоторых странах.

До сих пор это отношение, мягко говоря, было символическим. Многие вопросы годами кочевали из заседания в заседание, а дело ограничивалось обещаниями да разговорами. Средства на работу секретариата МСД перечислялись с опозданием, за пять лет на заседаниях так и не появились первые лица в дорожной отрасли ряда государств. Это не касается России, Белоруссии, Казахстана, от которых на МСД всегда присутствовали первые лица в дорожной отрасли.

В истории Межгосударственного Совета, кажется, еще не было случая, когда в его работе участвовали бы представители всех стран СНГ. На нынешнее заседание не приехали делегации из Молдавии, Узбекистана, Туркменистана. Привычным делом стало делегирование — в том числе для подписания протокола Межгосударственного Совета! — руководителей и специалистов второго плана.

Поэтому не приходится удивляться тому, что при всем старании секретариата Межгосударственного Совета и отдельных государств дорожникам стран СНГ до сих пор не удалось договориться о применении единых стандартов и нормативов, общих требований к качеству строительства, объединить усилия в решении актуальных научных задач, подготовки специалистов-дорожников высшего звена, производстве приборов, техники... Именно с этим печальным грузом и хотелось бы попрощаться участникам

XI заседания МСД, с надеждой приглядывающимся к новому межправительственному органу.

ЭКСПРЕСС-ИНТЕРВЬЮ
Дмитрий СЕЛИВАНОВ,
заместитель председателя
коллегии Межгосударственного
Экономического
Союза (МЭК):



На приеме у вице-премьера
Правительства России В.Б.Булгака.

— Дорожников СНГ можно поздравить с большим событием — новым статусом их профессионального союза и пожелать всем плодотворной работы. В то же время отмечу, что проблемы, о которых говорилось на заседании МСД, еще не решены и одним повышением статуса они не могут быть решены в принципе. Предстоит серьезная совместная работа, психологическая перестройка: надо привыкнуть к равноправному партнерству, к возможным компромиссам, сделать все для перехода к более демократическому и в то же время жесткому в части выполнения своих обязательств стилю сотрудничества.

Николай СЕРЕГИН, первый заместитель руководителя ФДС России:

— Я бы назвал прошедшее заседание этапным. На нем была подведена черта под целым периодом, без которого движение вперед невозможно. Определен круг новых задач, приоритеты, сделан известный задел... Мы договорились собраться в конце января 1998 года, чтобы подработать нашу концепцию, уточнить и согласовать совместные планы, скорректировать некоторые решения с учетом того, что МСД выходит на новый качественный уровень, и той критики, которая прозвучала в выступлениях членов делегаций и председателя Совета.

Геннадий МАТЮШОВ, заместитель министра по делам СНГ (Россия):

— Налаживание экономических и других связей стран СНГ идет постепенно, шаг за шагом, по многим направлениям. Очередной шаг сделали дорожники, выйдя на новый уровень сотрудничества, за что им честь и хвала. Те, кто старается списать наши связи в архив истории — просчитались, кооперация в рамках СНГ набирает силу, обретает новые формы взаимодействия. К последним я бы отнес отраслевые межправительственные советы, как в нашем случае, а также комиссии по конкретным направлениям сотруд-

ничества и регионам. Нынешнее заседание МСД еще раз демонстрирует всем, что на постсоветском пространстве идет процесс сближения стран, экономик и народов.

**МОЛЧАНИЕ —
ЗНАК
СОГЛАСИЯ**

XI заседание МСД впервые проходило в двух местах: сначала в специально реконструированном для этого случая зале коллегии ФДС, а затем в Голубом зале столичного Президент-отеля. В том самом зале, где проходят наиболее важные и значимые для России встречи. В прошлом году здесь проходил очередной конгресс Всемирной организации дорожников. Уже одним выбором места заседания принимающая сторона демонстрировала свое отношение к событию.

Признаться, предложений, дискуссий, критики за огромным «круглым столом» в Президент-отеле было немного. А вот разговор в зале коллегии ФДС вышел крутым. А начался он с традиционных привет-

орать нового председателя взамен перешедшего на другую работу А.П. Насонова. Это был, пожалуй, единственный вопрос повестки дня, по которому у всех присутствовавших было общее мнение: избрать председателем МСД **Виталия Григорьевича Артюхова**, руководителя **Федеральной дорожной службы России**.

В первом выступлении в новом качестве В.Артюхов поблагодарил за доверие и от имени участников заседания выразил благодарность за работу своему предшественнику.

На этом комплиментарная часть закончилась, и собравшиеся на заседании профессионалы повели разговор о том, как выполняются их предыдущие решения по протоколу о международных автомобильных дорогах СНГ, подготовке предложений в ЕЭК ООН о расширении сети дорог класса Е, по реализации плана разработки межгосударственных стандартов, единой системы измерения для автодорог, соглашению по скоординированной системе нормативных и методических документов, массе и габаритам транспортных средств и др. Оказалось, что некоторые решения выполняются плохо. А еще хуже, по словам председателя и других участников заседания, что в работе МСД намечился определенный застой, некоторые делегации действуют по принципу «молчание — знак согласия».

ЭКСПРЕСС-ИНТЕРВЬЮ **АЛЕКСАНДР МИНИН**, **председатель Комитета по автомобильным дорогам (Белоруссия):**

— У Межгосударственного Совета дорожников, какой бы статус он ни приобрел, есть опасность превратиться в заседание молчунов, если, конечно, мы не сумеем принять должных мер и освободиться от того внутреннего «короткого замыкания», в котором иногда пребываем. Новому председателю МСД и секретариату хочу пожелать найти способ и такую форму общения, которые позволяли бы нам вести более открытое и широкое обсуждение вопросов. «Молчание — знак согласия» не лучшая формула для нашего союза.

Томаз ШИЛАКАДЗЕ, **заместитель председателя концерна «Сакавтогза» (Грузия):**

— Не бывает заседания или отдельного вопроса, затрагивающего интересы дорожников Грузии, по которому я бы не выступал. Хочу отметить, что многие мои предложения, замечания в конце концов получали поддержку, в частности по созданию при МСД научного совета. Поэтому о формуле «молчание — знак согласия» речи не идет. Но в целом я разделяю мнение коллег о том, что полемика,

конструктивная критика должны присутствовать, а хорошая дискуссия, если, конечно, она будет подготовленной, только поможет нам, даст новый импульс в работе.

Юсиф НОВРУЗОВ, **президент концерна «Азеравтодор» (Азербайджан):**

— Конечно, мы должны высказывать свое мнение по всем вопросам, но если уже есть решение, и оно нас устраивает, зачем разводить дискуссию? МСД — это не дискуссионный клуб. Для разговоров есть неофициальная часть, которую мы активно используем. В этот раз, например, я беседовал с коллегами по поводу дорожного фонда и убедился: там, где деньгами распоряжаются дорожники, дела идут лучше, где они попадают сначала в бюджет — хуже. У нас, кстати, как и в России, дорожный фонд консолидирован в бюджет.

ДО ВСТРЕЧИ В КИЕВЕ!

Рассказ об очередном заседании МСД, атмосфере, царившей на нем, будет неполным, если не упомянуть о той части программы, которая была за рамками официальных мероприятий и протоколов. В



В первые заседания.

течение трех дней дорожники из стран СНГ, Латвии, представители деловых кругов ближнего и дальнего зарубежья успели познакомиться, обменяться мнениями по самому широкому кругу вопросов. Они побывали на приеме у вице-премьера российского правительства В.Б.Булгака, осмотрели новую московскую достопримечательность — культурно-торговый комплекс на Манежной площади, познакомилась с Центром подготовки космонавтов, присутствовали в Доме литераторов на юбилейном творческом вечере Бури Каримова, замест-

тителя председателя — директора МСД. Что запомнилось, с каким чувством они покидают Москву, как оценивают уровень организации заседания, о чем хотели бы сказать на прощанье?

ЭКСПРЕСС-ИНТЕРВЬЮ **Мирослав КЛИМПУШ**, **заместитель председателя корпорации «Укравтодор» (Украина):**

— Все было хорошо организовано. Следующее заседание МСД состоится в Киеве, и мы постараемся создать все условия для его плодотворной работы. Что для этого нужно? Надо, чтобы все его участники чувствовали себя на равных, активно сотрудничали в тех вопросах и по тем направлениям, которые представляют для них интерес. А не надо, чтобы какой-то отдельный институт на всем постсоветском пространстве диктовал свои условия. Тем более что по ряду технологических и технических вопросов мы имеем наработки не хуже, скажем, российских или белорусских. Единые системы, о которых так много говорится на МСД, по моему мнению, должны быть не едиными и всеобщими, но гармонизированными.

Ринат РАХМАТУЛИН, **заместитель генерального директора дирекции дорог при правительстве Кыргызской Республики:**

— Нынешнюю встречу в Москве отличает деловитость и конкретность, в чем, на мой взгляд, большая заслуга нового председателя — Виталия Григорьевича Артюхова. С другой стороны, участники МСД

Участники заседания МСД.

пришли к пониманию того, что дорожные проблемы — часть общеэкономических проблем наших стран, и их нельзя решать в отрыве, отдельно. Новый статус нашего союза — тому подтверждение. Поэтому я уезжаю из Москвы с запасом впечатлений, багажом полезных встреч и уверенностью, что МСД на правильном пути. Хотя общих проблем у нас не убавилось, уверенности в том, что мы их в конце концов решим — и уже решаем! — после московской встречи у меня лично прибавилось. За что спасибо ФДС России и гостеприимной Москве.

Талис СТРАУМЕ, **директор департамента автомобильного сообщения Латвии:**

— Латвия присутствует на заседаниях МСД в качестве наблюдателя, и это положение нас устраивает. Мы сотрудничаем в тех сферах дорожного дела, где есть общие интересы с Россией, другими странами СНГ, поскольку ясно, что дороги не кончаются на границах, а наша экономика во многом зависит от транзитного грузопотока. Мне трудно оценивать работу XI заседания МСД и его эффективность, так как на предыдущих я не был. Но было очень приятно снова побывать в Москве, где мне посчастливилось в свое время слушать лекции известных ученых-дорожников на курсах повышения квалификации в МАДИ. С тех пор запомнился теплый, дружеский свет московских окон. Такая же атмосфера — взаимопонимания, дружбы, уважения — царила и на нынешнем заседании МСД. Это самое главное и самое важное.

Посещение культурно-торгового комплекса на Манежной площади.



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.,
ответственный секретарь
ПАШЕНЦЕВА О.А.

РЕДАКТОРЫ ОТДЕЛОВ:

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

ЗАВЕДУЮЩИЕ ОТДЕЛАМИ:

рекламы
КУШНИРЕНКО Н.В.,
реализации
КРАШОНКИН А.А.

КОМПЬЮТЕРНАЯ ВЕРСТКА:

ПРОКУДИНА Л.А.,
САФОНОВ С.В.

ФОТО:

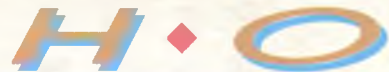
АСТАШИН Ю.В.,
ЗАГУМЕННОВ В.А.

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

ISSN 0005-2353

© «Издательство «Дороги». 1997.

Январь 1998 г.



1

С МЕСТА СОБЫТИЯ

Свет московских окон

4

ИЗ ПЕРВЫХ РУК

Игорь Урманов:
«Процесс необратимых
разрушений федеральных
дорог приостановлен»



6

ДОРОЖНАЯ РЕФОРМА

Зимняя «гроза» на
Бочкова, 4

Подвижная связь:
информация — анализ —
прогноз

Телекоммуникационные
перспективы

9

ДЕЛОВАЯ ХРОНИКА

10

МОСТЫ И ТОННЕЛИ

Восьмое чудо света



Чем дорог
малый золотник

12

БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

Что такое
сопутствующие условия

14

ДОРОЖНИК СНГ

«Дороги Беларуси» —
новая государственная
программа

15

ТЕХНИКА И ТЕХНОЛОГИИ

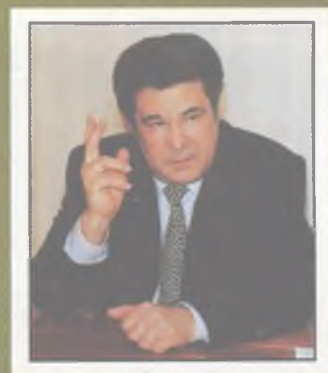
Тупики лабораторного
контроля

Альтернативы нет

16

РЕГИОНЫ

Бросок на юг



19

ДОРОЖНИК

20

ЛИДЕРЫ

Земля Санниковых



22

ДОРОЖНЫЕ ФОНДЫ

Это горькое слово
«секвестр»

24

ПРОБЛЕМНЫЙ РЕПОРТАЖ

Транскузбасская,
стратегическая

26

КРУГЛЫЙ СТОЛ

Кто, если не мы?

28

КОНТРОЛЬ КАЧЕСТВА

Третейский судья

29

ДЕЛОВОЕ ДОСЬЕ № 4

35

Пособия женщинам по беременности и родам

36

ПАНОРАМА

37

АНАЛИЗ ПРАКТИКИ

И новое, и «забытое старое»

Весовая «война»

38

ОПЫТ ВЫЖИВАНИЯ

Ценой «черного золота»

40

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Фэцит — знак мастера

42

НАУКА — ПРОИЗВОДСТВУ

Новые горизонты содружества

«Высший пилотаж» геодезии

43

ДОРОЖНОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ

Цепная реакция

44

РАЦИОНАЛИЗАЦИЯ

Снежные баталии

45

© ПУТЕВОДИТЕЛЬ

Федеральные и территориальные автомобильные дороги Кемеровской области

51

СОЦИАЛЬНАЯ СФЕРА

На старт выходят все

«Приезжайте к нам, южане!»

52

МИР ВОКРУГ

«У нас все в порядке»

54

АРХИВАРИУС

«Представить постой, накормить, снабдить в дорогу»...



55

«Наш журнал»

56

ДЕЛА И ЛЮДИ

Притяжение Севера

58

ДОРОГИ ПОЗНАНИЯ

«Эх, эфиопы вы, эфиопы!»

59

ЮБИЛЕИ

61

СОЦИАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ

Без страха о страховании

64

Вниманию иностранных читателей!

На 1-й странице обложки :
В.Г.Артюхов с участниками выездного заседания ФДС по новым информационным технологиям и системам связи на дороге Москва — Санкт-Петербург.

Главному редактору журнала
«Автомобильные дороги»
ПОЛЯКОВУ В.Ф.

Уважаемые коллеги!

АО «Центр по испытаниям, внедрению, сертификации продукции, стандартизации и метрологии», как базовая организация Федеральной дорожной службы, является подписчиком и неравнодушным читателем журнала «Автомобильные дороги». Дорожная отрасль, переживающая сложные времена, остро нуждается в издании, объединяющем интересы профессионалов.

В последние годы журнал стал разнообразнее, информативнее, красочнее, резко улучшилось полиграфическое исполнение. В 1997 г. в журнале появился самый актуальный сегодня раздел — официальных отраслевых документов, стало больше печататься материалов о современных технологиях дорожно-строительных работ.

Публикации журнала об опыте работы дорожных организаций различных регионов положены в основу технической учебы специалистов на производстве.

Хочется пожелать редколлегии журнала новых творческих достижений, успехов в наступившем году.

В.А.ЗУБИХИНА,
директор АО «ЦИВССМ»,
г.Астрахань

Точка зрения редакции может не совпадать с мнением автора.

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

Материалы, отмеченные знаком, публикуются на правах рекламы.



За содержание рекламных материалов редакция ответственности не несет.

© Издательство «Дороги»

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

При использовании информации ссылка на журнал обязательна.

Заместитель руководителя ФДС России

Игорь УРМАНОВ: «ПРОЦЕСС НЕОБРАТИМЫХ РАЗРУШЕНИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ДОРОГ ПРИОСТАНОВЛЕН»



БОЛЬШЕ — ЕЩЕ НЕ ЗНАЧИТ ЛУЧШЕ

За последние два года протяженность дорог общего пользования увеличилась на 39,6 тысячи километров, в основном за счет приемки внутрихозяйственных дорог. Их техническое состояние, к сожалению, крайне неудовлетворительное и не соответствует нормативам. Поэтому качественного улучшения не произошло. Количество дорог с твердым и усовершенствованным покрытием осталось на прежнем уровне, а удельный вес высших технических категорий (дороги первой — третьей технических категорий составляют менее 30 процентов) по-прежнему невелик.

Федеральных автомобильных дорог на сегодня 45,5 тысячи километров. Несмотря на то, что их доля составляет менее 10 процентов всей сети дорог общего пользования, по ним осуществляется 51 процент объема грузоперевозок. В 1997 году их протяженность практически не изменилась, но выросло число просьб о включении ряда дорог, имеющих важное народнохозяйственное значение, в перечень федеральных. Хотя ясно, что при существующем дефиците Федерального до-

рожного фонда придание дорогам статуса федеральных не приведет к улучшению их транспортно-эксплуатационного состояния.

Не решена пока и судьба 1,551 тыс. километров дорог, не имеющих статуса федеральных и не взятых на баланс территориями. Финансировать их из Федерального дорожного фонда по существующему законодательству нельзя. Но поскольку движение по ним осуществляется, невыделение средств на их содержание из территориального дорожного фонда грозит полным разрушением этих дорог и может привести к тяжким последствиям. 510 километров «ничейных» дорог находятся на территории Новгородской и Тверской областей, 547 — Московской федеральной дирекции, 291 — дирекции Северо-Кавказской дороги, а 164 километра находятся на территории Краснодарского края.

Сравнительные данные диагностики транспортно-эксплуатационного состояния (за четыре года) показывают, что процесс необратимых разрушений на федеральных дорогах приостановлен, хотя основные технические показатели свидетельствуют: федеральная сеть на значительном протяжении находится в критическом состоянии, 68 процентов дорог требуют ремонтных работ, 50 нуждаются в усилении дорожной одежды, 23 — в улучшении ровности покрытия, 40 процентов — в повышении шероховатости. 4000 км, или около 10 процентов, работают в режиме значительных перегрузок, интенсивность движения на них превышает нормативную.

Для выполнения всего комплекса работ по содержанию в 1998 году требуется 4 млрд рублей. А на осуществление ремонтных работ (с учетом недоремонта прошлых лет) — порядка 26 млрд (здесь и далее с учетом деноминации. — Прим. ред.).

ПРИОРИТЕТНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ

Отдавая приоритет работам по содержанию, включим сюда затраты на восстановление слоев износа, в том числе с устройством поверхностной обработки. В этом случае стоимость комплекса работ по содержанию возрастет до 9 млрд рублей. Оправданны ли эти затраты?

Анализ результатов проведенных проверок в 61 регионе и в федеральных дирекциях показывает, что в условиях дефицита средств уровень содержания федеральных дорог низкий. Неудовлетворительное состояние проезжей части и земляного полотна отмечается на 30 процентах проверенных дорог, не соответствуют требованиям 20 процентов искусственных сооружений, 18 — дорожной обстановки и 15 — элементов благоустройства.

Факты неудовлетворительного уровня содержания имели место на участках дорог, обслуживаемых практически всеми проверенными дорожными организациями. Наибольшее число замечаний — к дорогам, обслуживаемым Управлением инвестиций Минархстроя Республики Мордовия, Волгоградским автодором, Астраханским автодором, федеральной дирекцией Прибайкальской автомобильной дороги. А наиболее характерными недостатками является содержание полосы отвода водопропускных труб, обстановки пути, элементов благоустройства и безопасности движения.

Для повышения уровня содержания автомобильных дорог необходимо: отработать и утвердить новую классификацию (в настоящее время разработана первая редакция); создать эффективную систему контроля оценки качества содержания дорог; организовать конкурс по лучшему содержанию, при-

чем на всех уровнях; внедрить новые технологии (ямочного ремонта, устройства поверхностных обработок, зимнего содержания и др.). А также улучшить условия движения (сюда относится создание технологической связи, влияние дорожных органов на строительство, размещение и благоустройство объектов сервиса вдоль автодорог); создать систему весового контроля и при каждом органе управления эталонные участки; приступить к реализации программы по озеленению. Необходимо повсеместно внедрить новую систему пропусков крупногабаритных и тяжеловесных транспортных средств, вывести на иной уровень взаимоотношения с органами ГАИ, имея в виду их потенциал в деле сохранения дорог и создание безопасных условий для водителей и сохранности грузов.

НЕДОЛГИЙ ВЕК МОСТОВ

Не лучшим образом обстоят дела и с мостовым хозяйством. Из 5168 мостов на федеральных дорогах неотложного ремонта требуют 1501, или 20 процентов. В аварийном состоянии — закрыты для движения — находятся 19 деревянных мостов. Недостаток средств, направляемых на финансирование ремонта мостов за последние годы, привел к тому, что количество мостовых сооружений, требующих безотлагательного ремонта, увеличилось. Среди них имеются со сниженной грузоподъемностью, не соответствующие габаритам и условиям возросшей интенсивности движения через реки Проня, Клязьма и др.

Распространенные дефекты мостовых сооружений — разрушение гидроизоляции проезжей части, бетона консолей, ребер жесткости, краев балок пролетного строения, деформационных швов. На восстановление парка мостов на федеральной сети дорог России требуется 5 млрд рублей. Тенденция снижения недоремонта мостов с 25 до 20 процентов начиная с 1993 года слишком медленная. Из общего количества сооружений 3072 моста, или 59 процентов, имеют габарит, который не отвечает требованиям современных норм. Почти 42 процента не отвечают требованиям по грузоподъемности.

Сложившаяся ситуация объясняется рядом причин. Здесь и недостатки нормативной базы, несовершенство типовых проектов, ошибки проектировщиков, подрядчиков при недостаточном контроле заказчика. К числу основных причин относится и отсутствие службы эксплуатации, осуществляющей постоянный надзор за состоянием сооружений и своевременно производящей необходимые профилакти-

ческие работы. **Если службу содержания дорог надо реорганизовать, то службу содержания мостов нужно практически создавать заново.**

Основой системы эксплуатации мостов является организация их содержания, наблюдение за состоянием сооружения, уход и ремонтно-профилактические работы. Мировая практика эксплуатации и выводы отечественной науки подтверждают: при правильной эксплуатации сроки службы не должны быть меньше 70—80 лет для железобетонных конструкций и 90—100 лет для стальных мостов. В настоящее время большинство сооружений на федеральной сети дорог требуют полной реконструкции или замены несущих конструкций уже через 35—40 лет.

Эксплуатация должна начинаться с первого дня после ввода. Речь идет о создании в органах управления автомобильными дорогами соответствующих подразделений, отделов, подотделов. Примером могут служить службы содержания мостовых сооружений в Архангельском автодоре, Кировском автодоре, Ленинградском облдоркомитете, в федеральной дирекции дороги Москва — Воронеж, в Коми и Удмуртии. Количество мостов в неудовлетворительном состоянии здесь снижается быстрее, а в Коми и в Удмуртии на федеральной сети нет мостов в неудовлетворительном состоянии. Отсутствие таких служб, например, в Азово-Черноморской федеральной дирекции, Московской федеральной дирекции, федеральной дирекции дороги Москва—Харьков привело к тому, что на дорогах находится порядка 30 процентов мостов в неудовлетворительном состоянии.

Остро стоит вопрос о новой технической и экономической политике службы, заключающейся в распространении и внедрении эффективных конструктивно-технологических решений при строительстве и ремонте, освоении производства сборно-монолитных конструкций, материалов гидроизоляции, применении полимербетона, резины, использовании современных видов ремонтно-технологического оборудования. В результате проведения этой политики уменьшится количество мостов в неудовлетворительном состоянии, снизится вероятность возникновения аварийных ситуаций, улучшится внешний вид сооружений.

Коротко о подготовке инженерно-технических и рабочих кадров для мостового хозяйства. К сожалению, ни одно высшее или среднее специальное учебное заведение страны не готовит кадров по содержанию мостов и сооружений. Время, отводимое на эти цели в программе обучения, не-

значительно и не обеспечивает полномасштабной подготовки специалистов для выполнения данных видов работ. Видно, и здесь действует стереотип: строить всегда престижней, чем заниматься проблемой увеличения срока службы сооружений. Вызывает беспокойство, что техникумы, колледжи должны начать подготовку специалистов по содержанию мостовых сооружений. Существующая база позволяет это сделать без дополнительных затрат. Федеральная дорожная служба РФ готова оказать помощь учебным заведениям в решении этой проблемы.

ЗИМА ПРЕДЪЯВЛЯЕТ СЧЕТ

Среди приоритетных задач — подготовка дорог к зиме. Уже к середине сентября 1997 года были подготовлены к работе базы по приготовлению и хранению противогололедных материалов, оборудованные специальной погрузочной техникой, активно велась заготовка технической соли, песка, проведены соответствующие работы по систе-

мам водоотвода. На федеральных дорогах продолжается внедрение новых, более эффективных технологий и методов организации работ по зимнему содержанию. Расширяется внедрение природных рассолов, продолжается опытное апробирование нового способа борьбы с гололедом путем устройства асфальтобетонного покрытия с антигололедной добавкой грикол, внедрение систем оповещения, прогнозирования метеорологических условий.

Для борьбы со снежными заносами, другими явлениями на федеральной сети дорог действуют мобильные отряды. Они используют современное высокопроизводительное оборудование, изготовленное на отечественных и совместных предприятиях. В этом году получил развитие и так называемый пассивный способ снегоочистки с помощью щитов, заборов, снежных валов.

В последние годы, к сожалению, практически не ведутся работы по восстановлению существующих снегозащитных лесополос и посадки новых. Это привело к тому, что лесопосадки превратились в непроходимые дебри, разросшиеся до

бровки земляного полотна. И вместо задержания снега они усугубляют ситуацию на проезжей части. Для решения этой проблемы нужно закрепить за Федеральной дорожной службой РФ земли придорожной полосы.

Требуется решения и другая проблема — совершенствования нормативной базы по зимнему содержанию дорог в части включения в «Классификацию работ по ремонту и содержанию дорог» работ, выполняемых в зимний период новой техникой по новым технологиям.

Финансирование затрат на подготовку противогололедных материалов осуществлялось целевым назначением в зависимости от сроков наступления зимней скользкости. Хорошо подготовились к работе в зимний период в Московской федеральной дирекции автодорог, Нижегородской дирекции облдорфонда, Ульяновском, Челябинском, Чувашском автодорах, Мурманском, Орловском дорожных управлениях. Есть, к сожалению, и другие примеры. Именно из этих регионов чаще всего и слышится «SOS» по поводу снесенных весной мостов и смывных дорог.

Наша задача — выйти из зимы без потерь.



Валерий ВЯТСКИЙ

ЗИМНЯЯ «ГРОЗА» НА БОЧКОВА, 4

19 декабря минувшего года в Федеральной дорожной службе состоялась коллегия с повесткой дня: «О результатах проверок Счетной палатой Российской Федерации и Федеральной дорожной службой России использования средств Федерального дорожного фонда федеральными и территориальными органами управления дорожным хозяйством и принимаемых мерах по устранению выявленных недостатков».

Заседание открыл руководитель Федеральной дорожной службы В.Г.Артюхов, который отметил, что контроль за расходованием средств должен начинаться уже с планирования, что поблажек руководителям, допускающим финансовые нарушения, не будет.

Перед участниками коллегии с докладом выступила начальник отдела финансового контроля ФДС Л.И.Горобец.

Результаты проверок показали, что ряд государственных органов управления дорожным хозяйством в условиях дефицита средств Федерального дорожного фонда РФ проявляет безответственное и неэкономное отношение к расходованию средств фонда. Региональные дирекции не осуществляют должного финансового контроля за использованием средств фонда.

Основными нарушениями, выявленными при проверках, были: потеря средств фонда при погашении задолженности предприятий нефтепереработки по налогам в ФДФ РФ в порядке товарного возмещения поставкой ГСМ и других нефтепродуктов организациям дорожного хозяйства; компенсация расходов подрядчикам за пользование кредитами; нарушение правил производства дорожных работ; отвлечение средств фонда на цели, не связанные с дорожными работами; использование средств фонда на ремонт и содержание территориальной сети автодорог.

Имело место проведение финансовых операций дорожными организациями с банками, у которых были отозваны лицензии на проведение банковских операций или которые впоследствии обанкротились.

Государственные органы управления дорожным хозяйством в нарушение бюджетной дисциплины допускали перерасход средств по отдельным статьям за счет недорасхода по другим.

В соответствии с проведенными проверками выявлена значительная сумма средств Федерального дорожного фонда РФ, использованных не по целевому назначению.

Значительное количество нарушений в использовании средств фонда допущено Московской федеральной дирекцией автомобильных дорог, Иркутским областным управлением автомобильными дорогами, Управлением капитального строительства и дорожного хозяйства Республики Мордовия, Пензенским областным дорожным департаментом.

Как отмечается в решении коллегии, «причиной выявленных нарушений явилось безответственное отношение руководителей и главных бухгалтеров к выполнению основных обязанностей в части обеспечения целевого и эффективного использования средств Федерального дорожного фонда, неудовлетворительная работа органов управления автомобильными дорогами при определении стоимости дорожных работ, слабая работа юридической службы на местах при заключении договоров, отсутствие должного контроля за качеством выполнения дорожных работ».

За допущенные нарушения финансовой дисциплины коллегия вынесла решение о наказании виновных руководителей и главных бухгалтеров. Ряд из них получили выговоры.

На коллегии выступили первые заместители руководителя Федеральной дорожной службы Н.П.Серегин, В.Д.Евстигнеев, заместители И.А.Урманов, В.Н.Мосалов, О.В.Скворцов, члены коллегии А.М.Афанасьев, В.И.Артамонов, директор Федеральной дирекции Москва—Самара, начальник Управления финансирования, бухгалтерского учета, отчетности и финансового контроля Н.С.Казанова, начальники отделов ФДС Н.А.Секачева, С.К.Чемоданова, И.Б.Кулькова, начальник Центра производственно-финансового контроля в дорожном хозяйстве В.Н.Шумилин.

Коллегия приняла график проверки целевого и эффективного использования средств Федерального дорожного фонда, государственных органов управления дорожным хозяйством на 1998 год и соответствующие решения по всем обсуждавшимся вопросам.

16 января 1998 года в Твери состоялось выездное заседание коллегии Федеральной дорожной службы России. Повестка дня: «Использование новых информационных технологий и систем связи в технологических процессах содержания автомобильных дорог общего пользования».

В работе коллегии приняли участие руководители администраций Тверской, Новгородской и Ленинградской областей; директора федеральных дорог Москва—Самара, Москва—Воронеж, Москва—Санкт-Петербург, Самара—Уфа—Челябинск, Москва—Волгоград, Москва—Минск, Москва—Харьков, а также Северо-Западной, Азово-Черноморской и Волжской. Среди приглашенных были представители ГУ ГАИ МВД России, Октябрьской железной дороги, Ассоциации «РАДОР», НТЦ «Микроком», НПП «Транснавигация», АОЗТ «Информационная индустрия», АО «Национальная индустриальная торговая палата», АО «Форум Телеком» и другие — всего 90 человек.

Открывая заседание, руководитель ФДС России Виталий Григорьевич Артюхов подчеркнул, что рассматривается архиважный комплексный вопрос: ИНФОРМАЦИЯ — АНАЛИЗ — ПРОГНОЗ, решение которого станет базой всей нашей дальнейшей работы.

В рамках этой программы, но уже более детально рассматривался проект системы подвижной производственно-технологической и аварийно-вызывной радиотелефонной связи (СППТР) вдоль автомобильной дороги Москва—Санкт-Петербург—Выборг—госграница, являющейся составной частью информационной системы ФДС России.

Директор Региональной дирекции № 9 Николай Васильевич Смирнов доложил, что в настоящее время связь, особенно в низовых звеньях, не соответствует отраслевым требованиям системы управления и значительно отстала от современного технического уровня. Отсутствие диспетчерского контроля за перемещением ценных грузов приводит к тому, что на дороге Выборг—Москва ежегодно их теряется на сумму около 26 млн долларов.

Предлагаемый проект успешно решает все эти вопросы и обеспечивает: административно-производственный и технологический контроль и управление процессами эксплуатации, ремонта, реконструкции и строительства дорог; безопасность дорожного движения; взаимодействие ФДС со службами других ведомств; координатное отслеживание ценных и опасных грузов; предоставление



услуг организациям придорожного сервиса и участникам дорожного движения.

Так что же это за чудо — система, снимающая головную боль у руководителей и сотрудников дорожной отрасли? Главный конструктор СППТР генеральный директор НТЦ «Микроком» кандидат технических наук Виктор Михайлович Богачев и начальник центра информационного обеспечения Дирекции «Дороги России» Николай Афанасьевич Важенин подробно рассказали о принципах структурно-функционального построения системы и устройстве основного оборудования. СППТР состоит из 6 функциональных подсистем: передачи данных, координатного отслеживания, весового контроля, сбора метеоданных, контроля интенсивности движения, телевизионного контроля и управления знаками, объединенных цифровой волоконно-оптической линией связи (ВОЛС).

Непосредственная информационная сеть состоит из двух частей: ведомственной стационарной телефонной сети (сеть АТС «НИКОМ») и сети подвижной радиосвязи (транкинговая система ACCESSNET). ВОЛС через телефонную сеть общего пользования взаимодействует со стационарными и транкинговыми системами других ведомств, а также с сотовыми системами. СППТР включается

Михаил ТУЖИКОВ

ПОДВИЖНАЯ СВЯЗЬ: ИНФОРМАЦИЯ — АНАЛИЗ — ПРОГНОЗ

ет в себя сеть подвижной транкинговой связи (СПТС) и стационарную сеть связи (ССС).

22 базовые станции СПТС планируется развернуть вдоль дороги, а антенное оборудование разместить на высотах 45—100 метров, используя имеющиеся и строящиеся мачты.

Система при ее полномасштабном развертывании сможет обеспечить связь между стационарными и подвижными абонентами; передачу сообщений от метеопостов и постов весового контроля; а также видеoinформации на телемониторы, съем данных для систем управления дорожными



ми знаками; контроль технологических процессов (маршруты автотранспорта, глубина съема грунта, точность укладки дорожного полотна и т. д.) и состояние полотна дороги.

Для пользователя вся система заключена в радиотелефонной трубке, которую, помимо персонала ФДС, любой гражданин может взять в аренду, отправляясь на своем автомобиле в отпуск, и

получить следующий набор услуг: аварийный вызов служб 01, 02, 03, 04; сопряжение с городской телефонной сетью; отслеживание диспетчером перемещения автомобиля или любого движущегося объекта по карте маршрута движения; единую систему нумерации, позволяющую обеспечить соединение с абонентом независимо от его местонахождения (кабинет, автомобиль и т. д.); получение

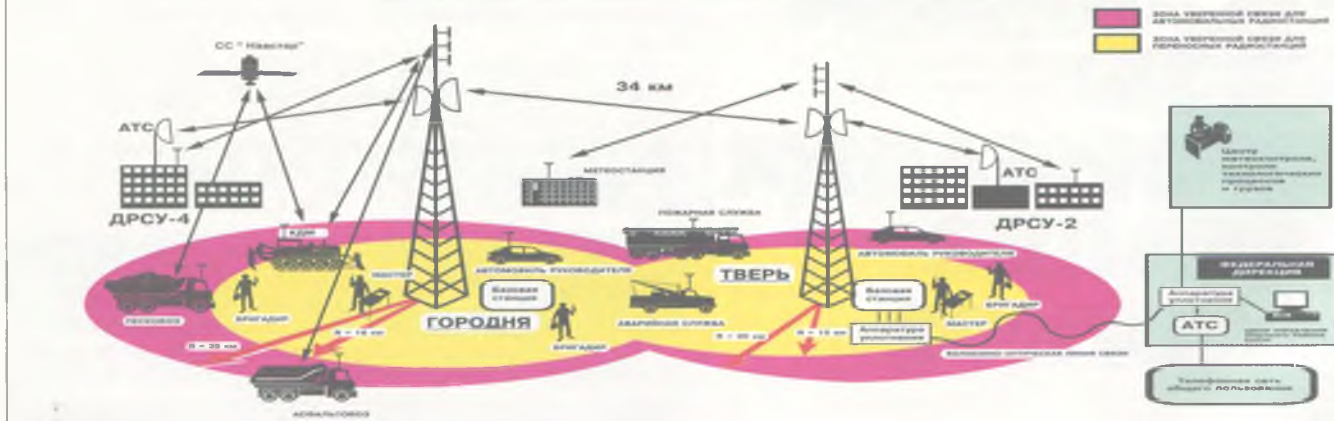


ние информации от метеосистем; компьютерный обмен между стационарными и подвижными абонентами.

СППТР рассчитана на 3000 трубок, из которых дорожникам достаточно 600, а остальные можно продавать или сдавать в аренду, что позволит оплачивать расходы по эксплуатации системы. Реализация всего проекта обойдется налогоплательщикам в 8 млн долларов США, то есть в три раза меньше, чем стоимость потерянных за год грузов на этой дороге. В настоящее время введено в строй и успешно функционирует 100 километров опытного района (г.Тверь—п.Городня), а окончательное введение системы в строй планируется на сентябрь 1998 года.

В целом развертывание первой очереди СППТР (12000 километров) может быть осуществлено за 4—5 лет. Предполагаемая стоимость ее создания составит 348 млрд неденоминированных руб-

Схема организации связи опытного района СППТР



лей при освоении 70—90 млрд рублей в год, что соответствует вводу в строй 2500—3000 км линий связи и составляет примерно 0,3 процента от планируемого годового объема Федерального дорожного фонда.

Создание СППТР должно осуществляться скоординированными усилиями ФДС России, федеральных дирекций автомобильных дорог и территориальных органов управления автомобильными дорогами, всех заинтересованных ведомств

(МВД, МЧС, МО, ФАПСИ, Минздрав и т. д.) и коммерческих структур.

В заключение хотелось бы поставить два вопроса.

Почему в СППТР используется американская спутниковая навигационная система «Навстар», а не

аналогичная российская «ГЛОНАСС», программа внедрения которой утверждена постановлением Правительства РФ от 15 ноября 1997 г. № 1435.

Почему элементная база системы импортная?

Иван ПАРАМОНОВ

ТЕЛЕКОММУНИКАЦИОННЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ

Над концепцией построения единой системы информационно-телекоммуникационного обеспечения дорожников трудились более 50 высокопрофессиональных специалистов. Сделан шаг к "озвучиванию" все еще немых дорог.

Говоря о значении концепции, начальник центра информационного обеспечения дирекции Президентской программы "Дороги России" **Н.А. Важенин** заметил:

— Теперь у нас есть понимание, в каком направлении двигаться, что делать в первую очередь, что во вторую. Современное информационное обеспечение дорожного хозяйства находится на весьма низком уровне. Надо сказать, что многие отрасли давно обрели свои информцентры, оснастили их мощной аппаратурой, базами данных. Дорожники задержались на этом пути и теперь наверстывают упущенное. Дело доходило до курьезов. Недавно отправляли в регионы факс. Сколько, вы думаете, времени это заняло — 20... 30... 40 минут? Нет, четыре часа! Выборочное обследование оснащения связью на одной из федеральных дорог выявило пе-

чальную картину: там обнаружили всего одну радиостанцию. И это на всю дорогу! Зимой из-за отсутствия надежной связи на объект отправляют не одну, а две машины. Вторую — на тот случай, если с первой что-то произойдет. А сколько проблем возникает при укладке асфальта, и опять-таки из-за отсутствия все той же связи? Например, неожиданно пошел дождь. Бригада должна немедленно оповестить машины, что под загрузкой на АБЗ, чтобы не везли дорогой материал. Ведь его укладывать нельзя. Но как оповестить? Нет связи.

Дороги нуждаются в связи, пожалуй, больше, чем другие отрасли. Но если посмотреть на современное состояние, скажем, систем подвижной радиосвязи даже в тех регионах, где они есть, то откроется неприглядная картина. Для многих регионов типичны такие явления: выработка технического ресурса большей части средств; низкая надежность; ограниченный набор предоставляемых услуг; несовместимость различных систем между собой и т. д. Эти причины и обеспечивают «глухоту» наших дорог.

На первый взгляд, преодолеть этот недостаток легко: достаточно закупить энное число мобильных радиотелефонов. Однако стоит такое удовольствие слишком дорого. Да и не на всех дорогах работает. Поэтому нужно было хорошенько

подумать, прежде чем принимать решение, а точнее концепцию, о которой идет речь.

Коротко она выглядит так: многослойная структура, состоящая из трех основных направлений. Телекоммуникационные системы связывают пользователей между собой. Базы данных хранят, предоставляют нужную информацию. И наконец система производственно-технологической и аварийно-вызывной связи позволяет дорожникам безопасно и комфортно работать.

— Из возможных вариантов реализации систем подвижной производственно-технологической радиосвязи (СППТР), в качестве которых рассматривали пейджинговую, обычную спутниковую, сотовую, пакетную и транкинговую связь, — говорит Н.А. Важенин, — мы выбрали в качестве базовой последнюю.

Сигнал по дороге будет распространяться с помощью стационарно размещаемых базовых станций (БС). Радиус ее зоны связи составит 15—20 км в городских кварталах и 20—40 км в сельских и пригородных районах. Соединение обеспечивается при такой схеме с любым абонентом с помощью системы автоматического слежения. Для этого БС соединяются с ЦБС стационарными каналами связи, которые могут использовать радиорелейные кабельные линии, арендуемые каналы госсети.

Очень важно, чтобы связь на дороге была дешевой, быстрой и надежной. А для этого нужно было выбрать правильный протокол связи, что на языке связистов обозначает правила передачи информации. Большинство известных фирм выпускает аппаратуру в рамках протокола MPT 1327. Значит, можно эффективно организовать конкурсы и тендеры, что значительно удешевит дорожную связь.

Представьте себе, что с вашей машиной в пути что-то произошло. В моторном отсеке вспыхнул пожар — сработает датчик температуры. Машина перевернулась — датчик положения. На вас напали — датчик криминальной ситуации... В любом случае сигнал будет доведен до соответствующих служб с указанием места, времени и смысла события в кратчайшие сроки. А ведь сколько ДТП трагически окончилось именно из-за опозданий скорой, пожарных, ГАИ...

Качество безопасности дорожного движения переходит на иной уровень. Работа служб МВД, МЧС, Минздрава значительно облегчается. Все замечательно. Остается спросить: когда же будут реализованы эти телекоммуникационные мечтания? Ответ известен — когда будут деньги. А их, увы, не хватает даже на реализацию следующего этапа — разработку программы реализации концепции.

За последние годы телекоммуникационный комплекс России сделал заметный шаг вперед. Изменилась его структура, законодательная база, принципы тарифной политики. Дорожная связь отстает. Нужны решительные меры. Тем более что концепции связи уже есть. Очередь за следующими этапами на этом пути.

ТРАНСПОРТ РОССИИ

**так называется новая общероссийская газета
Министерства транспорта РФ,
первый номер которой вышел из печати
в конце января с.г.**

О массовой еженедельной газете для широкого круга читателей и специалистов, занятых в транспортном комплексе, говорят уже не первый год. Идя навстречу этим пожеланиям, Минтранс принял решение об организации газеты и проведении тендера на право ее издания. Победителем тендера стало ЗАО «Издательство «Дороги».

В пилотном номере газеты напечатано приветствие министра транспорта Н.Цаха, внимание читателей

привлечет интервью с главой администрации Архангельской области А.Ефремовым, статьи о платных дорогах, опыте саратовцев, безопасности движения, подборка познавательных материалов «Пассажиры», другие публикации. На страницах нового издания представлена и дорожная тематика, а это значит, что появилась еще одна трибуна для освещения и решения отраслевых проблем.

В добрый путь, «Транспорт России»!

ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИЯ

**на тему «ГАИ подводит итоги года
и думает о будущем»
состоялась в Центральном Доме журналиста.**

На вопросы представителей российских и иностранных средств массовой информации отвечал начальник отдела пропаганды Управления ГАИ г.Москвы **А.Щавелев**. В частности он сказал, что за год на московских дорогах стало больше машин и больше порядка. А среди нарушений в столице на первом месте по-прежнему езда без документов, на втором — без техосмотра, на третьем — без номеров. На вопрос о том, какие трассы самые опасные для водителя в Москве, начальник отдела ГАИ назвал Ленинградский проспект и Ленинградское шоссе с ответвлением на Шереметьево, магистраль, веду-

щую в аэропорт Внуково, а также участок улица Остоженка—Мичуринский проспект.

Присутствовавших журналистов приятно удивило известие о том, что количество угонсов в Москве в 1997 году сократилось почти вдвое: 10400 машин в 1996 году и 5800 за 11 месяцев 1997 года! За это же время были возвращены владельцам 4502 ранее угнанных автомобиля. Специальным батальоном ГАИ задержано более 60 преступников, находящихся в розыске. К сожалению, растет число водителей-нарушителей, скрывающихся с места аварии. За 11 месяцев 1997 года насчитывалось более 700 таких случаев.

ВЫШЕЛ В СВЕТ

**РУССКО-АНГЛИЙСКИЙ
ТЕРМИНОЛОГИЧЕСКИЙ СЛОВАРЬ
ИНЖЕНЕРА-ДОРОЖНИКА
(с англо-русским предметным указателем) —
М.: Изд-во «Союз», 360 с.**

Авторы: В.П.Подольский, В.М.Бутырин, Т.С.Хуторская, В.Г.Уванов.

Редакторы: И.М.Карпинская, Л.Я.Менис, М.Н.Шипкова.

Разработка словаря осуществлена при финансовой поддержке Федеральной дорожной службы России.

В словаре помещено около 3000 терминов с эквивалентом на английском языке по изысканиям, проектированию, строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог и

мостов, расчету и конструированию земляного полотна и дорожных одежд, технологии и организации строительства, механизации работ, безопасности дорожного движения, природоохранным вопросам.

Словарь предназначен для специалистов дорожно-мостового профиля, ученых, аспирантов, студентов вузов и учащихся техникумов. Разработан Воронежской государственной архитектурно-строительной академией и ГП «РосдорНИИ».

СЛАВНЫЙ ЮБИЛЕЙ

**отметила Северо-Западная
автомобильная дорога.**

23 декабря 1977 года приказом министра автомобильных дорог РСФСР А.А.Николаева по ходатайству руководства Вологодской области и с целью улучшения ремонта и содержания дорог, соединяющих Ярославскую, Вологодскую и Ленинградскую области, была организована дирекция Северо-Западной автомобильной дороги.

В ее подчинение были переданы дорога М8 Вологда—Архангельск на участке Ярославль—Вологда—п.Сямжа (км 272—км

578) протяженностью 305 м и дорога А114 Вологда—Новая Ладога до границы с Ленинградской областью протяжением 332 км; кроме этого, важнейшие подъезды к городам Череповец, Кадуи, Устюжна, Чагода протяженностью 45 км. Общая протяженность подведомственных дорог составила 676 км.

**В следующем номере
журнала юбилею дирекции
будет посвящен специальный материал.**

ВСЕРОССИЙСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

**«Автомобильные дороги Сибири»
состоится в апреле в Омске.**

Ее проводят Министерство общего и профессионального образования Российской Федерации, администрация Омской области, Омский автодор, Омский филиал «СоюздорНИИ» и Сибирский автомобильно-дорожный институт.

На конференции предполагается рассмотреть вопросы по проектированию и строительству автомобильных дорог в сложных при-

родно-климатических и грунтово-геологических условиях Сибири, по дорожно-строительным материалам, по безопасности движения и эксплуатации дорог, по механизации дорожно-строительных работ, по транспортному обеспечению строительства, по экономике, экологии и управлению дорожным хозяйством, по мостам, зданиям и сооружениям на дорогах.

СОВЕЩАНИЕ

**«Об итогах работы отрасли в 1997 году и задачах
на 1998 год» состоялось 6 февраля с.г. в зале заседаний коллегии ФДС.**

На него были приглашены представители органов управления дорожным хозяйством субъектов Российской Федерации, руководители региональных дирекций, научных центров, журналисты. С докладами и сообщениями перед ними выступили: руководитель ФДС **В.АРТЮХОВ**, заместители руководителя ФДС,

начальники ряда управлений и отделов. Участники совещания высказали много предложений по совершенствованию взаимодействия Федеральной дорожной службы с территориальными органами управления.

Подробный отчет о совещании читайте в следующем номере журнала.

ПРИСВОЕНО

звание почетного профессора МАДИ-ТУ



Момент вручения диплома профессору.

ученая степень доктора технических наук

решением Государственного высшего аттестационного комитета Российской Федерации **Влади-**

решением ученого совета этого учебного заведения **Тамазу Андреевичу ШИЛАКАДЗЕ**, заместителю председателя Государственного концерна автомобильных дорог «САКАВТОГЗА», директору института «Груздорнаука».

миру Петровичу НОСОВУ — проректору МАДИ-ТУ.

Игорь БЕРЕЗИН, директор ВХП «Киносарг»,
Алексей БЕРЕЗИН, аспирант ВГАСА

ВОСЬМОЕ ЧУДО СВЕТА

Именно так оценивают — кто в шутку, кто всерьез — новый архитектурный облик Чернавского моста через Воронежское водохранилище

Основная тенденция развития мостостроения в последнее время выявлена достаточно четко: строительство большепролетных конструкций с уменьшенным экологическим давлением промежуточных опор на окружающую среду. В наибольшей степени этому требованию отвечают вантовые конструкции мостов с небольшим числом опор в русле.

Сопоставительные расчеты стоимости вариантов обычных конструктивных схем и большепролетных были до настоящего времени не в пользу последних из-за использования традиционных опор. Основным материалом для их строительства является бетон, железобетон или их комбинация с каменной облицовкой. С течением времени, при непосредственной работе конструкции в воде, качество бетона и как следствие внешний вид опор ухудшались, причем особенно активно в зоне колебания уровня воды (межень — паводок). В качестве примера можно привести опоры Чер-

навского моста, которые, не прослужив и 30 лет, стали непригодны. После подводного обследования было решено демонтировать их по верхнюю грань ростверка, после чего вновь наращивать до проектных отметок.

Как контрвариант был предложен проект вантового моста с использованием пилоновой опоры, выполненной из биметалла. Несмотря на несущественную разницу в стоимости (не более 10 процентов) большепролетные вантовые конструкции с учетом нынешней сложной экономической ситуации не находили массового применения. Новые конструктивные и

технологические приемы при сооружении пилоновых опор позволили существенно поднять конкурентоспособность вантовых мостов.

При сопоставлении вариантов конструкций промежуточных опор обычного типа и пустотелой биметаллической учитывались экологические, экономические и конструктивно-технологические показатели. Все это позволило рекомендовать к строительству наиболее эффективный новый тип конструкции опор.

Основным ее элементом является цельносварной биметаллический короб, изготавливаемый из листов 2-миллиметровой нержавеющей стали, соединенной в заводских условиях с 10—12-миллиметровым листом низколегированной стали. Сталь поставляется с Орско-Халиловского металлургического комбината и ранее использовалась для балластных корыт железнодорожных мостов. Применение этой стали в балластных корытах диктовалось исключительно техническими и технологическими требованиями, которые совершенно не принимались во внимание при оценке эстетичности вида и экологичности материала в целом. В качестве конструктивного материала данный вид опор используется впервые при реконструкции Чернавского моста на

ритов. Меньшим становится и число свай. Отпадает необходимость в шпунтовых работах. За счет свободного маневрирования расположением пилоновой опоры обеспечивается возможность такого ее размещения в русле, которое исключает использование тампонажа.

Применение металлического тела опоры позволяет проектировщику отойти от типовых очертаний русловых опор и придать конструктивному элементу мостового перехода большую выразительность. Кроме того, применение пустотелой опоры позволяет использовать внутреннее пространство в качестве возможного места размещения оборудования для очистки стекающей с поверхности мостового перехода воды или других целей. Это обстоятельство также говорит в пользу пилонового типа опор.

Последующая эксплуатация опоры сводится к сезонной очистке ее поверхности с помощью гидромониторов от пыли, водорослей и ракушки, хотя последнее представляется маловероятным в силу нейтральности внешнего слоя по отношению к водной флоре и фауне, а также его химической пассивности.

Все вышеперечисленные конструктивно-технологические особенности биметаллического тела про-

Экономическое сопоставление вариантов

Общая сметная стоимость в ценах на 1.08.97	Вантовый вариант	Подпружный вариант
Всего, млрд руб., в том числе:	294,01	301,18
1 очередь	101,19	101,19
2 очередь	138,63	153,19
3 очередь	53,14	46,80



Новый вантовый мост.

Дефекты опор существующего Чернавского моста.

Воронежском водохранилище. Пустотелая конструкция более чем вдвое снижает вес опоры и как следствие облегчает свайное основание из-за уменьшения его габа-

межуточной опоры позволяют добиться снижения техногенного воздействия строительства мостов на акваторию и улучшить экологическую безопасность транспортного сооружения.

Итак, обобщим основные преимущества нового типа опор:

— уменьшение площадей русла, отторгаемых опорами у зон нерес-



тилица, за счет сокращения их числа и габаритов;

— уменьшение расходов материалов и транспортной работы судов на акватории при сооружении опор мостов;

— исключение шпунтовых работ, тампонажа и водоотлива из котлованов, что весьма благоприятно сказывается на экологии акватории;

— исключение окисления арматуры и выхода продуктов коррозии в акваторию при разрушении бетона, возникающем при эксплуатации опор традиционных конструкций;

— уменьшение общего экологического воздействия строительного процесса на среду за счет перевода основных технологических операций по сооружению опор из естественных условий в заводские;

— исключение сварочных работ по каркасу тела опор с применением ручной электросварки как наиболее опасных для здоровья строителей и трудоемких по монтажу и контролю;

— простота и легкость обслуживания промежуточных опор нового типа в принципе исключает плановые ремонты, а лишь предполагает ежесезонное очищение поверхности опор с помощью гидромонитора, чтобы поддерживать их в благоприятном эстетическом состоянии;

— улучшение эстетических и гидравлических качеств новой опоры, позволяющее снизить размыв и убрать нежелательные конструктивные и архитектурные элементы сопряжения ростверка, пилона и тела сооружения;

— реализация единства принципа экологической, экономической и эстетической предпочтительности при выборе варианта моста.

Таким образом, возведение мостовых переходов с использованием пустотелых опор, выполненных из биметалла, имеет достаточно оснований на жизнь.

Что же касается Чернавского моста в Воронеже, то в данном случае имеется уникальный шанс возведения полностью металлического моста, начиная от свай и заканчивая вантами. При этом в условиях реконструкции стоимость данного варианта, а также общая продолжительность строительства снижается по сравнению с балочно-подпружным (см. таблицу), что немало важно в современных условиях, так как первая очередь строительства уже завершена.

На прошедшем в конце октября 1997 года градостроительном совете было принято решение одобрить вантовый вариант с применением пустотелой пилоновой опоры из биметалла. Было высказано мнение, что данный объект станет новой визитной карточкой города наряду со зданием Юго-Восточной железной дороги, Каменным мостом и Адмиралтейской церковью.

**Александр ПРОКОФЬЕВ,
доктор технических наук, профессор,
начальник отдела мостов
Воронежского НПЦ «РосдорНИИ»**

Уважаемая редакция! Я хотел бы предложить вам статью, которая, надеюсь, станет продолжением дискуссии по проблеме строительства деревянных мостов, поднятой в № 10 журнала за 1997 год полемикальным материалом генерального директора ОАО «Автомост» А.А.Мухина.

ЧЕМ ДОРОГ МАЛЫЙ ЗОЛОТНИК

Первые клееные мосты в стране появились более 30 лет назад через реки Дубну в Московской области (1964 г.) и Курлак в Воронежской области (1965 г.). Расчеты этих мостов были выполнены под руководством доктора технических наук Б.Е.Улицкого и при консультировании доктора технических наук Е.Е.Гибшмана.

Автор принимал участие в испытании и исследовании клееных балок моста через реку Курлак. Статические и динамические испытания сразу после окончания его строительства дали обнадеживающие результаты. Однако через восемь месяцев эксплуатации были обнаружены 822 пог. м расслоений клеевых фенольных швов.

надцати обследованных им мостов только три (через реки Арбузовку, Бутановку и Дремовлю в Тверской области (построенные в 1976 г.) находились в нормальном состоянии. Балки пролетных строений этих трех сооружений были изготовлены на Нелидовском заводе с использованием резорциновых клеев под руководством А.А.Мухина, который и рассказывает о них в статьях «Мосты из клееной древесины» (1982 г.) и «О малых мостах с большой ответственностью» (1997 г.). Последняя и дала повод к дискуссии.

После 15 лет эксплуатации при переменных температурно-влажностных режимах, согласно обследованию, проведенному нами совместно с Нелидовским ДРСУ, расслоения практически не обнаруже-

Еще в 1973 г. (Известия ВУЗов. Строительство и архитектура. № 11) нами впервые была выдвинута и обоснована гипотеза о недостаточной выносливости клеевых фенольных швов и более высокой сопротивляемости синергетической усталости клееных деревянных элементов на резорциновых клеях при переменных температурно-влажностных и транспортных воздействиях на них. Далее была разработана теория расчета клееных деревянных элементов на выносливость, с которой читатели могли познакомиться в статьях журнала «Автомобильные дороги»: «Проектирование мостов с учетом усталости клееной древесины» (1984 г., № 8), «Расчет на выносливость элементов клееных деревянных мостов» (1990 г., № 10). Наиболее полно эта теория с инженерным методом расчета представлена в сборнике докладов «Учет фактора времени в расчетах на выносливость» (1997 г.) семинара ФДС России в Павловске. Теория получила признание и на Международной конференции по мостам в Братиславе в 1994 г.

В вышедшем в 1996 г. СНиПе 2.05.03-84 «Мосты и трубы», к сожалению, не учтен как опыт эксплуатации клееных мостов, так и научные достижения в области обеспечения их работоспособности. Совершенно исключается необходимость расчета клеевых деревянных пролетных строений на выносливость, хотя ясно, что если собственный вес конструкции мал, то и асимметрия нагружения будет мала, а следовательно, усталость будет значительна. В п. 6.10 рекомендуются, как и раньше, фенольные клеи, то есть мосты опять будут разрушаться.



Это было главной «болезнью» и других подобных объектов, что показали результаты обследований пролетных строений, проведенные в 1974 г. ГипродорНИИ в различных областях центра России.

То, что расслоение клеевых фенольных швов являлось самым распространенным дефектом, подтвердил в 1981 г. СоюздорНИИ. Из три-

ны. Имелась лишь одна трещина в балке моста через реку Арбузовку у опорной части: длина 700 мм, глубина 100...120 мм, ширина раскрытия до 3 мм, что можно объяснить неровным нанесением клея.

Так почему же мосты в Тверской области сохранили работоспособность, тогда как все остальные достигли предельного состояния?

Конечно, прав А.А.Мухин, говоря о «необходимости перехода к массовому строительству деревоклееных мостов», но предварительно их необходимо проектировать с расчетом на выносливость.

Автор готов консультировать заинтересованные лица по вопросу обеспечения долговечности клееных мостов.

ЧТО ТАКОЕ СОПУТСТВУЮЩИЕ УСЛОВИЯ

8—9 декабря в Совинцентре (Москва) проходила Всероссийская практическая конференция по безопасности дорожного движения. Она организована Минтрансом России совместно с ФДС РФ. В рамках этого мероприятия работала «дорожная» секция. Ею руководили заместитель руководителя ФДС И.А. Урманов и заместитель министра МЧС М.И. Фалеев. Сегодня мы публикуем некоторые выступления.

Евгений ЛОБАНОВ,
председатель
Центрального
регионального
отделения Академии
транспорта РФ,
доктор технических
наук, профессор,
академик АТ РФ

ЧТО ЗАКОН ГРЯДУЩИЙ НАМ ГОТОВИТ

Принятие Федерального закона «О безопасности движения» открыло новый этап в государственном управлении безопасностью дорожного движения. Этот документ впервые в нашей стране создал правовой фундамент в построении системы ее обеспечения. В нем, помимо ответственности органов местной власти за организацию движения в городах и населенных пунктах, определены и задачи дорожной отрасли в части создания надлежащих дорожных условий движения автомобильного транспорта. Эта идея развита и доведена до практических правовых норм в Законе «Об автомобильных дорогах», проект которого передан в Государственную Думу.

В качестве приоритетной законопроект определяет задачу обеспечения безопасности движения за счет поднятия технического уровня дорог. Ответственность за ее выполнение возлагается на государственные федеральные и территориальные органы управления автомобильными дорогами. В документе впервые вводится правовая норма прямой гражданской и уголовной ответственности за ущерб, понесенный пользователями дорог из-за плохих дорожных условий.

После принятия закона в установленном порядке материальный ущерб за такие виды ДТП придется возмещать, и, что хотелось бы подчеркнуть, из «дорожных» денег.

Будущий закон устанавливает единые требования к стандартам, нормам и другим нормативным документам, определяющим условия безопасности дорожного движения. Предусматривается создание дорожных органов для реализации при строительстве и содержании автомобильных дорог государственной политики в области безопасности дорожного движения. Ставится цель обеспечивать выполнение мероприятий по повышению безопасности движения и увеличению пропускной способности автомобильных дорог, осуществлять контроль за соблюдением требований стандартов и норм, обеспечивающих безопасность дорожного движения при выполнении дорожных работ.

Особое внимание в документе уделено пересечению автомобильных дорог с железными. Эти переезды должны содержаться в соответствии с законоположениями, стандартами и отраслевыми нормативами. На железнодорожных пересечениях владельцы железных дорог обязаны содержать в надлежащем состоянии участок автомобильной дороги на расстоянии, определяемом правилами эксплуатации железнодорожных переездов. А дорожные органы должны содержать площадки отдыха и автобусные остановки в надлежащем состоянии и содействовать развитию дорожного сервиса на автомобильных дорогах. По этому поводу готовится постановление Правительства РФ, обязывающее органы местной исполнительной власти принимать активное участие в обеспечении питания, торговом и коммунально-бытовом обслуживании участников дорожного движения, а строительство и содержание

таких сервисных пунктов остается за дорожной отраслью.

Расположение наружной рекламы и иных информационных знаков и указателей в полосе отвода и в границах придорожных зон федеральных автомобильных дорог отнесено к исключительному праву владельцев автомобильных дорог и должно осуществляться на основе договоров с ними при наличии разрешений, получаемых в порядке, установленном федеральными законами. Средства от размещения рекламы на землях автомобильных дорог зачисляются в дорожный фонд.

Николай БЫСТРОВ,
директор дирекции
лабораторного контроля
ФДС России

ПРОТИВОРЕЧАЩИЕ СТАНДАРТЫ

Оценка транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог невозможна без метрологического обеспечения проводимых испытаний. Рассматривать этот вопрос должен с учетом общего состояния нормативно-правовой базы в данной области.

Сегодня разработкой нормативных документов в области транспортно-эксплуатационных показателей занимаются несколько министерств и ведомств, что в ряде случаев приводит к неразберихе. Так, Госстроем России с 1 июля 1997 года введен в действие ГОСТ 30413—96, который фактически отменил использование прибора ППК—МАДИ—ВНИИБД для оценки коэффициента сцепления колеса автомобиля с дорожным покрытием. В то же время непосредственно ГОСТ Р 50597—93, в котором предусмотрено применение данного прибора, не отменен. Таким образом на территории России действуют два противоречащих друг другу стандарта.

Существует ряд проблем и по метрологическому обеспечению оценки транспортно-эксплуатационных показателей. На некоторые определяемые параметры отсутствуют аттестованные в установленном порядке методики выполнения измерений. Часть используемых средств измерений для оцен-

ки этих параметров метрологически не обеспечена ввиду отсутствия утвержденных методик проверки (калибровки) и эталонов (образцовых средств измерений).

Устранение этих и многих других противоречий нормативно-правовой базы возможно только при скоординированной деятельности заинтересованных министерств и ведомств.

Александр ЭРАСТОВ,
заместитель
генерального директора
РосдорНИИ, кандидат
технических наук

ИНСТРУМЕНТ ВЫЯВЛЕНИЯ ОПАСНЫХ УЧАСТКОВ

Диагностика состояния дорог и оценка на ее основе дорожных условий служит важным инструментом своевременного выявления опасных для движения участков дорог и устранения причин, вызывающих опасность.

Система диагностики, включающая инструментально-визуальное обследование сооружений и получение объективной информации об их состоянии и условиях движения, а также о причинах отклонений тех или иных параметров и характеристик от установленных требований, стала интенсивно развиваться несколько десятилетий назад. Этому способствовали начатые за рубежом исследования по созданию комплексных систем управления состоянием дорог. Получили развитие эти исследования и в России. И сейчас можно констатировать, что система диагностики состояния дорог у нас создана и успешно функционирует: имеются необходимое методическое и программное обеспечение, нормативная база, технические средства, а также подготовленные кадры специалистов.

Принятый состав работ по диагностике (первичной комплексной и повторной) позволяет получить полную оценку дорожных условий и степень их соответствия требованиям, предъявляемым к потребительским свойствам дорог.

Система диагностики в полном объеме реализована на федеральной сети дорог (40 тыс. км). Созданный на ее основе и ежегодно обновляемый банк данных содержит значительный объем информации о дорогах, которая включает в себя такие важнейшие группы транспортно-эксплуатационных показателей, как параметры геометрических элементов дорог, ровность и сцеп-

логий для внедрения на основе всестороннего технико-экономического анализа имеющихся на «рынке» однотипных предложений.

тяжеловесных транспортных средств, так и для остальных участников движения; развития автомобилестроения с учетом всех требо-

ные свойства покрытия проезжей части, прочность дорожной одежды, сведения о мостах и трубах, характеристики инженерного оборудования, обустройства дорог и состояния безопасности движения, сведения об интенсивности транспортных потоков, информация о коммуникациях, средствах связи, объектах сервиса и др.

Конечным результатом диагностики является анализ информации, содержащейся в банке дорожных данных, выявление недостатков дорожных условий и принятие соответствующих управленческих решений. В этих целях разработан целый ряд прикладных программ, в том числе для анализа уровней обеспечения безопасности движения по сети дорог, на отдельных дорогах или на участках дорог.

Вячеслав АПЕСТИН,
начальник центра
управления обучением
и передачей
дорожно-транспортных
технологий дирекции
«Дороги России»

ВНЕДРЕНИЕ ДОРОЖНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ

В соответствии с Президентской программой совершенствования и развития автомобильных дорог «Дороги России» разработка и внедрение новых технологий рассматривается как одно из основных направлений технической политики до 2000 года. При этом значительное внимание уделяется улучшению системы организации и управления процессом внедрения технологий.

Многолетний и успешный опыт подобной работы в США свидетельствует о целесообразности использования аналогичного подхода и в условиях России. Основой для внедрения технологий являются утвержденные и обеспеченные финансированием программы (проекты), учитывающие мнение налого-

плательщиков и обсуждаемые на всех уровнях управления процессом внедрения (местном, региональном и федеральном). Приоритетными считаются технологии, которые могут быть реализованы в период до двух лет, имеют наибольший срок службы, доступны для конкретного региона (территории) и перекрывающие затраты в течение не более трех лет.

Внедрение технологий рассматривается в неразрывной связи с вопросами организации обучения кадров дорожного хозяйства. Особая роль при этом отводится центрам передачи технологий, которые призваны содействовать процессу внедрения, осуществляя рекламу передовых технологий, формирование банка данных, организацию и проведение краткосрочных обучающих семинаров, взаимный обмен информацией о внедряемых технологиях и своей деятельности. Ежегодно на деятельность центра расходуется примерно 10 процентов средств, выделяемых на внедрение технологий.

Основываясь на имеющемся опыте, в настоящее время рассматриваются пути совершенствования системы внедрения дорожно-транспортных технологий в Российской Федерации. Обращается внимание на необходимость разработки отраслевого стандарта по передаче и внедрению современных технологий, а также отбора техно-

Владимир АДАСИНСКИЙ,
заместитель начальника
управления содержания
дорог, безопасности
дорожного движения
и мобилизационной
подготовки ФДС России

ЕСЛИ ГРУЗЫ ТЯЖЕЛОВЕСНЫЕ

Вопросы организации движения крупногабаритных и тяжеловесных транспортных средств на автомобильных дорогах занимают все более важное место при обеспечении безопасного и, уже появляется такое понятие, комфортного дорожного движения. Эти вопросы стали наиболее актуальными в последнее время в связи с появлением большого количества разнообразных автомобилей, приспособленных перевозить крупные и тяжелые грузы.

Наметился ряд проблем, требующих, по возможности, быстрого решения: сохранность автомобильных дорог; обеспечение безопасности движения при проезде крупногабаритных и тяжеловесных транспортных средств; создание условий комфортного проезда как для водителей крупногабаритных и

ваней по обеспечению проезда таких автомобилей.

Конечно, указанные проблемы взаимосвязаны и решать их надо комплексно, учитывая, что при реализации одной из них обязательно возникнет другая. Но здесь уже диктуют свои условия реалии жизни, то есть возникают различные причины, по которым сразу выполнить все требования невозможно.

Федеральной дорожной службой России намечены несколько направлений по решению указанных проблем:

упорядочение выдачи специальных разрешений с приведением в порядок нормативно-технической базы, с учетом требований международных норм и соглашений;

разработка и скорейшее внедрение программы «Весы» с решением комплекса вопросов по данной теме;

подготовка необходимой документации, согласований и апробирование работы «дорожной милиции»;

решение «дорожных» вопросов Федеральной целевой программы повышения безопасности дорожного движения в России в 1996—1998 гг., то есть ликвидации мест концентрации ДТП.

Решение по каждой из этих проблем связано с огромными трудностями, но в конце концов что может быть ценнее человеческих жизней.

«ДОРОГИ БЕЛАРУСИ» — НОВАЯ ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПРОГРАММА

Ежедневно и ежечасно увеличивается количество транспортных средств Белоруссии, растет транзит через нашу республику. Значит, состояние наших автомобильных дорог должно как можно быстрее приближаться к европейскому уровню. Однако этого не происходит; более того, дорожная сеть Белоруссии приходит в упадок. Сельские дороги вообще в удручающем состоянии: из 25 тысяч населенных пунктов более 10 тысяч не имеют подъездов с твердым покрытием.

Что же предпринимают дорожники республики для восстановления и дальнейшего развития белорусских автомагистралей — такова тема беседы нашего корреспондента с директором проектного института «Белгипродор» А.Г. ФЕДОРОВЫМ.



Алексей Григорьевич Федоров.

— Алексей Григорьевич, давайте сначала коснемся истории вопроса. Почему наши дороги находятся в таком плачевном состоянии?

— Дело в том, что начиная с 1991 года тенденционно уменьшались средства, определяющие развитие, содержание и ремонт дорог. Достаточно сказать, что финансирование дорожной отрасли за это время сократилось почти в два раза. Потери нашего народного хозяйства от этого огромны. Только за 1996 год они составили свыше 2,5 миллиарда рублей (в ценах 1991 года). Все это произошло за счет снижения инвестиций в дорожный фонд.

— Но ведь так дальше продолжаться не может. Мы же потеряем все то, что нарабатано десятилетиями.

— Разумеется. Но, кажется, вовремя спохватились. Совет Министров дал поручение Комитету по автомобильным дорогам разработать программу «Дороги Беларуси». Тот, в свою очередь, спустил задание нам — институту «Белгипродор». Надо сказать, что раньше мы

разрабатывали аналогичные документы, которые назывались «генеральные схемы». Они включали в себя развитие дорожной сети на 10—15 лет. Это за счет строительства и реконструкции дорог. Их ремонт и содержание в этих схемах не просматривались. Теперь эти виды работ признаются приоритетами.

— Значит, о новом строительстве и модернизации дорог пока не может быть и речи?

— В известной степени да, поскольку, как я уже говорил, инвестиции в дорожное хозяйство сократились в два раза.

При разработке Программы мы рассматривали три варианта с учетом сегодняшнего финансирования и возможной перспективы в этом деле. Предположим, что ничего не изменится и финансирование останется на уровне 1997 года. Тогда к 2005 году мы потеряем 27 процентов существующих дорог, еще 26 процентов будет на грани разрушения. А ведь наши трассы составляют пятую часть стоимости всех

богатств страны. Представляет, что и сколько мы потеряем.

— Между прочим, такая ситуация была характерна для Франции семидесятых годов.

— Да, но французы вовремя поняли, что если они не примут действенных мер, им придется практически все восстанавливать заново. Вот и нам нельзя забывать об их опыте.

— Вы разработали второй вариант и назвали его оптимистическим...

— Суть его в следующем. Белоруссия занимает очень важное геополитическое положение, и нам выгодно, чтобы транзит шел через нашу республику. А для этого нужно создать соответствующие условия, и прежде всего приблизить наши дороги к европейскому уровню. На это нам потребуется до 2005 года 28,5 миллиарда рублей (в ценах 1991 г.). К этому мы должны стремиться. Но даже для того, чтобы сохранить то, что у нас сегодня есть (третий вариант), необходимо увеличить дорожный фонд в 3,5 раза. Это примерно 20,5 миллиарда рублей на 9 лет. Это минимум, чтобы не потерять существующие дороги.

— В программе, очевидно, установлена какая-то очередность работ?

— Мы исходили из того, что в этих 20,5 миллиарда рублей затраты на содержание и ремонт дорог составляют 12,5 миллиарда рублей. Эти работы и есть первоочередные.

В программе мы показали не только потребление денежных средств, но и отдачу от их вложения. Так вот, за счет снижения стоимости

перевозок, экономии бензина, уменьшения износа шин и вообще всех транспортно-эксплуатационных расходов выгода государства составит 34 миллиарда. Таков экономический эффект! Иначе говоря, вложив 20,5 миллиарда рублей, республика получит 34 миллиарда. И это при условии принятия на баланс Комитета по автомобильным дорогам 33 тысячи внутрихозяйственных трасс.

— Мне ваши расчеты кажутся неосозаемыми.

— Возможно, но они реальные. Все передовые страны, просчитывая свои возможности, останавливаются именно на таком показателе: что вложили и что получили. Наши исследования в этом плане абсолютно обоснованы, и государство, изменяя налогообложение, вправе теперь ставить перед пользователями дорог вопрос таким образом: раз вы едете по дорогам, извольте о них заботиться.

— Значит, какой-то минимум строительства и реконструкции дорог все-таки будет?

— Конечно. Прежде всего мы улучшим подъезды к погранпереходам. При въезде в республику все приобретет более привлекательный вид. Мы законсервируем строительство обходов городов.

Кстати, строительство и реконструкция магистралей резко снизит экологическую нагрузку на прилегающую к дорогам территорию, поскольку выбросы отработанных газов на единицу площади уменьшатся в 1,5—2 раза. Я думаю, этот расчет понятен, поскольку скорость автомобилей на плохой дороге не превышает в среднем 30 км в час. А тут улучшатся условия проезда, появятся обходы городов, возрастут скорости автомобилей...

Я уж не говорю об улучшении социальной сферы села. Соединив все населенные пункты дорогами, мы исключим дорожную дискриминацию определенной части населения, мы подключим к цивилизованному миру все населенные пункты. Любой сельский житель сможет быстро доехать до больницы, у сельской молодежи появится больше возможности учиться в городах, и вообще увеличится заинтересованность к жизни в сельской местности.

— Странно как-то слышать, что накануне XXI века у нас бездорожье...

— Да, но факт есть факт. 10 тысяч населенных пунктов не имеют подъездов, и их жители пользуются старыми как мир грунтовыми дорогами. А ведь сегодня на селе имеются тысячи легковых автомобилей самых современных марок, и их количество неуклонно растет. Увеличивается и парк грузовиков. Еще раз повторяю, все, что мы заложили в программе, это минимум, ниже которого опускаться нельзя.

Беседа вел Михаил САЕТ

Группа разработчиков программы «Дороги Беларуси».



Юрий Rogovcev, директор НПЦ «Вникс»

ТУПИКИ ЛАБОРАТОРНОГО КОНТРОЛЯ

Дорожная отрасль Российской Федерации медленно шаг за шагом выходит на современный уровень строительства, ремонта и содержания автомобильных дорог.

Уже никого не удивит наличием во многих дорожных предприятиях высокоэффективной зарубежной техники. Автоматизированные АБЗ и асфальтоукладчики, современные уплотняющие катки, дорожные фрезы и технологические комплекты машин для ремонта и содержания автодорог работают на Российских дорогах, обеспечивая рост производительности труда, технологичность и высокое качество дорожных работ. Все это в конечном счете повышает надежность и долговечность дорог,

обеспечивает потребительские свойства.

Но при этом необходимо отметить, что даже при использовании современной техники и передовых технологий в обязательном порядке должен осуществляться лабораторный контроль за всеми процессами и операциями при строительстве и ремонте дорог, при выпуске продукции АБЗ, битумных баз, дробильно-сортировочных комплексов.

Повышение эффективности лабораторного контроля за качеством применяемых дорожно-строительных материалов и соблюдением технологии дорожных работ оказывает так же действенное влияние на получение конечной продукции в виде автомобильной дороги, отвечающей всем критериям качества.

Сдерживающим фактором здесь является материально-техническая база строительных и заводских лабораторий дорожных предприятий, которая за последние 5—10 лет не претерпела каких-либо кардинальных изменений. А это в свою очередь снижает эффективность лабораторного контроля в части оперативности и точности проводимых испытаний, объективности и достоверности получаемых результатов.

На сегодняшний день в лабораторной технике и приборах, выпускаемых как за рубежом, так и на отечественных предприятиях, наблюдается значительный прогресс. Новые приборы и оборудование отвечают всем современным требованиям контроля качества. Широкий спектр приборов работает в автоматическом и полуавтоматическом режиме и обладает возможностью обработки результатов на ЭВМ. При этом обеспечивается минимальное воздействие человеческого и других факторов на результаты испытаний. Но стоимость такого оборудования очень высока. А в условиях работы дорожных предприятий при хронических неплатежах за выполненные работы, невыплаты заработной платы своим

работчим, отсутствием оборотных средств, приобрести такие приборы и оборудование остается неосуществимой мечтой.

По подсчетам, для переоснащения одной только заводской лаборатории АБЗ потребуются затраты в сумме 700—800 тыс. денонмированных рублей.

Поэтому проводить модернизацию и перевооружение строительных заводских лабораторий самим предприятиям явно не под силу.

Но современные требования по качеству строительства автомобильных дорог и постепенное сближение российских нормативов с западноевропейскими, требует решения этого вопроса уже сегодня.

С учетом изложенной проблемы выход может быть следующим.

Под эгидой Федеральной дорожной службы необходимо создать центр или другой орган, основной деятельностью которого стало бы оснащение строительных лабораторий дорожных предприятий современными приборами и оборудованием как отечественно, так и зарубежного производства, на условиях долгосрочной аренды или лизинга.

г. Вологда

Виктор НИКИНОВ

АЛЬТЕРНАТИВЫ НЕТ

Обследование асфальтобетонных заводов систем Мосавтодора и Мособлдорремстроя по складам минерального порошка дает основание утверждать, что системного подхода в решении проблемы не было заложено изначально.

Приходится наблюдать открытое хранение насыпного минерального порошка, что не соответствует ни технологическим, ни экологическим нормам. Работать «с колес» удастся только ближним потребителям. В условиях хронической неплатежеспособности ритмичная поставка становится проблематичной. Поэтому надо налаживать складирование, хранение и подачу минерального порошка независимо ни от каких факторов. Для этой цели, даже с учетом финансовых проблем, лучше всего подходят силосные склады. Нарботанный опыт их самостоятельного строительства и эксплуатации в Каширском, Солнечногорском автодо-

рах и Химкинском ДРСУ позволяет рекомендовать к применению именно пневмотранспортировку расчетным давлением 0,2 МПа.

Следует отметить, что шнековая и элеваторная подача сыпучих материалов является менее энергоемкой. Но на практике не удается компактно поставить силосный склад рядом с расходной емкостью. Поэтому рекомендуется использовать струйные насосы производительностью 16 т/ч и дальностью подачи до 150 м, что вполне приемлемо в условиях эксплуатации АБЗ.

Для предупреждения слеживаемости порошка склады оборудуются аэрирующими устройствами системы «ниппель». Герметичные, соединенные воздуховодами, оборудованные фильтром силосные емкости исключают запыленность территории.

Опыт монтажа и эксплуатации показал важность соблюдения основных параметров пневмотранспорта:

диаметр материалопровода, качество запорной арматуры, производительность компрессоров и другие особенности, отклонения от которых ухудшают работоспособность склада в целом.

Наличие компрессорной в ряде случаев дает возможность принимать минеральный порошок непосредственно из железнодорожных цистерн.

Для обслуживания пневмотранспорта склада и компрессорной достаточно одного оператора. Думаю, что при нынешних экономических условиях альтернативы силосному складу нет.



Склад минерального порошка.

ЗНАКОМЬТЕСЬ, КУЗБАСС

Кемеровская область образована 26 января 1943 года. Расположена в самом центре России — на юге Западной Сибири. Территория Кузбасса вытянута с севера на юг на 500 км, напоминает сердце (расстояние в северной части — 300 км, в южной — 150—100 км). Расстояние от Москвы — 3482 км, разница во времени — 4 часа.

Это наиболее обжитой и густонаселенный сибирский регион. Население — 3,1 млн человек. Более 87 процентов его сосредоточено в городской местности. Административный центр — город Кемерово (проживает 552 тыс. человек). Другие наиболее крупные города: Новокузнецк (607 тыс. человек), Прокопьевск (267 тыс. человек), Ленинск-Кузнецкий (171 тыс. человек), в них сосредоточено более 1/3 населения области.

Ведущая роль в экономике у топливно-энергетического комплекса: угольная промышленность и электроэнергетика. На долю угольной отрасли приходится 31 процент объема промышленного производства Кузбасса, здесь добывают 38 процентов угля в стране, а угля коксующихся марок — 70 процентов потребности металлургии Российской Федерации.

Предприятия металлургического комплекса дают еще 28 процентов общего объема производства промышленной продукции Кузбасса. В год производится более 6 млн т чугуна, 8 млн т стали, около 6 млн т готового проката и 5 млн т кокса. Новокузнецкий алюминиевый завод выплавляет в год более 260 тыс. т алюминия.

На долю химического комплекса приходится 5,7 процента объема промышленного производства. Его предприятия выпускают за год 350 тыс. т минеральных удобрений, 14 тыс. т волокон и нитей химических, 70 тыс. т капролактама.

Село по российским меркам в Кузбассе небольшое. Общая площадь сельскохозяйственных угодий — 2660 млн га, в том числе пашня — 1600 млн га. Крестьяне занимаются в основном производством зерна. В 1997 г., например, его собрали 1 млн т. Для Кузбасса это небывалый урожай!

Предприятия Кузбасса экспортируют более 160 наименований продукции в 83 страны ближнего и дальнего зарубежья. Структура экспорта носит в основном сырьевой характер. Преобладающая статья регионального экспорта — продукция металлургии, ее удельный вес занимает 63,2 процента, на долю угля приходится 28, химической продукции — 7 процентов.

Наибольший объем экспорта приходится на Китай, США, Турцию.

Сейчас, как и в большинстве других регионов, экономика области действует в предельно сложных условиях. Удельный вес убыточных предприятий составляет около 50 процентов.

БРОСОК НА ЮГ

Аман Гумирович Тулеев — губернатор Кемеровской области.

А.Г.Тулеев родился 13 мая 1944 г. в Красноводске (ныне Туркменбаши) Туркменской ССР в семье рабочего. Отец погиб на фронте. Мать — татарка, отец — казах, воспитавший его отчим — русский.

Начал свой трудовой путь, окончив Тихорецкий железнодорожный техникум (Краснодарский край) в 1964 г. Свою дальнейшую биографию он связал с Кемеровской областью. Работал дежурным по станции Мундыбаш Западно-Сибирской железной дороги. После службы в армии, в 1967 г., вновь вернулся на прежнее место работы.

В 1973 г. А.Г.Тулеев окончил Новосибирский институт инженеров железнодорожного транспорта, после чего его назначили начальником станции г.Междуреченска. В 1978 г. он стал заместителем начальника Новокузнецкого отделения Западно-Сибирской железной дороги, а с 1983 по 1985 г. был начальником этого отделения (но уже Кемеровской железной дороги).

Умелого хозяйственника, грамотного руководителя А.Г.Тулеева в 1986 г. назначили заведующим отделом транспорта и связи Кемеровского обкома КПСС. В 1988 г. он заочно окончил Академию общественных наук при ЦК КПСС и был утвержден начальником Кемеровской железной дороги.

А.Г.Тулеев — доктор транспорта, академик Академии информатизации. Имеет государственные награды.

В 1990 г. А.Г.Тулеева избирают депутатом Кемеровского областного Совета народных депутатов, и на первой же сессии он избран председателем этого Совета. Одновременно его назначают председателем исполкома.

Рост авторитета А.Г.Тулеева как политика происходит стремительно. В апреле 1991 г. он был зарегистрирован в качестве кандидата на пост Президента РСФСР. На выборах кандидат из провинции стал, по результатам голосования, четвертым из шести претендентов на президентский пост, получив 6,81 процента голосов избирателей.

После известных событий августа 1991 г. А.Г.Тулеева обвиняют в поддержке ГКЧП и освобождают от обязанностей председателя исполкома. В начале 1992 г. он подает в отставку с поста председателя областного Совета, мотивировав свой поступок невозможностью претворять в жизнь бездушную политику Центра. Но тогда на защиту А.Г.Тулеева встали тысячи людей, и депутаты проголосовали против его ухода.

В августе 1996 г. его назначили министром России по сотрудничеству с государствами — участниками СНГ. Он по-прежнему принимает активное участие в жизни Кузбасса.

В июле 1997 г. Указом Президента России А.Г. Тулеев назначен главой администрации Кемеровской области; он начинает свою деятельность с разработки основных направлений социально-экономического развития области. В октябре 1997 г. он одерживает блестящую победу на выборах губернатора, опередив двух соперников и набрав 94,5 процента голосов избирателей.



— Аман Гумирович, прежде всего разрешите выразить соболезнование в связи с трагедией, постигшей Кемеровскую область, — гибелью 67 шахтеров. Эти слова сочувствия я передаю от имени читателей нашего журнала, о чем они просили редакцию в своих письмах.

— Да, это большая беда. И нет в Кузбассе да, пожалуй, и в России ни одного человека, который не содрогнулся бы от страшной трагедии, происшедшей на шахте «Зыряновская». Пользуясь случаем, хочу передать руководителю Федеральной дорожной службы искреннюю благодарность за ту большую помощь, которую он оказал семьям погибших шахтеров, выделив из дорожного фонда 300 миллионов рублей¹.

— Аман Гумирович, разговор у нас сегодня специфически, в рамках тематики журнала: автомобильные дороги Кузбасса, дорожные фонды, проспекты и тупики на пути движения. Но давайте начнем танцевать от печки, то есть от социально-экономической ситуации.

— Обстановка в области тяжелая. И прежде всего потому, что неконкурентоспособным оказался наш уголь. Причины здесь разные. Во-первых, изменился рынок сбыта. Из него ушли некоторые наши постоянные покупатели — бывшие союзные республики СССР. Во-вторых, к углю, как пивьяки, присосались многочисленные посредники. От шахты, где добывают уголь, до теплостанции, где его сжигают, до недавнего времени находилось 10—12 перекупочных фирм. Слишком высокими стали и железнодорожные тарифы. В результате себе-

¹ Беседа с губернатором состоялась в декабре, вскоре после трагических событий на новокузнецкой шахте. Эти временные рамки надо иметь в виду при чтении всего кемеровского блока материалов, так как все расчеты, цены, финансовые выкладки даются без учета деноминации. — Прим. ред.

стоимость угля со 150 тысяч рублей за тонну дорожает до 300—400 тысяч рублей. А уголь — это база экономики. Цена угля диктует цену на электроэнергию. Дальше по цепочке — металлургия, машиностроение и так далее. Все становится дорогим, неконкурентоспособным.

А дальше обвал. Закрываются шахты. И процесс этот идет быстрее, чем создаются рабочие места, чем выделяет на эти цели деньги Правительство РФ. Растет безработица среди шахтеров и работников смежных производств. Задолженность по зарплате, если иметь в виду все отрасли, составляет астрономическую цифру — 3 триллиона рублей... Вот такое мне досталось наследство.

— Сложности в экономике, очевидно, порождают проблемы формирования территориального дорожного фонда.

— Конечно. Если предприятие, что называется, «лежит», то что с него возьмешь? Но ведь и рентабельные шахты, заводы, фирмы не спешат платить налоги. Когда я принял область, в сутки их собирали не более 800 миллионов рублей. Через месяц — уже шесть с лишним миллиардов, то есть увеличение в восемь раз.

За счет чего? А просто стали строже спрашивать с налогоплательщиков, вызвали «на ковер» налоговые службы, которые вместо выполнения своих прямых обязанностей в некоторых наших городах стали коммерческие фирмы созда-

сколько денег поступило, куда и на какие цели они направлены.

Все, что я говорю о налогах вообще, сполна относится и к территориальному дорожному фонду. Худо-бедно, но, думаю, поступления в фонд будут на уровне прошлого года или, может быть, чуть-чуть меньше. Проблема в другом. «Живых» денег в нем не более 10 процентов, остальное — бартер, взаимозачет. Эту форму взаиморасчета мы узаконили, иначе дорожники не сумели бы справиться со своими задачами, причем распротранили ее и на федеральную часть фонда, которая причитается нам, хотя Москва санкций на это не давала. Повторяю, у нас нет другого выхода, пока это обычная практика.

Трудности облдорфонда еще и в обвальном падении поступлений средств из федерального дорожного фонда. Вот и в этом году нам ссеквестировали их почти на 60 процентов. Мы опротестовали это решение Правительства в прокуратуре, Совете Федерации, Госдуме...

— С федеральным фондом понятно, а других должников нет?

— Ну как без них? Общая задолженность наших предприятий по налогу на пользователей дорог, с учетом 1997 года, более триллиона рублей.

— И на них можно уже махнуть рукой?

— Есть такие неплательщики, которые, конечно, никогда ничего не

остальные деньги — на приведение в порядок транзитных проездов через города, которые, как правило, находятся в худшем состоянии, чем дороги, примыкающие к ним.

— Готовясь к интервью с вами, я прочитал некоторые ваши выступления, в том числе и по дорожным проблемам, просмотрел документы. И вот приятная неожиданность: нет ни одного факта расходования дорожных средств не по прямому назначению. А я мог бы назвать вам области, где буквально разстранжируют дорожный фонд.

— Поступи мы так, попади в пленсиюминутных задач, мы, наверное, срубили бы сук, на котором сидим. Всех дыр дорожными деньгами мы все равно не заткнули бы, а вот дороги угробили бы — это точно. Не говоря уже о том, что не построили бы ни одного километра новых. А ведь автомобильным дорогам в программе социально-экономического возрождения области отводится важное место.

— Об этом, пожалуйста, подробнее.

— Суть социально-экономических преобразований — в реструктуризации промышленности, в основном угольной. Безусловно, главные места в структуре народного хозяйства области будут, как и прежде, занимать уголь, металл, продукция химической промышленности, ма-

надо постепенно подгонять к новой структуре хозяйства.

Но я хотел бы сказать несколько о другом — об упрочении связей области в рамках так называемого Сибирского соглашения, и прежде всего с сопредельными регионами. Приведу такой пример. Прежняя администрация заключала договоры на поставку зерна с Северной Ирландией. Представляете? Там вообще никогда не выращивали хлеб на экспорт! В итоге зерно, дважды перекупленное, приходило в Кузбасс из Казахстана. Понятно, что оно не могло быть дешевым. Между тем рядом находится сибирская житница — Алтайский край. Сейчас мы заключили с ним договор на поставку нам продукции сельского хозяйства. Есть у нас соответствующие договоренности и с другими соседями. Но для развития сотрудничества с ними опять-таки нужны дороги.

Сначала сделаем краткий обзор того, что мы имеем. У нас прекрасные связи с Новосибирской, Томской областями и Красноярским краем — через область проходит автомагистраль «Байкал» с ответвлением на Томск. Имеется на Томск и еще одна, так называемая трасса № 2, идущая из Мариинска. Эта дорога очень нужна томичам, так как она дает им более короткий выход на федералку «Байкал». Но она необходима и нашим северным районам. Некоторые участки этой дороги гравийно-щебеночные, они сейчас, правда, не так быстро, как хотелось бы, одеваются в асфальт.

Нам требуется и еще одна дорога на Красноярский край, точнее до его райцентра Шарыпово, чтобы через него выйти из нашего Тисульского района на Хакасию. В общем-то эта трасса существует, но она делает большой крюк, неудобна и в плохом состоянии. Есть два проекта более коротких путей сообщения до Шарыпово, но для воплощения любого из них в жизнь, нужен мост через реку Урюп. Хотелось бы начать его строить немедленно, но, как говорят, по одежке протягивай ножки.

— Сейчас среди дорожников только и разговоров, что о дорожном буме в Горной Шории. Слышал даже такую шутку: Тулеевде проводит операцию под кодовым названием «Бросок на юг».

— Ну что ж, в каждой шутке есть доля правды. В ноябре я действительно подписал распоряжение о строительстве (отдельные участки



вать. Дошло до чего — дирекция облдорфонда сама собирала дорожные налоги. Нет уж, пусть каждый занимается своим делом. То есть мы начали с наведения элементарного порядка.

Сделали «прозрачными» бюджет, сбор налогов. В местной печати регулярно публикуются отчеты,

вернут. Это банкроты. Другим, очевидно, надо дать отсрочку до тех пор, когда они выкарабкаются из ямы. Чтобы заинтересовать местные администрации в сборе дорожных недоимок, мы ввели такое правило: если удалось вернуть какие-то долги, то половина их пойдет, как и положено, на дороги общего пользования, а

шиностроение. Но получат свое развитие перерабатывающие отрасли, агропромышленный комплекс, легкая промышленность, будет активно формироваться рыночная инфраструктура. И без дорог здесь не обойтись: с одной стороны, новые производства надо размещать с их учетом, а с другой — дорожную сеть

надо спрямить) и реконструкции автомобильной дороги Кузедеево—Мундыбаш—Таштагол с вводом участка от Кузедеево до Мундыбаша в 1999 году. Одновременно подготовлено и сейчас находится на рассмотрении экономическое обоснование строительства дороги поселок Алташ—граница Республики Алтай, то есть продолжения предыдущей трассы. С завершением проекта мы будем иметь выход на эту горную республику. Оттуда к нам пойдет продукция сельского хозяйства, туда повезут уголь, металлы и все другое, чем богат Кузбасс.

В этой дороге большая нужда соседям, поскольку у них появится сообщение с ближайшей железнодорожной станцией Мундыбаш. Но трасса необходима и нам, потому что, кроме оживления межрегиональных хозяйственных связей, она вдохнет жизнь в самый отдаленный и самый неблагоприятный в смысле дорог район — Таштагольский. Там еще есть населенные пункты, где нет электричества.

Между тем Таштагольский район — это Горная Шория, или, как называют ее, вторая Швейцария, — край неограниченных туристических возможностей. И развить туризм здесь мы сможем с помощью новой и реконструированной дороги.

Среди приоритетных дорог юга Кузбасса назову еще две. Первая: Новокузнецк—Кузедеево, далее она идет через границу Алтайского края до Бийска. По ней перевозится продукция сельского хозяйства и в большегрузных машинах уголь. Но по качеству она не отвечает требованиям сегодняшнего дня, не говоря уже о дне завтрашнем. Мы ведем ее реконструкцию. Вторая: Усть-Кабырза—Санзарские Кичи—Таштып (Республика Хакасия). Этой дороги пока нет, но заинтересованность в ее строительстве имеется с обеих сторон: в Хакасии добывают железную руду, без которой уже в ближайшее время не обойтись Кузнецкому металлургическому комбинату.

Вот те дорожные приоритеты, которые весьма тесно увязаны с планами вывода области из кризиса.

— В дирекции облдорфонда разработаны целевые программы под общим названием «Дороги Кузбасса». Эти программы утверждены администрацией области и при вашей помощи и поддержке реализуются. Одна из них меня очень заинтересовала — это перевод муниципальных дорог в территориальную сеть. В ней просматривается четкая система.

— Статус муниципальных получили бывшие ведомственные и внутрихозяйственные дороги, впоследствии брошенные. Те из них, которые имеют транспортное значение, финансируются из обла-

стного бюджета. Кроме того, ежегодно какая-то часть таких дорог переводится в территориальную сеть при условии приведения их в нормативное состояние. В проекте закона о бюджете области на 1998 год на эти цели предусматривается выделить 152172 тысячи рублей (с учетом деноминации) — в счет уплаты налогов организациями, работающими по договорам с дирекцией облдорфонда. В результате дороги общего пользования увеличатся за счет внутрихозяйственных трасс на 202 километра. За 1999—2000 годы прибавится еще 298 километров. Эти дороги для нас очень важны, без них невозможно поддерживать жизнеобеспечение большого количества населенных пунктов.

— Говорят, у вас есть мечта мост построить? Может быть, поделитесь ею с читателями, выскажите свои предложения? Случай, по моему, подходящий.

— Речь пойдет о мосте через Томь в Кемерове. Официально он считается городским, но находится на федеральной дороге Новосибирск—Иркутск. Сооружение военного времени, оно давно исчерпало свой ресурс. Мост латан-перелатан, дважды имел провалы. Его бы закрыть пора, но нельзя: значительная часть транзитного транспорта главной сибирской автомагистрали проходит через него.

В идеале надо бы иметь обход города Кемерова. И он начат лет 20 назад, это так называемая южная его часть, но она уперлась в Томь, и опять нужен мост. Чтобы завершить строительство обхода вместе с этим сооружением, требуются колоссальные средства. Их нет сегодня, не предвидится и в ближайшей перспективе. Остается одно — реконструкция городского моста. Работы там ведутся ни шатко ни валко, хронически не хватает денег. Так вот, я предлагаю возводить его на паях, 50 на 50 процентов, с Федеральным дорожным фондом.

Возможны варианты. Такой, например, 450 километров автодороги «Байкал», проходящей по области, по договору с ФДС обслуживает дирекция облдорфонда на средства Федерального фонда. Но эти средства год от года сокращаются, зато возрастает нагрузка на территориальный дорожный фонд, его доля достигла уже 54 процентов. И если бы ФДС взяла свою дорогу полностью на себя, то часть высвободившихся средств можно было бы перебросить на реконструкцию моста.

Я не предлагаю ничего нового. Известно, что строительство моста через Северную Двину в Архангельске или через Волгу в Ульяновске велось и ведется не только за счет местного бюджета. Эти объекты слишком дорогостоящие, чтобы обойтись без помощи из Москвы.

— Так сколько стоит мост построить?

— 420 миллиардов рублей, то есть доля ФДС — 210 миллиардов. Это вполне посильная ноша, тем более что деньги надо вкладывать не сразу, а в течение нескольких лет.

— Законодательное собрание области приняло в ноябре закон об охране автомобильных дорог. Чем вызван к жизни этот документ?

— Отсутствием федерального закона об автомобильных дорогах, который нужен был, как говорят, еще вчера. В нашем законе регламентируются вопросы охраны дорог и полос отвода, выделения земель под их строительство, производства различного вида работ, в том числе прокладки вдоль автодорог коммуникаций, размещения рекламы, придорожного сервиса. Если вы проедете по нашим дорогам, то редко встретите кемпинги, красивые павильоны, быстро, где можно было бы вкусно перекусить, мало автозаправок, площадок отдыха. Редкие убогие строения, напоминающие цыганские шалманы, где путникам предлагают кормежку, увя, погоды не делают. Я считаю, что организацией дорожного сервиса должны заняться дорожники, хотя бы на первых порах. Потом для этого найдутся люди и деньги.

— И еще один вопрос, не посчитайте его некорректным. Известно, что победили в выборах, вы заменили команду. Перестановки коснулись прежде всего самой администрации, да кое-кого на местах. Сия чаша дорожников миновала. Означает ли это, что у вас к ним нет претензий?

— Еще до моего назначения заместители бывшего главы администрации объявили через прессу всему населению области, что если снимут моего преемника, то они все уходят в отставку. Так они и поступили. Но я отпустил не всех. Например, В.И. Заузелкова попросил остаться. Он заместитель по жилищно-коммунальному хозяйству, курирует дороги. Знает в области каждую котельную, теплотрассу, в курсе всех дорожных проблем. Люди о нем хорошо отзываются. Так почему я должен его увольнять?

Дорожникам я доверяю. Их деятельность — в духе новых областных преобразований.

— В январе Кемеровской области исполнится 55 лет. Чем вы встречаете эту дату?

— Еще недавно в таких случаях говорили: лучший способ отпраздновать любой юбилей — это сосредоточить свои усилия на нерешенных вопросах. Обстановка в области тяжелая, но небезысходная. Надо работать.

Беседа вел Вагим АСТАШИН

АНОНС!
ПРЕДСТАВЛЯЕМ
ДИРЕКЦИЮ
КЕМЕРОВСКОГО
ОБЛАСТНОГО
ДОРОЖНОГО ФОНДА

Дирекция областного дорожного фонда как государственный орган по управлению автомобильными дорогами общего пользования образована 19 февраля 1992 г.

Создание дирекции устранило многоступенчатость в дорожном хозяйстве, повысило управляемость автомобильными дорогами, улучшило качество содержания и ремонта дорог, позволило более эффективно использовать финансовые средства.

В условиях рыночных отношений, начиная с 1992 г., предприятиями и организациями, особенно в сельской местности, брошено около 2000 км ведомственных дорог, ранее бывших на балансе предприятий. В целях жизнеобеспечения населенных пунктов, связанных бывшими ведомственными и внутрихозяйственными дорогами, ряду дорог, имеющих транспортное значение, в 1993 г. присвоен статус муниципальных. Для концентрации средств, выделяемых из областного бюджета на содержание муниципальных дорог и подготовку их к передаче в сеть дорог общего пользования, распоряжением администрации области на дирекцию областного дорожного фонда возложены также и функции заказчика по содержанию и развитию муниципальных дорог.

Поэтому на 1 января 1998 г. дорожники обслуживают 5505 км дорог общего пользования, из которых 57 процентов имеют асфальтобетонное покрытие и 1362 км дорог муниципальной собственности.

Все прошедшие годы первоочередное внимание уделялось содержанию и ремонту существующей сети дорог. Строительство и реконструкция осуществлялись по остаточному принципу с концентрацией всех средств на наиболее важных для области направлениях, что позволило в 1996 г. завершить строительство основной магистрали области — дороги I технической категории Ленинск—Кузнецкий—Новокузнецк, а в 1997 г. начать реконструкцию дорог Новокузнецк—Таштагол и Бийск—Мартыново—Кузедеево—Новокузнецк.

Начиная с 1993 г. в области разрабатываются и действуют целевые региональные программы под общим названием «Автодороги Кузбасса», которые определяют стратегию развития дорожного хозяйства области. На данном этапе деятельность дорожного фонда направлена на дальнейшее сохранение и совершенствование сети автомобильных дорог, поэтапное принятие в сеть дорог общего пользования муниципальных дорог, внедрение новой техники, современных технологий и повышение качества дорожных работ.

КЕМЕРОВСКИЙ ДОРОЖНИК



*Александр
Самиков*

Иван КОЗЛОВ

ЗЕМЛЯ САННИКОВЫХ

Сказка о СНИПе

Самое первое детское воспоминание: папа держит в руках чемодан, мама — его, трехлетнего Сашку, и читает дорожный указатель, прибитый к столбу на окраине села:

— Кузедеево. Красивое название. Как раз для начала новой жизни.

Новая жизнь заключалась в том, что Феликса Санникова после окончания Омского автодорожного института направили по распределению сюда, на юг Кемеровской области. В местном райдоротделе ему предстояло начинать трудовую биографию в должности инженера. С ним, естественно, приехала сюда и его жена, Валентина. В Омске она водила трамваи, здесь же не было только рельсов, но и нормальной дороги. Не назовешь же дорогой ухабистую колею, по которой даже при малом дожде с трудом могли проехать лишь гусеничные трактора?!

Санникову-младшему Кузедеево запомнилось, как запоминается малышам то прекрасное, что видели они в детстве. Что конкретно было прекрасным? Тряска в кабине бульдозера, когда трактористы давали ему подержаться за рычаги. Взгляд на мир с высокой кабины экскаватора. Отпечаток подошвы ботиночка на мягком еще асфальте.

Так проводил он свое свободное от сна время.

Здесь он научился читать. Произошло это как-то само по себе, незаметно даже для родителей. Однажды перед сном забрался в постель к отцу, попросил:

— Расскажи сказку о снипе.

Тот всегда рассказывал ему разные удивительные истории про волшебников, богатырей, зверей... А тут растерялся:

— Я не знаю, что это.

— Ну как же! У тебя же книжка есть без картинок, на ней написано: «СНИП»...

По такой вот азбуке обучался Александр Санников.

Понятно теперь, почему он стал дорожником?

Жизнь учить не по учебникам...

Начальник Кемеровского автодора Владимир Афанасьевич Погорелый был частым гостем у студентов Кузбасского политехнического. Чем он запомнился будущим дорожникам, так это неординарным мышлением. На выпускном вечере, к примеру, начал говорить вроде бы не по теме:

— Посмотрите на архитектуру города. Самые красивые дома — те, которые были построены в первые послевоенные годы. Знаете, почему так получилось? Страна была слишком бедна, чтоб плохо строить. Дальше начался вал и соответственно — серость. Мы спешим освоить деньги и дать количество квадратных метров жилья... Теперь скажите, какое отношение все вышесказанное имеет непосредственно к вам?

Ответы были разными. К примеру, такими: молодым специалистам, какими мы стали сегодня, архитектурная вычурность и не нужна, нам бы потолок над головой иметь, большего пока не нужно...

Погорелый, похоже, расстроился:

— Ребята, учитесь смотреть в завтра! И потом, дело ведь не только в домах! Боюсь, как бы ради километража вы не стали укладывать асфальт на снег.

Увы, были у дорожников и такие времена...

Как же он был дальновиден, бывший сын полка Владимир Афанасьевич Погорелый, ныне покойный, а в том недалеком прошлом их учитель и наставник! Как сам он мог смотреть в это завтра! Так, чтоб отстоять первую категорию дороги, протянувшейся ныне с севера на юг области, жил месяц в Москве, убеждал многочисленные инстанции в технической и экономической целесообразности такого строительства, но своего добился.

Время показало абсолютную правоту его задумок...

Кого еще считает Александр Феликсович своим учителем?

После окончания института он попал по распределению на Сахалин, на строительство одной из дорог четвертой категории. Занимался искусственными сооружениями, дорожными одеждками, разработкой карьеров, монтажом первых в этих краях асфальтобетонных заводов... Мало того, прораб, оказывается (а именно на этой должности состоял там Санников), — должен был и борщи варить, и картошку жарить...

Начальником участка там работал Александр Сергеевич Ван. Он наладил работу по строительству дороги вахтовым методом. От управления создавался по маршруту будущей трассы базовый участок, от базы в самую глушь забрасывалась вахта — вагончик, техника, инструменты, продукты... На начальстве — прорабе, мастере, механике — лежал немалый круг обязанностей: надо людей разбудить, обеспечить фронт работ, покормить... Сам Ван и давал Александру первые кулинарные уроки. Впрочем, не столько кулинарные, сколько жизненные. «Хороший командир — не который громко командует, а который умеет дело наладить...»

После Сахалина вернулся в родные края, работал мастером, прорабом, заместителем начальника дорожно-строительного управления. С этой должности был переведен начальником управления производственно-технологической комплектации Кемеровавтодора. От четкой, отлаженной деятельности этой службы зависели и качество строящихся дорог, и сроки их ввода. Это было в 1989 г., когда еще существовали лимиты, разнарядки на получение многих видов материалов.

В начале 90-х в системе Кемеровавтодора проведена реорганизация. В феврале 1992 г. создана дирекция

областного дорожного фонда, директором которой назначен Феликс Николаевич Санников, человек спокойнейший, рассудительный, никогда не решавший вопросы глоткой и эмоциями, все обосновывающий научными подходами, точными расчетами. До этого он почти 30 лет работал главным инженером автодора.

В помощники к себе он взял Николая Петровича Серегина, грамотного, целеустремленного специалиста. Они были единомышленниками. Но, к сожалению, Феликс Николаевич очень рано ушел из жизни.

По праву его место занял Н.П.Серегин. Возглавить инженерную службу он предложил Санникову-младшему, которого знал как человека слова и дела. Только этим, а вовсе не родственной преемственностью объясняется то, что после смерти Феликса Николаевича начальник автодора пригласил на беседу его сына:

— Принимай дела, Саша. Пойдем дальше в связке с тобой.

Было это в конце девяносто третьего. Летом девяносто седьмого Серегин ушел на повышение, рекомендовав на свою должность директора дирекции областного дорожного фонда — Александра Феликсовича Санникова: «Кроме личных качеств, у него прекрасная школа».

О том, что земля круглая, а так же о бананах, деньгах и радиации

В школе и учителях мы уже кое-что говорили. Теперь о том, что знания эти — не мертвый груз для Санникова. Как когда-то Погорелый и Серегин отстаивали свои проекты, так и Александру Феликсовичу уже пришлось, оперируя не красноречием,



а трезвыми расчетами, убеждать в верности своих планов губернатора Кузбасса Амана Тулеева. И тот, встретившись с журналистами «Автомобильных дорог», говорил нам о том, что главная стратегическая задача дорожников сейчас — освоение южных просторов области: «Тут у нас с дорожным фондом единая позиция, полное взаимопонимание».

На чем прежде всего позиция эта основывается?

— На бананах, — смеется в ответ на мой вопрос Санников. — Шорцы еще бананов в глаза не видели, разве такое допустимо?

Шорцы и без бананов, конечно, вполне обойтись могут. Климат тут замечательный: даже вишня вызревает. Ягоды полно, яблоны от плодов ломаются, черемша растет... Но в каждой шутке есть доля истины. Так, малому бизнесу, уже не говоря о большом, путь здесь заказан. Край этот до недавних пор был вотчиной минчермета. Вела сюда железная дорога, ежедневно ходил поезд, регулярно — электрички. Теперь поезд наведывается в Шорию два раза в неделю, в два раза реже ходят электрички. Да и вообще, «челнокам» и другим мелким предпринимателям «железка» не очень выгодна. Тех же бананов с ананасами целый состав ведь сюда не привезешь — нет складских помещений, их строительство — дополнительные расходы, которые скажутся на удорожании продукции. И носильные вещи, парфюмерию, галантерейные товары продавцу выгоднее было бы

вать свой товар? Опять машина нужна.

В этих краях проводятся соревнования по горнолыжному спорту. Был бы здесь центр массового зимнего туризма, если бы...

Понятно продолжение, да? Говорить ли еще о том, как в условиях бездорожья живет школьникам, бригадам «скорой помощи», электрикам, почтальонам?..

Земля круглая. С Кузедеева начинал трудовой путь Санников-старший, от Кузедеева начинает торить дорогу в горы Александр Феликсович. И знаете, каким методом? Тем, который позаимствовал когда-то на Сахалине у Вана: вахтовым. Это выгодно и экономически, и социально. В период работы люди не отвлекаются по пустякам, на дела домашние. Неделю пашут — неделю потом могут картошку на даче сажать, на рыбалку ходить, по гостям. Производительность труда у вахтовиков почти на треть выше. Здорово, не так ли?

В наступившую эру безденежья, казалось бы, надо бросаться на все, что пахнет деньгами. Вот, к примеру, строили железнодорожники ветку Белово — Гурьевск, а потом махнули на нее рукой, обратились к автодору: берите ее на свой баланс, перепрофилируйте, стройте трассу. Ну что, казалось бы, Санникову еще нужно? Мощности есть, деньги дадут, опять-таки с безработицей покончить можно...

Но он умеет считать не только свои деньги, но и государственные. Подготовил техобоснование: срок окупаемости такой дороги — больше тридцати лет, интенсивность будет мизерной, поскольку дорога к Алтаю есть немного южнее. Неужто же лишние миллиарды у российской казны?

С таким мнением Санникова согласились.

Еще подобный пример. Приезжает как-то к нему глава администрации одного района, просит связать его деревни дорогой. Деревни небольшие, человек по двести каждая, а дорог надо километров семьдесят. Если даже будут они четвертой категории, то обойдутся миллиардов в тридцать. «Деньги выьем»... — стал заверять глава администрации, но Александр Феликсович был другого мнения:

— Все же давайте на карту взглянем, запросим техни-

ко-экономическое обоснование. Если не ошибаюсь, эти населенные пункты попадут в зону предполагаемого затопления после того, как Томь перекроют?

— Так с перекрытием реки вопрос еще не решен, а людям надо жить полноценно сегодня!

Логичное утверждение, не так ли? И возразить на него вроде нечем. Это когда не выкаешь в детали дела. А когда выкинешь...

К затоплению территории все же готовится. Соцкультбыт не развивается, сельское хозяйство в упадке, лес вокруг вырублен, люди сидят без дела. И нет перспектив на то, что на месте их как-то можно будет трудоустроить. По плану же затопления данной территории местных жителей решено было переселять в места, богатые лесом, минеральными источниками (а значит, потребуются лесорубы, и специалисты по розливу воды). Так не выгоднее ли переселением заняться уже сейчас, тем более что сельчане на это согласны, чем строить дорогу неведомо куда и кому? Надо дождаться технико-экономического заключения и только потом решать данный вопрос.

— Как же ты, Александр Феликсович, умеешь в корень смотреть, — удивился глава администрации после состоявшегося разговора.

— Жизнь учит, — ответил тот. — Мы тоже ведь иногда по-крупному ошибались...

Было такое. В Таштагольском районе строили дорогу, заизвестковали почву. А известняк оказался радиоактивным. Мертвой стоит ныне эта дорога... Вины в этом лично Санникова нет, но уж такой он: «Наше хозяйство — наши и ошибки. Ответственность за них должен чувствовать и директор, и тракторист...»

Сейчас вот озабочен тем, что накопилось 50 процентов недоремонта. «Это же смерть дорогам! Сражаться надо...» И он будет сражаться. И изыщет деньги, верится в это. Нашел же Санников оригинальный способ того, как привести в надлежащий вид сеть дорог общего пользования! Сумел нала-

дить занятия в масштабах дирекции по пропаганде передового опыта...

Впрочем, хватит о работе. Как говорится, не хлебом единым жив человек. Чем еще?

Деревенская идиллия

Отец Александра Феликсовича был не только знатным инженером, но и хорошим плотником. Сам делал оконные рамы, комод, круглый стол — много лет эта мебель стояла в их квартире...

Тяга к ремеслу передалась и сыну. Умеет он управляться и с пилой, и со стамеской. Купили они в деревне дом... Ну точнее, не дом, а участок, поскольку покосившийся сруб трудно было даже принять за жилье. Мама его как увидела, так сразу заявила: «Я в эти развалины — ни ногой!» Но все-таки через год приехала, ахнула: «Как красиво все сделано! Не дом, а терем!» К мастерам Санниковы-мужики не обращались, сделали ремонт своими руками.



Любит Александр Феликсович возиться с землей, с грядками. А на рассвете с удочкой посидеть на Уньге — речка, считай, по огороду протекает. На воде — кувшинки, в воде — карась.

Что еще он любит? Читать книги. Предпочтение отдает приключенческому жанру: там человек все время в экстремальной ситуации. Как в нынешней жизни.

Попросил его рассказать о забавной ситуации. Только не о работе.

— Со знакомым недавно встретился, — сказал Санников. — Тот издала ехал, через всю Россию легковушку гнал. И специально ко мне завернул, представляете? Только для того, чтоб сказать: наши дороги все же поддерживаются на приличном уровне.

— Александр Феликсович, мы же вроде договорились беседовать не о работе, а о том, чем живете, так сказать, в повседневной жизни.

— Так тем и живу.



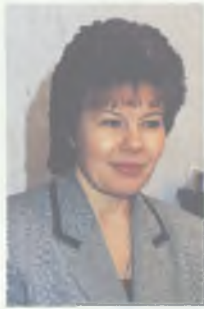
на «Газели» привозить: дешевле, удобней, расторопней. На колесах ведь можно к покупателю ехать, а не ждать того на станции...

Открытие автомобильного сообщения благоприятно скажется на развитии народных промыслов. Шорцы — признанные мастера туесок сделать, корзину сплести, они профессионалы-краснодеревщики, и в наше нелегкое время это давало бы им живой рубль, но как реализо-



Галина МАЙГОВА,
начальник оперного-экономического отдела
дирекции Кемеровского областного дорожного фонда

ЭТО ГОРЬКОЕ СЛОВО «СЕКВЕСТР»



Нет повести печальнее на свете, чем повесть о секвестированном бюджете. Так шутники переиначили известную фразу о Ромео и Джульетте. Но когда читаешь «произведение» о секвестре Федерального дорожного фонда (ФДФ), то оно в отличие от гениального творения Шекспира никаких высоких чувств, кроме горечи, обиды и возмущения, не вызывает. Я попытаюсь прочитать эту «повесть» еще раз, и, по возможности, беспристрастно. Приведу лишь факты с кратким их комментарием.

Сначала небольшое вступление к теме. Когда в 1997 году принимались поправки к Закону о дорожных фондах, они вызвали противоречивые мнения. Прежде всего страсти разгорелись по поводу того, что ставку налога на пользователей автодорог, основу территориальных дорожных фондов (ТДФ), предполагалось разделить на две части. Первая ее часть — 1,25 процента — зачислялась в ФДФ, но возвращалась субъектам Федерации в виде субвенций и дотаций, и вторая ее часть — 1,25 процента — считалась чисто территориальной.

Как я уже сказала, мнения по этому поводу резко разошлись. Одни не верили, что деньги из ФДФ в виде субвенций и дотаций полностью вернутся территориям. Иначе в поправках к за-

кону, уверяли они, нет никакой логики, если не считать умиления от того, что одни и те же средства перегоняются сначала с мест в Центр, затем из Центра на места. Другие доказывали, что никакого опасения и сомнения быть не может, поскольку в законе все разложено по полочкам, а закон для того и принимается, чтобы его выполнять.

Увы, правы оказались скептики. В ноябре началась акция изъятия средств ФДФ, предназначенных нам в виде субвенций и дотаций в ноябре и декабре.

Какова же причина изъятия столь солидной суммы? Как говорят, было бы желание, а причина всегда найдется. На этот раз — секвестр.

А начиналась эта история так. 28 октября в Управление Федерального казначейства по Кемеровской области пришла телеграмма от заместителя министра финансов РФ А.Смирнова, в которой он со ссылкой на распоряжение Правительства РФ от 30.04.97 № 647-р объявлял, что субвенции и дотации субъектам Российской Федерации на развитие и содержание дорог общего пользования секвестированы на 57,47 процента.

По Кемеровской области получался следующий расклад. Со-

ПОСТУПЛЕНИЕ СРЕДСТВ в территориальный дорожный фонд Кемеровской области в ценах 1991 г., млн руб.



гласно Закону «О федеральном бюджете на 1997 год», субвенции и дотации нам утверждались в размере около 343 млрд рублей. Секвестр же равнялся почти 197 млрд рублей. Следовательно, всего области из ФДФ причиталось только 145 млрд рублей, которые с учетом доли средств, подлежащих зачету в ФДФ в виде субвенций. Дорожное хозяйство области потеряло более 20 млрд рублей «живых» денег, или 13 процентов от всех денежных поступлений в ТДФ, которые составляют только 9 процентов от общего сбора средств (91 процент налогов поступил в виде протоколов взаимозачетов).

Создалась кризисная ситуация. Ведь под изъятие деньги в начале года были заключены договоры с подрядчиками и уже выполнены работы на сумму 126 млрд рублей. Чем же теперь рас-

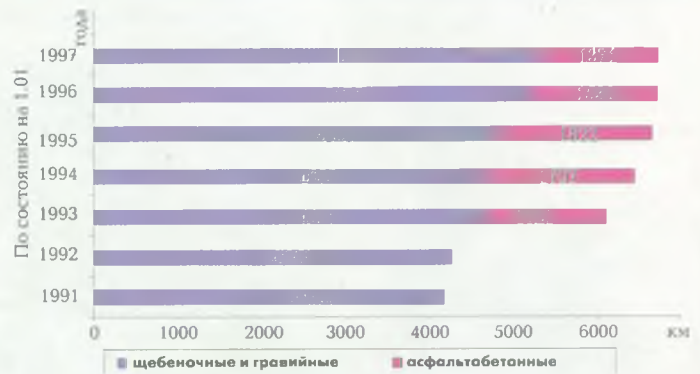
плачиваться с рабочими? Становится весьма проблематичной выплата зарплаты 10000 дорожников примерно за 1,5—2 месяца.

Первым на критическую обстановку, в какую попали дорожники, среагировал губернатор Кемеровской области А.Г.Тулеев. В письме на имя председателя Правительства Российской Федерации В.С.Черномырдина он подчеркнул: «На фоне социальной напряженности, сложившейся в области в связи с закрытием шахт и передачей социальной сферы угледобывающих предприятий в муниципальную собственность, решение Минфина о прекращении финансирования строительства и содержания дорог из средств ФДФ еще более усугубляет положение».

Далее А.Г.Тулеев отметил, что телеграмма А.Смирнова блокирует усилия администраций городов и районов области о погашении недоимок в дорожные фонды, поскольку они, главы администраций, теперь знают, что эти средства ни в каком виде к областным дорожникам не поступят.

СЕТЬ ДОРОГ КЕМЕРОВСКОЙ ОБЛАСТИ

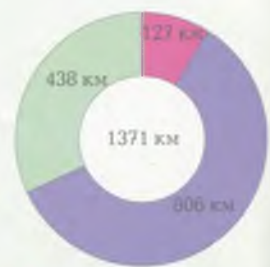
Протяженность дорог, км	По состоянию на 1.01.						
	1991 г.	1992 г.	1993 г.	1994 г.	1995 г.	1996 г.	1997 г.
Всего	41184	4278	61102	6430	6668	6713	6698
В том числе:							
дороги общего пользования	4184	4278	4281	4633	4846	5175	5327
из них:							
федеральная дорога	413	413	439	447	449	453	453
территориальные дороги	3771	3865	3842	4186	4397	4722	4874
муниципальные дороги			1821	1797	1822	1538	1371



Дороги общего пользования



Муниципальные дороги



Тут надо сказать вот еще о чем. Федеральный фонд прежде не баловал «свою» дорогу (то есть автомагистраль «Байкал», проходящую через Кемеровскую область — Прим. ред.). Финансирование ее всегда было слабым, и, чтобы она не находилась в худшем состоянии, чем территориальные дороги области, на ее содержание и ремонт ежегодно из ТДФ выделяются необходимые средства. Теперь же финансовые ограничения коснутся прежде всего ее.

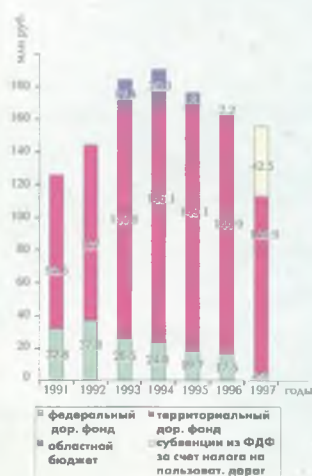
Следующее письмо губернатора направил Генеральному прокурору РФ Ю.И.Скуратову. В нем А.Г.Тулеев без всяких обиняков назвал «акцию по изъятию денег» незаконной по своей сути. И действительно, ею нарушаются сразу два закона — «О федеральном бюджете на 1997 год» и «О дорожных фондах в Российской Федерации».

Первый закон установил Правительству РФ рамки секвестирования в пределах до 10 процентов, но никак не вдвое, что предусмотрено его распоряжением № 647-р. Такого «урезания» Государственная Дума не утверждала.

А второй закон еще более категоричен в своих требованиях: «Средства дорожных фондов имеют специальное назначение и не подлежат изъятию или расходованию на нужды, не связанные с содержанием и развитием дорог общего пользования» (статья 2). Таким образом грубо нарушены права налогоплательщиков, поскольку они уплачивали налог как пользователи дорог и не уполномочивали Минфин расходовать эти средства произвольно.

Кстати, куда ушли эти деньги? Так как Правительство РФ

ОБЪЕМ ИНВЕСТИЦИЙ, вкладываемых в развитие и содержание дорог Кемеровской области в ценах 1991 г., млн руб.

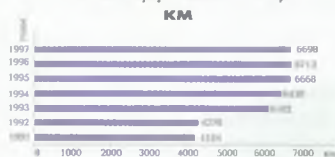


ОБЪЕМ ДОРОЖНЫХ РАБОТ

А. ВВОД, км



Б. СОДЕРЖАНИЕ, км



В. ОБЪЕМ ЗАТРАТ в ценах 1991 г., млн руб.



обязалось до конца 1997 года выплатить задолженность по зарплате работникам бюджетной сферы, то, очевидно, секвестированные дорожные средства в основном для них и направлены. Дело, как говорится, благое, и с этим трудно спорить. Только выплата зарплаты одним за счет невыплаты ее другим ничем, кроме как латанием тришкина кафтана, не назовешь. Задолженность по зарплате областным дорожникам до недавнего времени составляла 4—6 месяцев. На конец года этот разрыв сократился на 2—3 месяца. Секвестирование сведет наши усилия в этой области на нет.

Еще одно письмо губернатор направил прокурору Кемеровской области В.В.Симученкову. В нем он просил рассмотреть законность телеграммы Минфина от 28.10.97 и в соответствии с Законом «О прокуратуре РФ» отменить ее действие на территории Кемеровской области, так как она нарушает законные права граждан и субъектов Российской Федерации.

Надо сказать, что В.В.Симученков единственный из всех адресатов этой обширной переписки внял просьбе дорожников. Он признал противозаконность «акции изъятия денег» и обратился к Генеральному прокурору с просьбой в порядке прокурорского надзора опротестовать распоряжение Правительства РФ № 647-р.

Как развивались события дальше? Поскольку секвестирование дорожных субвенций и дотаций коснулось не только нашей области, но и других субъектов

Российской Федерации, то вся эта история в конце концов стала известна высшим эшелонам представительной власти. Совет Федерации на своем заседании 5 ноября обсудил информацию Правительства РФ о причинах снижения объемов перечисления средств в доходы ТДФ, установленных ст. 53 Закона «О федеральном бюджете на 1997 год» и предложил отменить правительственное решение № 647-р.

Такие же рекомендации были высказаны и по итогам парламентских слушаний в Государственной Думе «О выполнении Закона «О дорожных фондах в Российской Федерации» и о дальнейшем развитии дорожного хозяйства России», состоявшихся 11 ноября. Кроме того, на этих слушаниях было отмечено, что манипуляции Правительства РФ со средствами дорожного фонда, противоречат указу Пре-

В ТОМ ЧИСЛЕ:

ФЕДЕРАЛЬНАЯ ДОРОГА

А. ВВОД, км



Б. ОБЪЕМ ЗАТРАТ в ценах 1991 г., млн руб.



зидента России № 403 от 23 апреля 1997 года «О дорожной реформе». В нем, как известно, содержится прямое указание рассматривать строительство автомобильных дорог в качестве приоритетной задачи экономических программ и проектов федерального бюджета на 1998 и последующие годы.

Какой же результат у этой переписки? А никакой. Потому что пока (по состоянию на конец 1997 года, когда материал был подготовлен к печати. — Прим. ред.) из изъятых денег нам не возвращено ни рубля.

Единственным позитивным итогом, от которого можно ожидать отдачу в ближайшем будущем, является принятый Государственной Думой в первом чтении Федеральный закон «О внесении

изменений в Закон «О дорожных фондах в Российской Федерации». В случае его принятия в Федеральный дорожный фонд будут зачисляться средства налога на пользователей дорог по ставке только 0,5 процента. Остальные средства налога на пользователей дорог, размер ставки которого по-прежнему остается прерогативой законодательных собраний субъектов Федерации, будут оставаться в распоряжении территорий.

Мы очень надеемся, что в соответствии с рекомендациями парламентских слушаний будут решены вопросы о выведении Федерального дорожного фонда из состава консолидированного федерального бюджета и об ужесточении контроля за целевым использованием средств дорожных фондов. Положительное решение этих вопросов позволит ликвидировать соблазн использовать средства дорожных фондов для решения сиюминутных задач, стоящих перед исполнительной властью, и, наверное, писать вторую часть печальной повести о секвестре не придется.

В заключение я хочу отметить, что администрация и Законодательное собрание области постоянно оказывают поддержку дорожникам и соблюдают целевую направленность территориального дорожного фонда. Со дня создания областного дорожного фонда не было изъятия из него средств на нужды, не связанные с содержанием и развитием дорог общего пользования, что положительно сказывается на результатах деятельности областного дорожного фонда, основные моменты которой я отобразила на диаграммах.

В. ИСТОЧНИКИ ФИНАНСИРОВАНИЯ в ценах 1991 г., млн руб.

Строительство



Ремонт



Содержание



Николай ПРОКАЗОВ, Юрий АСТАШИН (фото)

ТРАНСКУЗБАССКАЯ, СТРАТЕГИЧЕСКАЯ

Предвидения Владимира Маяковского о Кузнецкстрое во многом сбылись. Выросли города, «попяtilась» тайга, отброшенная угольными разрезами и вырубленная топорами лесозаготовителей. Упрямые сибиряки настойчиво растят сады на многочисленных садовых, или, как их здесь называют, «мичуринских», участках. Но сбылось и то, чего не мог предсказать в те времена даже самый смелый прорицатель — по сердцу Сибири пролегли асфальтированные дороги, и среди них гордость дорожников Кузбасса — дорога I технической категории Ленинск-Кузнецкий—Новокузнецк. Строительство дорог не прекращается и сегодня. Несмотря ни на какие трудности, дорожники пробивают путь в таежные тупики Горной Шории. Пройдет несколько лет, и с новой ветви «дерева» кемеровских дорог можно будет снять первые «плоды» — откроется автобусное сообщение с Таштагольским районом, установятся тесные экономические связи с Республикой Алтай, появится перспектива выезда на Хакасию.

УЗКОЕ МЕСТО

Трескучие сибирские морозы ослабили свою хватку, и этим тут же воспользовалась зима, закрывая снегом тайгу, города и дороги. Мы выбрались из Кемерова по толстому слою наката, не встретив ни одной уборочной машины коммунальных служб города. Не было дорожной техники и за городом, но там, на фоне ослепительно белого свежевыпавшего снега, четко выделялась темная лента чистого асфальта.

Стремительно понеслись под колеса «Волги» первые километры дороги на Ленинск-Кузнецкий, наглядно

демонстрируя свои проблемы. Летом на этом участке интенсивность движения доходит до 15 тысяч автомобилей в сутки. Тяжело загружена дорога и зимой. Обгон на девятиметровке затруднен, и потому автомобили движутся тесными группами. Были планы строительства дополнительной полосы, но хоть и велика Сибирь, да земли здесь немного. Вплотную к дороге проходят кабели. Тянутся вдоль нее взлетная полоса, опытные поля, лесопосадки. Плотно обступают дорогу дома в населенных пунктах и дачные участки за ними. Планы строительства отодвинулись на неопределенное время. А чтобы хоть как-то оградить пользователей дороги от возможных неприятностей, дорожники очень серьезно подошли к обеспечению безопасности движения. Разметка на дорогах области делается два раза в год, причем осевую линию наносят преимущественно импортной особо прочной краской штоллрефлекс Д-1163 со светоотражающими микросферами.

Резко отличается от других регионов дорожная обстановка. Все стойки указателей вынесены на присыпные бермы. Стойки километровых знаков оригинальной конструкции стилизованы под восклицательный знак. Красочно, в подробностях выполнены схемы дорог. А знаки индивидуального проектирования красуются на арочных опорах. Все это дорожники Кузбасса делают

для своей области своими силами. В снабженческо-коммерческой фирме, бывшем УПТК Кемеровавтодора, действует цех по выпуску дорожных знаков. А опоры изготавливает кемеровское предприятие «Левша». Оно же помогло решить проблему с заменой морально устаревших барьерных ограждений на новые, соответствующие ГОСТу. На этом предприятии освоили выпуск ограждений типа «Волна», и сейчас в области уже не встретишь тросовых ограждений, повсюду, даже в зимний период, идет замена колесоотбоев, сделанных из шахтной крепи. Сейчас в Кемеровской области установлено уже более 300 км «Волны». Впечатляющая цифра, если учесть, что ограждения при здешней снежной зиме создают определенные трудности в снегоуборке. Это лишний раз подтвердил водитель автогрейдера Кемеровского ДРСУ Виктор Колобенков, встреченный нами на подъезде к Демьяновке.

— Мешают ограждения, — сказал он, — но и без них нельзя, поэтому справляемся. Техника позволяет. Есть у нас и специальные машины для очистки ограждений, есть финское оборудование, которое сразу выбрасывает снег за обочину. Мы, правда, почти что по старинке работаем. Прошли утром с прицепными грейдерами, сбросили снег с проезжей части, теперь вот подчищаем...

Высоко оценил В. Колобенков боковой отвал, установленный на его грейдере. Им и большие валы сбивать можно, и даже откосы чистить, не боясь свалиться. Такие грейдеры с боковыми отвалами здесь называют «стариковскими» машинами. На них можно спокойно работать, без напряга...

Демьяновка — последний населенный пункт перед по-

воротом на дорогу I категории — поразила своей площадью отдыха, к которой, кроме всего полагающегося, примыкает и новенькая церковь из белого силикатного кирпича.

КРАСА И ГОРДОСТЬ

Водителей краса и гордость дорожников Кузбасса дорога I технической категории протяженностью 124 км с 18 транспортными развязками в двух уровнях встречает грозным предупреждением о том, что движение «контролируется вертолетами и радарными». При виде этой ухоженной, необычной для Сибири магистрали, невольно хочется верить в предупреждение ГАИ, хотя местные водители с большим трудом припомнили, когда здесь в последний раз появлялся вертолет.

Обслуживает дороги специально для этого созданное ДРСУ-9. Естественно, оно должно соответствовать



Водитель ДРСУ-9 В. Чебышев.

уровню своего объекта. Задача ДРСУ — не только идеально содержать, но и учить этому остальных. На магистрали есть даже «эталонный участок», обозначенный соответствующим плакатом. В границы участка входят все характерные объекты. Это и путепроводы, и площадки отдыха, и крытая пескобаза. На базе эталонного участка проводится учеба мастеров, руководителей предприятий области и соседних регионов.

На зимнем содержании в ДРСУ-9 работают звеньевым методом. За один проход необходимо очищать не менее двух полос. Одно такое звено, очень необычное по составу, мы встретили на дороге. В нем были КамАЗ,



Грейдерист Кемеровского ДРСУ В. Колобенков.

ЗИЛ и SISU. Не вдаваясь в сравнительные технические характеристики, мы поинтересовались работой финского автомобиля.

— Машине 9 лет, — рассказал ее водитель Валерий Чебесов, — у нас она работает 2 года. Проблем по работе нет, а вот с запчастями беда. Выкручиваемся, как можем. Генератор и стартер сумели «родные» достать, а остальное приспособляем. Диск сцепления от Т-150 подошел, крестовину от «Урала» поставили, рессоры с ЛАЗа.

Понятно, что хорошая дорога нуждается в хороших машинах для снегоочистки, так же как хорошая машина нуждается в солидной ремонтной базе и водительском мастерстве. У В.Чебесова мастерства хватает. И в России отучился, и в Финляндии. А вот где учился следующий встреченный нами водитель, мы выяснять не стали. Удивленный и растерянный стоял он в окружении пассажиров у своей битой со всех сторон «шестерки».

Было понятно без слов — превышение скорости. Постановлением администрации области скоростной режим ограничен до 90 км в час, но на такой дороге трудно не разогнаться. Лихача спасло барьерное ограждение, хотя оно и выполнено здесь из не соответствующей дорожному ГОСТу шахтной крепи.

ДОРОГА НА МУНДЫБАШ

Перед Новокузнецком 26 км дороги содержит ДРСУ-5, столько же на его обслуживании дорог II категории и 126 км — III категории. А есть ли разница в содержании?

— По цене нормативы отличаются, по трудоемкости нет, — рассказал начальник ДРСУ-5 Сергей Овчинников. — Гравийки даже тяжелее содержать. Поток автотранспорта из Алтайского края увеличивается, разбивают их быстро. Зимой сложнее всего на обходе Новокузнецка приходится. Если не чистить, за ночь заметает на метр — полтора. Приходится организовывать круглосуточное дежурство. Благо дорожный ремонтный пункт рядом со всей необходимой техникой, с крытым складом противогололедных материалов, с капитальным жильем для людей...

Этому ДРСУ «повезло». Кроме работ по содержа-



Начальник строительного отдела областного дорожного фонда Ю.Завода (слева) контролирует работу вахтовиков ДСУ-1.

нию, есть и объемы по строительству — первые 7 км дороги на Мундыбаш. Эта стройка самая важная, самая значимая и самая крупная в Кемеровской области. С вводом 25-километрового участка проезд из Кузедеева на Мундыбаш станет в три раза короче. Уже и сейчас по узенькой, заваленной снегом технологической дороге ездят и местные жители, и рискованные «дальнбойщики».

Здесь будет мост...



Строительство подходов к мосту разыгрывалось на торгах. Подряд получили и местные дорожники, и кемеровчане АО «ДСУ-1» и АО «Кемеровоспецстрой».

Рабочие ДСУ-1 привычно расположились в вахтовом поселке. Вахта — 40 человек, работают по неделе.

— Зимой объем уменьшился, — рассказал начальник участка ДСУ-1 Александр Аликин. — Работаем в основном на монтаже труб. Проблем с бытовыми условиями нет. Сейчас люди готовы работать и в худших условиях, была бы работа. А вот с доставкой железобетона сложно, с топливом проблемы...

Вахтовым методом работают и мостовики из Новокузнецкого филиала АО «Сибмост». Сдача нового сталежелезобетонного моста длиной 194 м через реку Мундыбаш намечена на 1999 год, но, по словам главного инженера Новокузнецкого филиала АО «Сибмост» Сергея Цхая, при благоприятных условиях мостостроители готовы завершить работы в 1998 году.

Остается только пожелать строителям этих самых «благоприятных» условий. Все остальное они сделают, а дорога сделает то, ради чего ее строят, — вдохнет жизнь в заброшенные, полуразвалившиеся деревеньки, превратит медвежий угол Кемеровской области если и не в цветущий сад, то в экономически равноправный район.



Дорога на Мундыбаш.

КТО, ЕСЛИ НЕ МЫ?

Объявление о проведении торгов подряда на работы по содержанию автомобильных дорог Кемеровской области стало едва ли не самым важным событием прошедшего года. С момента разделения Кемеровоавтодора на подрядчиков и заказчика эту нишу дорожных работ в течение шести лет прочно занимали ДРСУ — государственные предприятия дирекции областного дорожного фонда. Им знакомы все тонкости эксплуатации, у них готов ответ на любые капризы сибирской погоды. Но готовы ли они сами участвовать и побеждать в этих торгах? Этой теме было посвящено очередное заседание «круглого стола», провести которое мы попросили заместителя директора Кемеровского областного дорожного фонда Алексея Семеновича БЕЛОКОБЫЛЬСКОГО.



А. Белокобыльский:
«Не обольщайтесь, сегодня все можно организовать с нуля».

А. Белокобыльский. Я пригласил участвовать в «круглом столе» руководителей четырех ДРСУ. Их деятельность в какой-то мере позволит представить цельную картину положения дел с содержанием дорог в нашей области и готовность предприятий к участию в торгах. Первые результаты работы тендерной комиссии показали, что у некоторых ДРСУ довольно сильные конкуренты. Какие меры предпринимаются, на что вы рассчитываете, участвуя в тендере?

Андрей Погорель, главный инженер Кемеровского ДРСУ. Ожидание



А. Погорель:
«Мы в неравных условиях с частными фирмами».

этих торгов продолжается, наверное, уже два года, и мы знали, что когда-то они начнутся. Отношение к ним двойственное. С одной стороны, мы — госпредприятие, не имеем никакой собственности за душой, все принадлежит Госкомимуществу. А с другой — торги подстегивают. Мы должны сделать все, чтобы выиграть. Иначе где работать будем? В общем, был повод подумать о перспективе, об улучшении работы, о том, чтобы на следующем тендере и в голову никому не пришло конкурировать с нами.

А.Б.

Но вы надеетесь выиграть тендер на 1998 год? На всю сеть? Или уступите?

А.П.

Тендерная комиссия решит, кто лучше. Пока не хочу загадывать, но... если не мы, то кто же?



В. Воржев:
«Конкуренты появляются там, где содержат дорогу негдо, на сложных участках их нет».

Виктор Воржев, главный инженер ДРСУ-7. Мы тоже надеемся выиграть и удержать наши дороги. Однако отношение к торгам действительно сложное. Дороги разделили на два блока. У нас самый плохой участок федеральной дороги Новосибирск—Иркутск, и претендентов на него

нет. А где дорога получше, где ее легче содержать, там появились конкуренты. Если уж отдавать, так все вкупе. А в целом торги затрагивают каждого. Теперь даже рабочие интересуются, задают вопросы о тендере. Так что это стимул для улучшения качества.

А.Б.

Что касается вопросов, то ответить на них несложно. Выигрывает подрядчик — он забирает у вас производственную базу и технику, людей он может оставить по своему усмотрению, а вы, естественно, идете на все четыре стороны.

А.П.

То есть это конкурс не коллективов, а первых руководителей?

А.Б.

Если ДРСУ содержит дорогу плохо, надо расторгать договор с руководителем или менять коллектив в целом, что и делается с помощью торгов. Так что слабым коллективам и руководителям есть о чем подумать. А вот Ленинск-Кузнецкое и Топкинское ДРСУ, похоже, за результаты торгов не волнуются?



В. Берг:
«Хорошие дороги тоже становятся причиной аварий».

Владимир Берг, начальник Ленинск-Кузнецкого ДРСУ. Никто не пытается противостоять нам, зная наши возможности по содержанию дорог. Мы проводим большую работу по демонстрации наших успехов, поэтому пока конкурентов не нашлось, хотя есть в районе довольно сильные дорожные предприятия.



Ю. Ягунов:
«Деньги надо платить за работу, а не за просиживание на рабочем месте».

Юрий Ягунов, начальник Топкинского ДРСУ. У нас в районе тоже конкурентов нет, но рядом Кемерово с сильными подрядчиками, и потому я людей предупреждаю, что можем остаться без работы. Это положительно влияет. С другой стороны, если бы вопрос о тендере ставился в самом начале, когда происходила приватизация, нам было бы намного легче. Тогда ДСУ смогли приватизироваться, их работники вложили ваучеры в свои предприятия, а наши ДРСУ в сущности остались ни с чем. В результате частные предприятия, приватизировавшие за бесценок государственное имущество, смогли его эффективно применять, наращивая базу. Теперь, обладая высоким потенциалом, они могут отобрать у нас, опять же даром, всю нашу технику, наши объемы, как они забирают сейчас подряды на ремонт и строительство. И мы знаем, что состязаться с ними в этом бесполезно, потому что техника у них другая. Но на содержании, думаю, нет гарантии, что они справятся так же, как мы, даже обладая лучшей техникой. Комиссия должна учитывать, что у них нет опыта работы. Как руководители, так и рабочие должны будут привыкать к нерегламентированному рабочему дню, к незнакомой технологии, к новой ответственности и сознанию значимости работ по содержанию.

А.Б.

Не надо обольщаться тем, что вы большие специалисты и другим с вами не сравниться. Все можно организовать, в том числе и содержание. Да, мы поддерживаем технику и вас, и частным предприятиям ее предоставляем в аренду, чтобы создать конкуренцию. Все направлено на улучшение качества дорожных работ. Вы ведь сами ждете тех, кто придет и качественно выполнит для вас капитальное строительство и ремонт. Так что и в содержании могут появиться такие фирмы, ведь это приоритетная задача в области, под нее выделяется финансирование, есть какие-то «живые» деньги.

А.П.

Речь о том, что мы в неравных условиях с частными фирмами. Даже ту технику, которая приобретена нами, государство у нас «приватизирует». То, что еще в прошлом году по балансам числилось приобретенным за собственные средства, в этом году отдано Госкомимуществу. В принципе, любой руководитель, покупая автомобиль, финское оборудование, решает задачу, как отнять от зарплат деньги на технику. Перед хозяином частной фирмы такой задачи нет. Покупая новую машину, он создает благопо-

лучие свое и коллектива. Если бы сегодня мы могли приобрести суперМАЗ, КраЗ, еще несколько спецмашин, то через четыре года мы были бы с любым частником на равных. У нас была бы возможность маневра, мы могли бы от старого и ненужного избавляться...

А.Б.

Вы получаете государственную технику, расходуя мизерное количество собственных денег на ее приобретение, а частная фирма тратит свою прибыль. И эта техника — не недвижимость, которую можно продать. Она изнашивается после интенсивной работы в таких фирмах очень быстро. Через 3 — 4 года она годится только на списание.

А.П.

Частник может продать свою технику в любой момент, если она неэффективна или перестала приносить прибыль. Мы этого не можем. Хотелось бы, к примеру, поменять морально устаревшую технику на более совершенную, но продать и использовать средства на приобретение новой, не имеем права. Та, старая, будет 12 лет висеть на балансе, и за нее придется платить. А если вследствие интенсивной работы она пришла в негодность, то опять же мы должны заплатить из своей прибыли за преждевременное списание. Это несправедливо.

А.Б.

Вопрос в другом. Сегодня вы не пойдете на приватизацию ни при каких условиях. Вы тогда станете на уровень других подрядчиков и потеряете объемы. Пока же то, что вы — государственные предприятия, дает преимущества, дает твердый объем работ по содержанию. Конечно, когда появляются «живые» деньги, когда увеличатся объемы, может быть, приватизация и даст что-нибудь. Но взгляните на себя. Вы работаете в убыток. У вас большее количество людей, техники. У финнов до 40 человек на 500 км, а у вас по человеку на километр. Поэтому давайте оставим теорию и перейдем к практике вашей работы, ваших взаимоотношений с ГАИ, к тому, что поможет вам выиграть торги. Пока что гарантии на это нет. Ведь штрафные санкции за некачественное содержание довольно высоки. В ДРСУ-7 они составляют 8,2 процента, у Кемеровского ДРСУ — 6,4 процента, у других поменьше. Кемеровское и Ленинск-Кузнецкое ДРСУ допустили по 6 ДТП, связанных с дорожными условиями. Думаю, все вы проанализировали состояние дел, и у вас есть предложения о том, как снизить неблагоприятные факторы.

А.П.

Да, аварийность у нас высокая. И причины ее понятны. Дорога на Ленинск-Кузнецкий, где произошли практически все ДТП, давно перегружена. Она свое отработала. Нужно реконструировать ее до второй и первой категории, тогда и аварий будет меньше. Нужна и новая современная техника. У нас 5 машин оснащены финским оборудованием, но отказаться от старой техники мы не можем. Она работает на подъездах, причем в отличие от новой техники работает медленно. Отсюда и штрафные санкции. Ведь требования ко всем дорогам одинаковы, что 10 тысяч, что 100 автомобилей в сутки по ним проходит. На главных направлениях мы теперь справляемся со снегом, в последний год с приходом новой техники ни разу не заужали проезжую часть, а вот на подъездах отстаем. Кроме того, не знаю, как в Финляндии, а у нас не получается работать финским оборудованием без подработки автогрейдером на кромках асфальтобетона.

В.В.

Для нас составляет большую проблему содержание федеральной дороги Новосибирск — Иркутск. Она давно нуждается в реконструкции. Техническое состояние дороги очень плохое. Весной идет большое пучинообразование на таежных участках, даже родники в отдельных местах пробиваются. Покрытие изношено до предела, ямочный ремонт практически все лето делаем. Есть участки, где продольные уклоны не соответствуют нормам, есть крутые повороты. Все это и влияет на то, что у нас большой процент штрафных санкций. Но в последние годы положение меняется. Благодаря дорожному фонду мы получили три КамАЗа с финским оборудованием. На грейдер установили боковой отвал. Конечно, теперь никакого сравнения нет с тем, что раньше было, когда пускали грейдеры, за ними шнекоротаторы, когда чистили снег, заужая проезжую часть. Приходилось и тяжелую технику использовать. Сейчас по центру идет КДМ с передним отвалом, за ней КамАЗ, который выбрасывает снег с дороги. По мере образования вала на обочине периодически проходим ее автогрейдером. За счет применения финского оборудования мы смогли убрать с дороги две единицы тяжелой техники. Их переоборудовали и сделали приспособление для чистки ограждений, которых у нас 19,8 км на участке в 56 км.

В.Б.

Не секрет, что не только плохие, но и хорошие дороги становятся причинами аварий. С улучшением

их состояния увеличиваются скорость, интенсивность движения. Для снижения аварийности мы применяем поверхностную обработку. В этом году сделали 33 км, больше чем планировали. На содержании у нас занято три бригады. В них 18 звеньев. В зимний период работает круглосуточно, организовано и круглосуточное дежурство инженеров на каждом участке. Чтобы усилить работу по предотвращению аварий, мы решили взять в штат специалиста по безопасности движения. Он будет контактировать с ГАИ по всем вопросам. Не менее важно и строительство удобных крытых пескобаз. Мы запланировали такое строительство в селе Красном.

А.Б.

Надо упомянуть, что для борьбы со скользкостью все наши предприятия применяют не поваренную соль, а антигололедный материал «Кама». В сущности это отходы титано-магниевого производства. Они двойного действия. Наружная оболочка быстро реагирует на влагу, ядро более продолжительно. Материал эффективно работает на трассе при температуре до минус 10 градусов и позволяет сдерживать гололед долгое время. Что же касается реконструкции дорог, то пока, к сожалению, она не планируется, и независимо от технического состояния необходимо содержать их на должном уровне, например, на таком, какой поддерживает Топкинское ДРСУ. Как вы этого добиваетесь?

Ю.Я.

У нас на обслуживании 290 км, в том числе 60 км федерального значения. В управлении организовано круглосуточное дежурство, на трех рабочих участках такого дежурства нет. В сложные периоды, при смене погоды там дежурят механизаторы, в обычное время функции дежурных выполняют кочегары, которые всегда знают, как и кого вызвать. Считаю нецелесообразным держать людей на работе, если ее нет. Это связано и с тем, что у нас сравнительно небольшой штат, всего 152 человека, и с тем, что деньги надо платить за работу, а не за просиживание на рабочем месте. Поэтому если погода позволяет не выезжать на дорогу, если мороз на улице, то наши механизаторы остаются дома. Но если запуржило или есть ремонтные работы, то все они будут работать, не считаясь со временем.

За техникой закреплено по два человека. Основной водитель КДМ, грейдера или КамАЗа и подменный. Держать двухсменный штат и норматив не позволяет, и финансовые возможности. При необходимости,

в тяжелых погодных условиях, чтобы механизаторы могли отдохнуть, выходят сменщики. Так что когда требуется, грейдеры не уходят с дороги по двое-трое суток. Для расчистки привлекаем 4 грейдера, КамАЗы с финским оборудованием, отечественные КДМ с резиновыми лопатами и щетками, и финские с передними и промежуточными отвалами, правда, на них отечественные ножи, которых хватает максимум на два часа работы.

А.Б.

С ножами вопрос решается. Скоро будем выпускать свои ножи с улучшенным химическим составом.

Ю.Я.

Новых ножей ждем с нетерпением, как и новой техники. Но пока приходится ее самим конструировать и изготавливать. В частности мы сделали два механизма по очистке ограждений. Раньше было 8 человек на 12 км ограждений. Все очищали лопатами. Сегодня трактор проходит два-три раза, и под ограждениями чисто.

На автогрейдер внедрили новое приспособление. Это щетка из тросов для снятия тонкого наката там, где нож взять не может. Летом используем собственное оборудование для мойки ограждений, установленное на Т-150. Все это позволило сократить количество рабочих до минимума.

Результат заметен — наше содержание независимая лаборатория уже признавала эталонным. В прошлом году наш участок федеральной дороги снова стал лучшим. Причина этого не только в технике и технологии, но, в первую очередь, в дисциплине и жестком спросе. Разработаны показатели премирования по качеству содержания. Сроки и нормативы доведены до каждого. За счет строгого контроля наших кураторов и куратора дорожного фонда зарплата на разных участках отличается достаточно сильно.

Очень жестко подходим к тем, кто не вышел вовремя на работу. При повторном нарушении — увольнение. Но текучести кадров у нас нет. На воротах предприятия давно уже сделана надпись о том, что ДРСУ прием на работу не производит. Строгий спрос в производственных вопросах мы компенсируем заботой о людях, организацией досуга и быта.

А.Б.

Состоянию дел в Топкинском ДРСУ можно только порадоваться. Думаю, что свои объемы по содержанию дорог они не уступят никому, и хочу пожелать этого всем остальным. Успехов и победы в торгах на содержание.

Олег АФИНГЕНОВ,
кандидат технических наук, доцент,
директор Кузбасского центра дорожных
исследований

ТРЕТЕЙСКИЙ СУДЬЯ



Преобразования в дорожной отрасли в сущности сводились к обеспечению качества работ и высокой эффективности затрат. К моменту разделения Кемеровавтотранса на подрядчиков и заказчика (начало 1992 г.) прежняя система обеспечения качества фактически перестала существовать. Собственными лабораториями располагали лишь немногие предприятия, большинство же подрядчиков просто не имело возможности получить достоверную информацию о соответствии продукции нормам. В плачевном состоянии находилась и Центральная лаборатория Кемеровавтотранса. Она была не способна выполнять в полном объеме функции по измерительному контролю в рамках технического надзора заказчика. Поэтому дирекция областного дорожного фонда приняла решение не брать под свое «крыло» лабораторию, а продолжить реализацию принципа разделения ответственности, по которому, собственно, она сама и была создана. Так появилось ТОО «Кузбасский центр дорожных исследований» (КузЦДИ) — организация, не связанная ни с одним предприятием и, значит, свободная от недостатков «человеческого» фактора. Она способна производить независимый технический контроль, играя роль третейского судьи между заказчиком и подрядчиком в вопросах качества.

Мы заинтересованы только в выполнении собственных задач и можем выдавать объективную информацию, потому что у нас нет экономической заинтересованности в ее результатах. Более того, лаборанты, испытывая образцы материалов, даже не знают, откуда они привезены, кто подрядчик.

К сожалению, это не гарантирует достоверности результатов контроля. Причина в том, что нет стандартизированных методов измерений на дорогах, практически нет надежных приборов. Те же машины сжатия армавирского АО «Точмаш» не соответствуют ГОСТу на испытания асфальтобетона. Или саратовский прибор ПКРС для измерения коэффициента сцепления шины с дорожным покрытием, который очень дорого стоит, но ненадежен. К тому же не обеспечен стандартизированной методикой проверки.

Начав с устаревшего оборудования бывшей центральной лабо-



Занятия на курсах лаборантов.

ратории и автомобиля, переданных нам в аренду дирекцией дорожного фонда, мы к сегодняшнему дню сумели обзавестись самым современным оснащением. Это, к примеру, тахеометрическая станция TC-600 швейцарской фирмы «Leica», позволяющая автоматизировать съемку и обработку данных. Это и приборы оперативного контроля, установленные на автомобилях, которых у нас почти столько же, сколько сотрудников. Поэтому мы способны реагировать незамедлительно на любой заказ, ведь от нашей оперативности может порой зависеть судьба объекта и подрядчика.

Но контролируем не только мы. Подрядчики, почувствовав жесткий постоянный контроль независимых аудиторов, стали развивать собственные лаборатории. В 1994 — 1995 годах мы помогли подготовить их к аттестации территориальными органами Госстандарта, и теперь

эти полноценные лаборатории, помимо функции производственного контроля, могут проверить объективность наших измерений.

С другой стороны, ощущается постоянный контроль заказчика, который совместно с органами Госстандарта проводит аттестацию наших сотрудников. Но мы и сами понимаем, что сила независимого центра — в знаниях и компетентности сотрудников. Поэтому изначально привлекали самых грамотных специалистов и в ходе работы регулярно повышали их квалификацию на различных курсах, поощряли занятия наукой. У нас из 12 штатных сотрудников 5 — кандидаты наук. Все лаборанты имеют высшее образование, соответствующее профилю работы. Только за последнее время 5 сотрудников прошли обучение по программе экспертов-аудиторов Системы сертификации ГОСТ Р в строительстве, 2 — по метрологическому обеспечению предприятий, 3 специалиста имеют право

ученых и студентов Кузбасского государственного технического университета, сотрудников других научных организаций. Все это люди, не связанные производственными отношениями ни с заказчиком, ни с подрядчиками дорожных работ.

В последнее время КузЦДИ значительно расширил сферу деятельности. Основной вид работ — независимый контроль качества — выполняется теперь не только по заданию дирекции областного дорожного фонда, но и по заданию ФДС России на территориях Кемеровской, Омской, Иркутской областей, в Красноярском крае и других регионах.

Центр производит подбор и экспертизу рецептов асфальтобетонных, цементобетонных и других смесей, испытания местных строительных материалов. Научные исследования направлены на разработку методологии независимого контроля качества, улучшение территориальной системы обеспечения качества дорожных работ.

По результатам исследований опубликовано 4 монографии, 4 сборника научных трудов, 12 стандартов предприятия (Кемеровской дирекции областного дорожного фонда), 6 рекомендаций по методам контроля качества работ, правилам приемки работ, обеспечению качества ремонта дорожных покрытий, поверхностной обработки.

В сфере подготовки кадров КузЦДИ поднялся до уровня регионального образовательного учреждения ФДС России. Наша задача — обучать специалистов всех уровней, от лаборантов до руководителей предприятий, контролю качества, создавать у подрядчиков устойчивое мнение о том, что качество необходимо в первую очередь им. Более того, мы начали готовить инженеров по качеству. Возможно, кроме нас, их не обучает ни одно учебное заведение. Необходимые методические пособия подготовлены нами и отпечатаны в собственной типографии.

В целом за время существования КузЦДИ создана четкая территориальная система управления качеством от подготовки специалистов до проведения экспертизы и консультаций. Результаты оценки качества нашими независимыми экспертами исключают разногласия между заказчиком и подрядчиком, способствуют становлению нормальных рыночных отношений и препятствуют развитию коррупции в подразделениях заказчика. Опыт нашей работы уже перенимают соседи, и мы готовы поделиться им со всеми желающими, потому что будущее дорожного строительства невозможно без эффективной системы обеспечения качества работ.

поверки и ремонта средств измерений. В летний период полевых работ мы привлекаем к работе

Обработка данных на тахеометрической станции TC-600.



МИНЭКОНОМИКИ РОССИИ, МИНФИН РОССИИ, ГОССТРОЙ РОССИИ

ПОРЯДОК ПЕРЕСЧЕТА СМЕТНОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ И СМЕТНО-НОРМАТИВНЫХ ДОКУМЕНТОВ НА КАПИТАЛЬНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО, КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ, ПРОЕКТНО-ИЗЫСКАТЕЛЬСКИЕ И ДРУГИЕ РАБОТЫ В СВЯЗИ С ИЗМЕНЕНИЕМ НАРИЦАТЕЛЬНОЙ СТОИМОСТИ РОССИЙСКИХ ДЕНЕЖНЫХ ЗНАКОВ И МАСШТАБА ЦЕН

Настоящий Порядок разработан во исполнение постановления Правительства Российской Федерации от 18 сентября 1997 г. № 1182 «О проведении мероприятий в связи с изменением нарицательной стоимости российских денежных знаков и масштаба цен» и вводится в действие исходя из нового масштаба цен, принятого с 1 января 1998 г. Порядок распространяется на организации независимо от их организационно-правовой формы и граждан, осуществляющих предпринимательскую деятельность без образования юридического лица в капитальном строительстве, капитальном ремонте, проведении проектно-изыскательских и других работ.

I. О пересчете сметной документации на строительство, капитальный ремонт объектов, проектно-изыскательские и другие работы, выпущенной до 1 января 1998 года

1. Пересчету подлежит сметная документация на строительство новых, расширение, реконструкцию и техническое перевооружение действующих предприятий и объектов (далее — строительство), капитальный ремонт объектов производственного и непроизводственного назначения, на проведение проектно-изыскательских и других работ, осуществляемых на территории Российской Федерации.

2. К сметной документации, подлежащей пересчету, относятся сводный сметный расчет стоимости строительства (форма № 1), сводка затрат (форма № 2), объектные сметные расчеты и объектные сметы (форма № 3), локальные сметные расчеты и локальные сметы (формы № 4 и № 4а), ведомость сметной стоимости строительства объектов, входящих в пусковой комплекс (форма № 6), протокол согласования (ведомость) свободной (договорной) цены (форма № 7), ведомость сметной стоимости объектов и работ по охране окружающей природной среды (форма № 8), составленные в соответствии с «Порядком определения стоимости строительства и свободных (договорных) цен на строительную продукцию в условиях развития рыночных отношений», введенным в действие с 1 апреля 1994 года письмом Госстроя России от 29 декабря 1993 года № 12-349.

3. Сметная документация, составленная в базисном уровне цен на 1 января 1991 г., пересчету не подлежит*.

Сметная документация, составленная в текущем (прогнозном) уровне цен, подлежит пересчету. На всех подлежащих пересчету сметных документах после строки в начальной части «Со-

ставлен(а) в ценах...» ниже, отдельной строкой, помещается запись: «Уточнен(а) в ценах по состоянию после 1 января 1998 г.», а суммы в итоговых строках уменьшаются в 1000 раз.

Пересчету подлежит также незавершенное строительство (работы), осуществленное в период с 1 января 1991 г. по 31 декабря 1997 г., при этом сметная стоимость работ по незавершенному строительству, числящаяся на балансе организации, подлежит пересчету путем уменьшения итоговой суммы в 1000 раз.

4. После проведения расчетов за декабрь 1997 г. по каждому сметному документу определяется остаток сметной стоимости по состоянию на 1 января 1998 г., для чего в конце соответствующего документа помещается запись: «Остаток сметной стоимости по состоянию на 1 января 1998 г. — _____ тыс. руб.» с указанием суммы в новом масштабе цен.

По формам №№ 1—3, 6—8 остатки по состоянию на 1 января 1998 г. указываются также в каждой графе, обозначающей соответствующий вид затрат.

5. Все изменения, связанные с пересчетом по состоянию на 1 января 1998 г., вносятся в сметную документацию заказчиком строительства (застройщиком), а в форму № 7 — по согласованию с подрядчиком.

Пересчет на каждом сметном документе заверяется подписью руководителя организации заказчика строительства (застройщика). О пересчете сообщается инвестору.

При пересчете не допускается внесение в сметную документацию каких-либо других уточнений, не связанных с изменением нарицательной стоимости российских денежных знаков и масштаба цен.

6. В тех случаях, когда до 1 января 1998 г. сметная документация составлялась только в базисном уровне цен и расчеты между заказчиком (застройщиком) и подрядчиком осуществлялись базисно-индексным методом с переходом к текущему уровню цен с помощью индексов, сметная стоимость в текущем уровне цен по строительству (работам), осуществленному в период с 1 января 1991 г. по 31 декабря 1997 г., уменьшается в 1000 раз.

II. О составлении сметной документации на строительство, капитальный ремонт зданий и сооружений, проектно-изыскательские и другие работы, выпускаемой вновь на объекты, подлежащие осуществлению после 1 января 1998 года

7. Сметная документация на строительство, капитальный ремонт зданий и сооружений, проектно-изыскательские и другие работы на объе-

мы, подлежащие осуществлению после 1 января 1998 г., составляется в соответствии с действующим порядком определения сметной стоимости и свободных (договорных) цен на строительную продукцию с учетом нижеследующих положений.

Сметная стоимость в текущем (прогнозном) уровне цен показывается:

в двух масштабах цен (старом и новом) — в сметных документах, на основе которых строительство (работы) намечается осуществить до 31 декабря 1998 года;

новом масштабе цен, т. е. с уменьшением в 1000 раз, — в сметных документах, на основе которых строительство (работы) намечается осуществлять после 31 декабря 1998 года.

Сметная стоимость в базисном уровне цен определяется на основе действующей сметно-нормативной базы.

Сметная стоимость в текущем (прогнозном) уровне цен определяется по новому масштабу цен с уменьшением в 1000 раз против цен, действовавших до 1 января 1998 года. Цены, указываемые в графах «На единицу измерения», представляются в каждой строке сметного документа в новом масштабе цен.

При определении сметной стоимости базисно-индексным или ресурсно-индексным методом текущие (прогнозные) индексы, как общие, так и по отдельным элементам затрат, использованные в уровне цен до 1 января 1998 года, применяются:

в двух масштабах цен (старом и новом) — в сметных документах, на основе которых строительство (работы) намечается осуществить до 31 декабря 1998 года;

в новом масштабе цен, т. е. с уменьшением в 1000 раз, — в сметных документах, на основе которых строительство (работы) намечается осуществлять после 31 декабря 1998 г.

8. Для обеспечения определения сметной стоимости строительства в новом масштабе цен организациям — разработчикам программных средств по составлению смет необходимо внести в них соответствующие коррективы.

III. О сметно-нормативной базе

9. Сметно-нормативная база, введенная в действие с 1 января 1991 г., применяется без изменения, т. е. с ранее действовавшими ценовыми показателями базисного уровня**.

10. Сметно-нормативная база, разрабатываемая и вводимая в действие после 1 января 1998 г., должна иметь в своем составе ценовые показатели базисного уровня по состоянию на 1 января 1998 г. в новом масштабе цен.

Приложение к письму Госстроя России от 23.12.97 № ВБ-20-292/12

** — Применяется без изменения и сметно-нормативная база, введенная в действие с 1 января 1984 г.

* — Не пересчитывается и сметная документация, составленная в базисном уровне на основе сметно-нормативной базы, введенной в действие с 1 января 1984 г.

ФЕДЕРАЛЬНАЯ ДОРОЖНАЯ СЛУЖБА РОССИИ (ФДС России)

П Р И К А З

05.01.98. № 1

Москва

О распределении обязанностей по руководству работой структурных подразделений, подведомственных и иных организаций Федеральной дорожной службы России

Установить следующее распределение обязанностей по руководству работой структурных подразделений центрального аппарата Федеральной дорожной службы России (ФДС России), подведомственных и иных организаций:

**Руководитель ФДС России
В.Г.АРТЮХОВ**

Осуществляет общее руководство деятельностью ФДС России и координацию работы заместителей руководителя, является председателем коллегии ФДС России.

Осуществляет взаимодействие с Правительством Российской Федерации и органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации.

**Первый заместитель
руководителя ФДС России
Н.П.СЕРЕГИН**

Управление научно-технической политики.

Осуществляет координацию работы заместителей руководителя ФДС России Ю.А.Беляева, И.А.Урманова, Ф.К.Садыгова (в части планирования объемов дорожных работ) и курируемых ими структурных подразделений центрального аппарата ФДС России.

В отсутствие руководителя ФДС России выполняет его обязанности по руководству работой ФДС России.

В отсутствие первого заместителя руководителя ФДС России В.Д.Евстигнеева выполняет его обязанности по руководству работой курируемых им структурных подразделений центрального аппарата ФДС России.

Осуществляет общую координацию работы региональных дирекций, Дирекции по управлению проектом восстановления и содержания автомобильных дорог «Доринвест» и координацию работы Дорожного научно-исследовательского и производственно-технического объединения (НПО «РосдорНИИ»), Федеральной дирекции лабораторного контроля и обследования автомобильных дорог, государственного предприятия «Информационный центр по автомобильным дорогам» (Информавтодор).

Осуществляет взаимодействие с Отраслевым фондом развития дорожного машиностроения, открытым акционерным обществом «Дорожный проектно-изыскательский и научно-исследовательский институт» (ГипродорНИИ), ассоциацией дорожных проектно-изыскательских организаций «Родос» и другими научными и проектными организациями.

**Первый заместитель
руководителя ФДС России
В.Д.ЕВСТИГНЕЕВ**

Отдел кредитов, работы с банками и альтернативных источников финансирования.

Отдел кадров, социальной политики и учебных заведений.

Административное управление.

Осуществляет координацию работы заместителя руководителя ФДС России Ф.К.Садыгова (в части планирования и исполнения бюджета Федерального дорожного фонда Российской Федерации), В.И.Щедрова и курируемых ими структурных подразделений центрального аппарата ФДС России.

В отсутствие первого заместителя руководителя ФДС России Н.П.Серегина выполняет его обязанности по руководству работой курируемых им структурных подразделений центрального аппарата ФДС России.

Осуществляет координацию работы подведомственных учебных заведений.

Осуществляет взаимодействие с ассоциацией образовательных учреждений дорожной отрасли «Квадор».

Осуществляет общую координацию работы подведомственных медицинских и лечебно-профилактических учреждений.

**Заместитель руководителя ФДС
России
В.И.ЩЕДРОВ**

Управление финансирования, бухгалтерского учета, отчетности и финансового контроля.

В отсутствие заместителя руководителя ФДС России Ф.К.Садыгова выполняет его обязанности по руководству работой курируемых им структурных подразделений центрального аппарата ФДС России.

Осуществляет взаимодействие с финансовыми и инвестиционными институтами.

**Заместитель руководителя ФДС
России
Ф.К.САДЫГОВ**

Управление экономики и развития дорожной реформы.

В отсутствие заместителя руководителя ФДС России В.И.Щедрова выполняет его обязанности по руководству работой курируемых им структурных подразделений центрального аппарата ФДС России.

Осуществляет координацию работы Дирекции по реализации программы «Дороги России» и Дирекции по управлению проектом восстановления и содержания автомобильных дорог «Доринвест» по вопросам экономики и дорожной реформы.

**Заместитель руководителя ФДС
России
И.А.УРМАНОВ**

Управление содержанием автомобильных дорог, безопасности движения и мобилизационной подготовки.

В отсутствие заместителя руководителя ФДС России Ю.А.Беляева выполняет его обязанности по руководству работой курируемых им структурных подразделений центрального аппарата ФДС России.

Осуществляет общую координацию работы федеральных дирекций.

Осуществляет взаимодействие с дорожными органами субъектов Российской Федерации.

**Заместитель руководителя ФДС
России
Ю.А.БЕЛЯЕВ**

Управление строительства и ремонта дорог и организации подрядных торгов.

В отсутствие заместителя руководителя ФДС России И.А.Урманова выполняет его обязанности по руководству работой курируемых им структурных подразделений центрального аппарата ФДС России.

Осуществляет общую координацию работы дирекций строящихся автомобильных дорог.

**Статс-секретарь — заместитель
руководителя ФДС России
О.В.СКВОРЦОВ**

Отдел внешнеэкономических связей, сотрудничества со странами СНГ и связей с общественностью.

Отдел законопроектной и правовой работы.

Обеспечивает личное участие при рассмотрении в Федеральном Собрании Российской Федерации вопросов дорожного законодательства.

В отсутствие заместителя руководителя ФДС России В.Н.Мосалова выполняет его обязанности по руководству работой курируемых им структурных подразделений центрального аппарата ФДС России.

Осуществляет взаимодействие с Российской ассоциацией территориальных органов управления автомобильными дорогами «РАДОР», Российской ассоциацией подрядных организаций в дорожном хозяйстве «АСПОР», закрытым акционерным обществом «Издательство «Дороги», общественными организациями, в том числе профсоюзами.

**Заместитель руководителя ФДС
России
В.Н.МОСАЛОВ**

Управление организационного развития и госуправления.

В отсутствие заместителя руководителя ФДС России О.В.Скворцова выполняет его обязанности по руководству работой курируемых им структурных подразделений центрального аппарата ФДС России.

Осуществляет общую координацию работы Дирекции по реализации программы «Дороги России».

Осуществляет взаимодействие с Российским акционерным обществом — РАО «Концерн «Росавтодор».

Приказ довести до сведения подведомственных организаций ФДС России и органов управления субъектов Российской Федерации.

Приказ ФДС России от 16.07.97 № 9 считать утратившим силу.

**Руководитель ФДС России
В.А.АРТЮХОВ**

ФЕДЕРАЛЬНАЯ ДОРОЖНАЯ СЛУЖБА РОССИИ (ФДС России) П Р И К А З

30.10.97. № 55

Москва

О переименовании Региональной дирекции № 7 «Дороги Центральной России» и внесении иных изменений в ее устав

В соответствии с Положением о Федеральной дорожной службе России, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 13 августа 1997 года № 1033, вызвавшим изменение функций существующей Региональной дирекции № 7, и в целях обеспечения постоянного ведомственного контроля за целевым и эффективным использованием средств Федерального дорожного фонда Российской Федерации и федерального имущества

п р и к а з ы в а ю:

1. Переименовать государственное учреждение «Региональная дирекция № 7 «Дороги Центральной России» в государственное учреждение «Центр производственно-финансового контроля в дорожном хозяйстве» и утвердить прилагаемый устав в новой редакции.

2. Директора государственного учреждения «Региональная дирекция № 7 «Дороги

Центральной России» считать начальником государственного учреждения «Центр производственно-финансового контроля в дорожном хозяйстве».

3. Начальнику Центра производственно-финансового контроля в дорожном хозяйстве В.Н.Шумилину:

— в срок до 01.12.97 провести государственную регистрацию новой редакции устава государственного учреждения «Центр производственно-финансового контроля в дорожном хозяйстве» в соответствии с действующим законодательством;

— в срок до 01.11.97 подготовить и представить на утверждение в Федеральную дорожную службу России предложения по штатному расписанию и смете расходов на содержание Центра производственно-финансового контроля в дорожном хозяйстве;

— в срок до 10.11.97 подготовить и представить на рассмотрение руководителя Федеральной дорожной службы России контракт с начальником Центра производственно-финансового контроля в дорожном хозяйстве;

— в срок до 01.12.97 открыть расчетный счет в Сбербанке, необходимый для работы Центра производственно-финансового контроля в дорожном хозяйстве...

5. Начальнику Административного управления И.Ф.Антоненко обеспечить размещение Центра производственно-финансового контроля в дорожном хозяйстве.

6. Контроль за выполнением приказа возложить на заместителя руководителя Федеральной дорожной службы России В.И.Щедрова.

Руководитель ФДС России
В.АРТЮХОВ

ПОЛОЖЕНИЕ ПО ПЛАНИРОВАНИЮ, ОРГАНИЗАЦИИ, ПРИЕМКЕ И ИСПОЛЬЗОВАНИЮ РЕЗУЛЬТАТОВ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИХ, ОПЫТНО-КОНСТРУКТОРСКИХ РАБОТ В СИСТЕМЕ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ДОРОЖНОЙ СЛУЖБЫ РОССИИ

I. Общая часть

1.1. Настоящее Положение определяет порядок формирования плана научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ (далее — НИОКР), организации их проведения, а также порядок приемки и использования результатов в системе Федеральной дорожной службы России (далее — ФДС).

1.2. Данным Положением следует руководствоваться всем подразделениям ФДС, дорожным органам и организациям при планировании, организации, приемке и использовании результатов НИОКР.

1.3. Источниками финансирования научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ являются:

- Федеральный дорожный фонд;
- Отраслевой внебюджетный фонд НИОКР.

1.4. Положение может дополняться и уточняться с учетом изменения действующего законодательства, вновь принимаемых нормативных правовых актов и изменяющихся конкретных условий работы.

II. Формирование плана НИОКР

2.1. ФДС в пределах своей компетенции определяет приоритетные направления развития науки и техники, обеспечивает координацию научной и научно-технической деятельности, разработку и реализацию научных и научно-технических программ и проектов, развитие форм интеграции науки и производства, реализацию достижений науки и техники.

2.2. Функциональные подразделения ФДС, в соответствии со своей компетенцией, разрабатывают с привлечением научно-технических организаций основные положения научно-технической политики, научно-технические программы, планы научно-технической деятельности по соответствующим направлениям деятельности ФДС.

2.3. План НИОКР может включать разработку перспективных и прикладных общеотраслевых проблем по всем направлениям функционирования дорожного хозяйства, в том числе: экономических, организацион-

ных, технологических и экологических проблем проектирования, строительства, реконструкции, ремонта и содержания автомобильных дорог и сооружений на них, разработку новых и совершенствование существующих машин, оборудования, приборов, передвижных лабораторий, дорожных материалов, конструкций, методов проектирования, строительства, ремонта, диагностики и оценки состояния дорог и сооружений на них, повышения безопасности дорожного движения и обеспечения качества дорожных работ, а также разработку (переработку) правовых и нормативно-технических документов, относящихся к дорожной отрасли.

2.4. План НИОКР формируется ФДС на основе федеральных и отраслевых научно-технических программ, решений коллегии и научно-технического совета (НТС) ФДС и с учетом предложений дорожных органов и организаций, функциональных подразделений ФДС, ГП «РосдорНИИ» и других организаций науки и научного обслуживания (далее — Научные организации) и других организаций.



2.5. Координирующим органом по формированию плана НИОКР является отдел научно-исследовательских, опытно-конструкторских работ и нормативов (далее — Отдел НИОКР). Методологическое обеспечение при формировании плана НИОКР осуществляет ГП «РосдорНИИ».

Ответственность за формирование разделов плана НИОКР по отдельным направлениям прикладных разработок несут руководители соответствующих функциональных подразделений ФДС.

2.6. Формирование плана НИОКР осуществляется по следующему регламенту:

2.6.1. Не позднее 01.08 текущего года отдел НИОКР определяет с учетом требований Миннауки РФ, Минэкономики РФ и Минфина РФ сроки формирования плана НИОКР текущего года и направляет в дорожные органы и организации, научные организации и другие заинтересованные организации (далее — Организации) уведомление (письмо) о начале формирования плана НИОКР.

2.6.2. Заинтересованные организации в срок до 01.10 текущего года представляют в отдел НИОКР свои предложения к проекту плана НИОКР на будущий год по каждой теме, в соответствии с Приложением № 1 и 2. Предложения по прикладным НИОКР должны содержать экономические обоснования необходимости научной разработки, главным итогом которых должны быть данные о сокращении эксплуатационных и/или строительных затрат на стадии серийного использования предлагаемой разработки. Предложения, поступившие после указанного срока, не рассматриваются и возвращаются заявителю.

2.6.3. Конкурсные (экспертные) комиссии проводят экспертизу представленных отделу НИОКР материалов и до 01.11 текущего года передают в отдел НИОКР экспертные заключения по каждому направлению (разделу) НИОКР.

2.6.4. В процессе конкурса (экспертизы) предложений конкурсные комиссии рассматривают:

- актуальность проблемы;
- эффективность предлагаемой к разработке научно-технической продукции;
- новизну, преимущества предлагаемых решений;
- и т.п.

2.6.5. В срок до 20.11 отдел НИОКР, на основании экспертных заключений, формирует проект плана НИОКР на планируемый год.

2.6.6. Проект плана НИОКР обсуждается на расширенном совещании у первого заместителя руководителя ФДС и/или на научно-техническом совете (НТС) ФДС.

2.6.7. По итогам расширенного совещания у первого заместителя руководителя ФДС и/или НТС проект плана НИОКР дорабатывается в соответствующих функциональных подразделениях ФДС, после чего он представляется руководству ФДС на утверждение не позднее 20.12 текущего года.

2.7. Отдел НИОКР после утверждения плана НИОКР в месячный срок организует его издание и затем направляет во все подразделения ФДС, другим заказчикам и исполнителям.

III.

Организация проведения конкурсов и заключение договоров

3.1. Заключение договоров по плану НИОКР осуществляется:

- на конкурсной основе;
- на бесконкурсной основе (договор заключается с конкретной организацией-исполнителем без проведения торгов), для государственных нужд по перечню работ, утвержденному Правительством РФ.

3.2. Организация проведения конкурсов и заключение договоров на конкурсной основе осуществляется в соответствии с «Положением о проведении конкурсов (торгов) на выполнение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ», утверждаемым ФДС России.

3.3. Заключение договоров на бесконкурсной основе осуществляется в соответствии с Указом Президента от 8 апреля 1997 года № 305.

3.4. Организации-исполнители на основании утвержденного плана НИОКР в 2-недельный срок представляют заказчику проект договорной документации по каждой запланированной теме.

Состав договорной документации состоит из следующих документов:

- а) договор (Приложение № 3);
- б) техническое задание (Приложение № 3.1 и 3.2);
- в) календарный план работ (Приложение № 3.3);
- г) протокол о договорной цене (Приложение № 3.4).

В случае выполнения работ несколькими организациями-исполнителями договор заключается с генеральным исполнителем, который осуществляет координацию работ соисполнителей и несет полную ответственность за работу соисполнителей.

3.5. Договорная документация направляется заказчику (в подразделение ФДС, заказчику НИОКР) для рассмотрения и согласования. Заказчик (руководитель подразделения ФДС) подписывает техническое задание (если оно не является отдельной работой), визирует договор и календарный план.

3.6. Затем договорная документация направляется в отдел НИОКР. Руководитель (начальник) отдела НИОКР подписывает календарный план, согласовывает техническое задание и визирует договор и протокол о договорной цене.

3.7. Оформленная таким образом договорная документация представляется руководству ФДС на утверждение. Первый заместитель руководителя ФДС подписывает договор и протокол о договорной цене.

3.8. Методика расчета договорной цены определяется исполнителем и представляется заказчику на ее согласование и утверждение.

3.9. Договорная цена на разработку научно-технической продукции, выполняемая в срок до 12 месяцев, как правило, корректировке не подлежит.

3.10. Договорная цена на разработку научно-технической продукции, выполняемой в период, превышающий 12 месяцев, может быть скорректирована по согласованию сторон. Изменение стоимости выполняемых работ осуществляется на основании наличия подтвержденных объективных причин и по методике, согласованной с заказчиком.

3.11. Договорная документация составляется в 3 экземплярах. Два экземпляра хранятся в ФДС, один экземпляр передается исполнителю.

IV.

Техническое задание

4.1. Техническое задание разрабатывается на основании утвержденного плана НИОКР.

4.2. Техническое задание составляется (разрабатывается), как правило, по типовым формам (Приложение № 3 и 4) и должно содержать информацию, достаточную для оценки цели разработки, объемов выполняемых работ, сроков, основных показателей, конечных результатов работы, а также должно отражать все условия заказчика, предъявляемые к разработке научно-технической продукции.

4.3. Техническое задание может разрабатываться:

- а) на стадии разработки договорной документации;
- б) по отдельному договору на разработку технического задания.

4.4. На стадии разработки договорной документации техническое задание разрабатывается при условии полной ясности состояния разрабатываемого вопроса (проблемы), наличия всей необходимой исходной (научной, технической, нормативной, правовой и др.) информации.

Как правило, техническое задание разрабатывается организацией-исполнителем (генеральным разработчиком) при участии заказчика (отдела-заказчика, подразделения ФДС), при условии, что выполнение работ по данной теме (разработке), в соответствии с утвержденным планом НИОКР, поручено данной организации-исполнителю (генеральному разработчику).

4.5. Разработка технического задания по отдельному договору осуществляется при:

- отсутствии достаточных сведений о состоянии данного вопроса (проблемы);
- отсутствии (или недостаточности) исходной (научной, технической, нормативной, правовой и др.) информации;
- необходимости проведения дополнительной исследовательской работы (анализа);
- и т.п.

Требования, предъявляемые к разрабатываемому техническому заданию, определяются отделом-заказчиком (подразделением ФДС) и согласовываются с отделом НИОКР.

4.6. Технические задания по отдельным договорам разрабатываются для всех тем (работок) в соответствии с утвержденным планом НИОКР, выполняемых на конкурсной основе. При выполнении ОКР (опытно-конструкторских работ) в обязательном порядке должна предшествовать стадия разработки технического задания.

По усмотрению заказчика (отдела-заказчика, подразделения ФДС) технические задания по отдельным договорам могут разрабатываться также для тем (работок), выполнение которых, в соответствии с утвержденным планом НИОКР на 199... г., предусмотрено конкретными организациями-исполнителями.

V.

Контроль за ходом выполнения работ

5.1. Заказчик (подразделение ФДС) осуществляет контроль за качественным и своевременным выполнением исполнителем условий договора.

5.2. Контроль за ходом выполнения НИОКР осуществляется заказчиком (подразделением ФДС) путем рассмотрения промежуточных этапов выполнения работ или на совещании с участием заинтересованных сторон.

5.3. Исполнитель на стадии рассмотрения промежуточного этапа представляет заказчику:

- промежуточный отчет;
- либо справку;
- либо иной документ, оговоренный условиями договора и календарным планом работ, а также акт приемки-сдачи работ (3 экз.) и счет (3 экз.).

5.4. Как правило, результатом рассмотрения промежуточного этапа работ является заключение заказчика о принятии промежуточного этапа и согласование (визирование) акта приемки-сдачи промежуточного этапа работ и счета.

5.5. Заказчик по своему усмотрению может поручить рассмотрение промежуточного этапа работ независимому эксперту или экспертной комиссии.

5.6. Результатом рассмотрения промежуточного этапа работ (отчета) независимым экспертом или экспертной комиссии является экспертное заключение, которое согласовывается заказчиком, утверждается руководством ФДС и является обязательным к исполнению исполнителем.

5.7. Результатом рассмотрения промежуточного этапа работ (отчета) совещанием является протокол совещания, который утверждается руководством ФДС и является обязательным к исполнению исполнителем.

VI

Рецензирование (экспертиза) выполненных НИОКР

6.1. Законченная научно-техническая продукция, как правило, подлежит рецензированию (экспертизе), нормативно-техническая продукция — в обязательном порядке.

6.2. Рецензенты (эксперты, экспертные комиссии) определяются заказчиком и указываются в техническом задании.

6.3. В зависимости от значимости научно-технической (нормативно-технической) продукции рецензирование (экспертиза, рассмотрение) может выноситься на НТС ФДС.

VII

Порядок приемки выполненных НИОКР

7.1. Научно — исследовательские работы.

7.1.1. Исполнитель по окончании выполнения работ представляет заказчику:

- а) законченную научно-техническую продукцию — 3 экз.;
- б) акт сдачи-приемки работ — 3 экз.;
- в) счет на оплату — 3 экз.;
- г) аннотацию на выполненную работу:
 - на бумаге — 3 экз.;
 - на магнитном носителе — 1 экз., если иное не оговорено в договоре.

7.1.2. Заказчик (подразделение ФДС), как правило, направляет законченную научно-техническую продукцию на рецензию (экспертизу) в подразделения ФДС и/или экспертную комиссию, в течение 10 дней после представления ее исполнителем.

7.1.3. Заказчику (подразделению ФДС) в сроки, оговоренные в сопроводительном письме (для подразделений ФДС), и сроки, оговоренные договорами на выполнение экспертизы, представляются замечания и предложения от подразделений ФДС и экспертные заключения комиссий.

7.1.4. Заказчик (подразделение ФДС) в течение 10 дней после получения материалов, оговоренных в п. 7.1.3, направляет их исполнителю, который в течение 15 дней готовит сводку замечаний и по согласованию с заказчиком извещает заинтересованные стороны о месте и времени проведения совещания по вопросу рассмотрения замечаний и предложений по разработанной им научно-технической продукции у первого заместителя руководителя ФДС или на НТС ФДС.

7.1.5. Результатом совещания является протокол, утверждаемый первым заместителем руководителя ФДС, в котором уточняются замечания и предложения по представленной исполнителем научно-технической продукции и сроки их устранения (доработки).

7.1.6. Исполнитель после устранения (доработки) замечаний и предложений представляет научно-техническую продукцию заказчику (подразделению ФДС) для окончательной приемки.

7.1.7. Заказчик в течение 15 дней после получения доработанной научно-технической продукции готовит соответствующий документ о ее утверждении, утверждает ее у руководства ФДС и подготавливает документ о вводе ее в действие.

7.2. Опытно-конструкторские работы.

7.2.1. Результаты опытно-конструкторских работ (опытные образцы, опытные партии) в обязательном порядке должны подвергаться испытаниям и приемке.

7.2.2. Опытный образец (опытная партия) продукции подвергают следующим видам испытаний:

- предварительным (заводским);
- приемочным.

Допускается не производить предварительных испытаний опытных образцов при модернизации или мелкосерийном их производстве.

7.2.3. Опытные образцы средств измерений должны подвергаться испытаниям в соответствии с требованиями ГОСТ 8.383 и ГОСТ 8.001.

7.2.4. В зависимости от характера связей между разработчиками, заказчиками, изготовителями и потребителями приемочные испытания опытного образца (опытной партии) продукции могут быть:

- ведомственные;
- межведомственные;
- государственные.

7.2.5. Испытания проводятся в соответствии с действующими стандартами или типовыми программами и методиками испытаний, относящимися к данному виду (группе) продукции. При их отсутствии или недостаточной полноте испытания проводят по программе и методике, подготовленной разработчиком и согласованной с заказчиком.

7.2.6. Место проведения предварительных испытаний по согласованию с заказчиком определяет организация-разработчик, а приемочных испытаний — заказчик.

7.2.7. Программы предварительных и приемочных испытаний рассылаются организацией-разработчиком всем участникам испытаний не менее чем за месяц до планируемых сроков начала испытаний.

7.2.8. Порядок проведения предварительных испытаний.

7.2.8.1. Предварительные (заводские) испытания опытного образца проводятся для определения соответствия продукции техничес-

кому заданию, технической документации и решения вопроса о возможности представления ее на приемочные испытания.

7.2.8.2. Предварительные испытания опытного образца (опытной партии) организуют и проводят разработчик и изготовитель с привлечением при необходимости заказчика и других заинтересованных организаций.

7.2.8.3. Предварительные испытания проводятся, как правило, в два этапа:

- на предприятии-изготовителе, где проверяется работа отдельных механизмов и изделия в целом на холостом ходу;
- в производственных или полигонных (полевых) условиях, где проверяется отработка полного объема работ.

7.2.8.4. Результаты предварительных испытаний комиссия оформляет актом, который утверждается руководителями разработчика и изготовителя.

7.2.8.5. Изготовитель и разработчик в сроки, указанные в акте предварительных испытаний, устраняют отмеченные недостатки. Разработчик производит при необходимости корректировку документации в контрольных экземплярах изготовителя, а изготовитель производит доработку по ней опытного образца (опытной партии).

7.2.8.6. После устранения недостатков, выявленных на предварительных испытаниях, изготовитель направляет уведомление о готовности изделия к предъявлению на приемочные испытания разработчику и заказчику.

7.2.9. Порядок проведения приемочных испытаний.

7.2.9.1. Приемочные испытания опытного образца (опытной партии) продукции проводятся для определения соответствия продукции техническому заданию, требованиям стандартов и технической документации и определения возможности постановки продукции на производство.

Работа приемочных комиссий должна осуществляться в соответствии с установленным «Порядком работы приемочных комиссий».

7.2.9.2. Приемочные испытания опытных образцов (опытных партий) проводятся, как правило, в испытательных центрах или специальных испытательных подразделениях.

Испытания на соответствие требованиям безопасности, охраны здоровья и природы являются обязательными и проводятся независимыми испытательными лабораториями.

7.2.9.3. Приемочные испытания организует заказчик. Разработчик по согласованию с заказчиком формирует состав приемочной комиссии, в которую включаются представители:

- заказчика — председатель комиссии;
- разработчика;
- изготовителя;
- испытательного подразделения и других заинтересованных организаций.

7.2.9.4. К приемочным испытаниям опытный образец должен представляться изготовителем с комплектом запасных частей, инструмента и принадлежностей, а также с конструкторской и эксплуатационной документацией.

Разработчик на приемочные испытания представляет техническое задание, проект технических условий на серию, программу и методику испытаний.

7.2.9.5. Ответственность за обеспечение проведения приемочных испытаний, как правило, возлагается на заказчика и испытатель-

ную организацию, которые обязаны обеспечить фронт работ для проведения испытаний, выделение необходимых материалов и обслуживающего персонала.

7.2.9.6. Приемочная комиссия после выполнения полного объема работ на основании результатов испытаний опытного образца (опытной партии) и рассмотрения представленных документов определяет соответствие его требованиям технического задания, стандартов, технической документации и составляет акт приемочной комиссии (Приложение № 8), в котором дает рекомендации о поставке изделия на серийное производство, объеме установочной серии, доработке или прекращении работ в связи с отрицательными результатами.

При подписании акта приемочной комиссии члены комиссии согласовывают проект технических условий на серию и эксплуатационные документы.

7.2.9.7. Акт приемочной комиссии утверждается председателем и рассылается разработчику, изготовителю, ФДС и другим заинтересованным организациям.

VIII.

Требования к НИОКР

8.1. Научные, исследовательские, технические, экономические, экологические, нормативно-технические, нормативно-правовые и др. требования НИОКР определяются техническим заданием и договором на выполнение НИОКР.

8.2. Кроме этого, научно-техническая, опытно-конструкторская, нормативно-правовая и др. продукция, создаваемая исполнителем, в ходе выполнения договоров НИОКР должна выполняться и оформляться в соответствии:

- а) научно-исследовательская продукция — в соответствии с ГОСТ 7.32-91;
- б) опытно-конструкторская продукция — в соответствии с РСТ РСФСР 593-91;
- в) продукция программно-технического обеспечения — в соответствии с ГОСТ 23501.118-83, ГОСТ 23501.119-83 и ГОСТ 23501.15-81;
- г) продукция типового проектирования — в соответствии с СН 227-82.

IX.

Оплата договоров НИОКР

9.1. В договоре на создание научно-технической, опытно-конструкторской и др. продукции может быть предусмотрен следующий порядок оплаты НИОКР:

- а) единовременно за законченную в целом работу;
- б) за законченную в целом работу, с выплатой авансового платежа (до 25%);
- в) поэтапная оплата работ;
- г) поэтапная оплата работ с выплатой авансового платежа (до 25%).

9.2. Порядок оплаты работ по созданию научно-технической продукции определяется условиями договора.

9.3. Окончательный расчет за созданную научно-техническую продукцию (не менее 20% от суммы договора) в обязательном порядке должен осуществляться только после утверждения ее (подписание соответствующего документа) у руководства ФДС.

9.4. Контроль за выполнением НИОКР, финансированием и оплатой договоров осуществляет отдел НИОКР.

X.

Ответственность сторон

10.1. Ответственность сторон по заключаемым договорам на создание научно-технической и другой продукции регламентируется условиями договора и действующим законодательством Российской Федерации.

10.2. В договорах на создание научно-технической и другой продукции, как правило, должны отражаться следующие положения:

- ответственность за сроки выполнения работ;
- ответственность за качество выполняемых работ;
- ответственность за соответствие требованиям технического задания;
- материальная ответственность заказчика и исполнителя;
- ответственность сторон в случае наступления событий непреодолимой силы, непредвиденных событий, конфликтных ситуаций;
- и т.п.

10.3. В данном разделе договора должны быть отражены процедуры и регламент устраниения отступлений (отклонений) от условий договора с указанием материальной и другой ответственности обеих сторон.

XI.

Порядок использования продукции НИОКР

11.1. Подразделения ФДС, осуществляющие функции заказчика НИОКР, несут ответственность за использование законченной научно-технической продукции.

11.2. Отдел НИОКР совместно с заинтересованными подразделениями ФДС до 01.01 каждого года формирует «Перечень научно-технической продукции, обязательной и рекомендуемой к использованию в дорожной отрасли», который включает:

- перечень научно-технической продукции обязательного применения дорожными органами и организациями;
- перечень научно-технической продукции, прошедшей апробацию, опытное применение и рекомендованной к широкому использованию;
- перечень эффективной научно-технической продукции, уже используемой на практике, но в ограниченных объемах, с указанием полученных результатов;
- перечень новой научно-технической продукции, не прошедшей апробации и опытного внедрения, но имеющей отраслевое значение.

В указанный Перечень может быть включена научно-техническая продукция, выполненная по прямым договорам территориальных дорожных органов с научными организациями, а также передовой производственный опыт отраслевого значения.

11.3. «Перечень научно-технических разработок» издается в виде сборника и формируется на магнитном носителе и включает наименование продукции и краткую аннотацию.

11.4. Подразделения ФДС (заказчики) с учетом предложений территориальных и региональных дорожных органов формируют задания на использование научно-технической продукции и включают их в ежегодно заключаемые договоры с дорожными органами.

- Указанные задания должны содержать:
 - наименование научно-технической продукции;
 - данные об исполнителях;

- конкретные объекты применения научно-технической продукции;
- объемы использования научно-технической продукции;
- суммы выделяемых финансовых средств для освоения научно-технической продукции;
- сроки освоения научно-технической продукции.

Контроль за ходом использования и внедрения научно-технической продукции, правильностью расходования выделенных для этих целей финансовых средств возлагается на подразделения ФДС, курирующие соответствующие договоры с региональными и территориальными дорожными органами.

11.5. Результаты использования научно-технической продукции ежегодно рассматриваются на НТС ФДС.

XII.

Собственность

12.1. В договорах, заключаемых между ФДС и исполнителями, в обязательном порядке должны быть отражены права собственности сторон на изготавливаемую научно-техническую продукцию.

12.2. Как правило, исключительное авторское право, в соответствии со ст. 14 Закона Российской Федерации «Об авторских правах и смежных правах», на создаваемую научно-техническую продукцию, разрабатываемую за счет государственных средств, принадлежит заказчику (ФДС).

12.3. В соответствии со ст. 49 Закона Российской Федерации «Об авторских правах и смежных правах», ФДС имеет право требовать от нарушителей его исключительных авторских прав:

- возмещение убытков, включая прямую выгоду;
- взыскания дохода, полученного нарушителем вследствие нарушения авторских прав, вместо возмещения убытков;
- выплаты компенсации в соответствии с п. 5 ст. 49 Закона Российской Федерации «Об авторских правах и смежных правах»;
- принятия иных предусмотренных законодательными актами мер, связанных с защитой своих прав.

12.4. Патент (патентообладание) на научно-техническую продукцию (результаты), как правило, принадлежит исполнителю.

12.5. В соответствии с п. 3 ст. 4 Патентного закона Российской Федерации не признаются патентоспособными изобретениями:

- научные теории, математические методы;
- методы организации и управления хозяйством;
- условные обозначения, расписания, правила;
- алгоритмы и программы для вычислительных машин;
- проекты и схемы планировки зданий, сооружений;
- решения, касающиеся лишь внешнего вида изделий, направленные на удовлетворение эстетических потребностей;
- топологии интегральных схем;
- решения, противоречащие общественным интересам, принципам гуманности и морали.

(Введено в действие приказом руководителя ФДС России В.Г.Артюхова от 18.12.97)

ПОСОБИЯ ЖЕНЩИНАМ ПО БЕРЕМЕННОСТИ И РОДАМ

На вопросы читательницы отвечает консультант отдела законопроектной и правовой работы Федеральной дорожной службы России Юрий БУДАНОВ.

Пять месяцев как беременна. Скоро в декретный отпуск. Какое полагается пособие по беременности и родам? (В.Тихомирова, Тверская область)

Пособия по беременности и родам выплачиваются женщинам, подлежащим государственному социальному страхованию, в течение всего отпуска в размере полного заработка. Пособие назначается и выплачивается по месту работы (ст. 165, 240 КЗоТ РФ; Положение о порядке назначения и выплаты государственных пособий гражданам, имеющим детей, утвержденное постановлением Правительства РФ от 04.09.95 № 883 с изменениями от 14.02.97 № 169 — далее «Положение»).

У нас с мужем нет своих детей. Мы усыновили мальчика в возрасте двух с половиной месяцев. Полагается ли нам пособие по беременности и родам? (Света П-ва, Смоленская область)

Да. При усыновлении ребенка в возрасте до трех месяцев пособие по беременности и родам выплачивается на период со дня его усыновления и до истечения семидесяти календарных дней со дня рождения ребенка (см. пункт 6 Положения).

Каким документом служит основанием для выплаты работницам женщинам пособия по беременности и родам? (З.Кривошеева, Ленинградская область)

Листок нетрудоспособности, выданный медицинским учреждением. Пособие выплачивается не позднее десяти дней со дня предъявления этого документа (пункты 10, 11 Положения).

Отпуск по беременности и родам наступил в период, когда наша организация в связи с сокращением объемов работала в режиме не-

полной рабочей недели и мы получали маленькую зарплату. Из какого заработка мне начислят пособие: до перехода на режим неполной рабочей недели или после него? (А.Сапрыкина, Ростовская область)

Пособие по беременности и родам в данном случае исчисляется из заработной платы, начисленной за период до перехода организации на режим работы с неполной рабочей неделей. При этом оно выплачивается в полном размере (то есть 100 процентов) за все общеустановленные рабочие дни, приходящиеся на период отпуска по беременности и родам.

В таком же порядке исчисляется пособие и в тех случаях, когда отпуск по беременности и родам у женщин наступил в период: временной приостановки работы организации, вынужденного отпуска без сохранения заработной платы по причине временного сокращения объемов производства, работы организации в режиме неполного рабочего дня (пункт 8 Положения).

Отпуск по беременности и родам наступил на десятый день после увольнения с работы в связи с переводом мужа в другую местность. Кто должен выплачивать пособие? (Л.Карпова, Воронежская область)

Пособие по беременности и родам в этом случае, а также при болезни, необходимости ухода за больными членами семьи или инвалидами выплачивается по последнему месту работы. Важно, чтобы данный отпуск наступил в течение месячного срока после увольнения, установленного законодательством (пункт 9 Положения).

Кто выплачивает пособие по беременности и родам? (И.Толокнова, Псковская область)

Пособие по беременности и родам назначается и выплачивается работающим женщинам — по месту работы; женщинам, обучающимся с отрывом от производства в образовательных учреждениях начального, среднего и высшего профессионального образования, в уч-

реждениях послевузовского профессионального образования, — по месту учебы; женщинам, уволенным в связи с ликвидацией организации в течение двенадцати месяцев, предшествовавших дню признания их в установленном порядке безработными, — органами социальной защиты населения по месту жительства. При этом для назначения и выплаты пособия представляются заявление о назначении пособия, листок нетрудоспособности, выписка из трудовой книжки о последнем месте работы, заверенная в установленном порядке, и справка из органов государственной службы занятости населения о признании их безработными (пункты 4, 9, 10 Положения).

Я уволена в связи с ликвидацией организации, а подруга — учащаяся. Какой размер пособия по беременности и родам нам полагается? (К.Цветова, Красноярский край)

Пособие по беременности и родам устанавливается в размере минимальной оплаты труда женщинам, уволенным в связи с ликвидацией организации, в течение двенадцати месяцев, предшествовавших дню признания их в установленном порядке безработными, и в размере стипендии — женщинам, обучающимся с отрывом от производства в образовательных учреждениях начального, среднего профессионального, среднего профессионального и высшего профессионального образования и учреждениях послевузовского профессионального образования (ст. 8 Федерального закона от 19.05.95 № 81 — ФЗ «О государственных пособиях гражданам, имеющим детей»).

Встала на учет в медицинское учреждение по причине беременности. Полагается ли какое-нибудь дополнительное пособие? (Л.Бухарова, Орловская область)

Да. Женщины, вставшие на учет в медицинское учреждение в ранние сроки беременности (до двенадцати недель), имеют право на единовременное пособие дополнительно к пособию по беременности и родам. Это дополнительное пособие

выплачивается в размере минимальной оплаты труда, установленной Федеральным законом на день предоставления отпуска по беременности и родам (ст. 9 и 10 Федерального закона от 19.05.95 № 81 — ФЗ «О государственных пособиях гражданам, имеющим детей») с изменениями от 24.11.96 № 130-ФЗ).

При этом следует иметь в виду, что пособие по беременности и родам и единовременное пособие женщинам, вставшим на учет в медицинском учреждении в ранние сроки беременности, назначаются, если обращение за ними последовало не позднее шести месяцев со дня окончания отпуска по беременности и родам (постановление Правительства РФ от 09.09.96 № 1065 «О внесении дополнения в положение о порядке назначения и выплаты государственных пособий гражданам, имеющим детей»).

Как исчисляется пособие по беременности и родам? (В.Каткова, В.Цыганова, Тверская область)

Пособие по беременности и родам исчисляется из фактического заработка рабочего или служащего. В сумму фактического заработка, из которого начисляется пособие, не включаются: заработная плата за работу, произведенную в сверхурочное время, в том числе доплата за эту работу; оплата за работу по совместительству как в другой дорожной организации (предприятии), так и по месту основной работы; доплата за работу, не входящую в основные обязанности рабочего или служащего; заработная плата за дни простоя, за время очередного и дополнительного отпуска, выполнения государственных или общественных обязанностей; единовременные премии, не связанные с производственной деятельностью (к юбилейным датам, дням рождения и т. д.); заработная плата за работу в праздничные дни и в дни еженедельного отдыха, если в это время работник не должен был работать согласно графику; разного рода выплаты единовременного характера (компенсация за неиспользованный отпуск и др.).

Чтобы рассчитать пособие по беременности и родам, вначале определяют среднедневной заработок и полученный результат умножают на количество рабочих дней по графику в период отпуска по беременности и родам. (Основные условия обеспечения пособиями по государственному социальному страхованию, утвержденные постановлением Совета Министров СССР и ВЦСПС от 23.02.84 № 191, и Положение о порядке обеспечения пособиями по государственному социальному страхованию, утвержденное постановлением Президиума ВЦСПС от 12.11.84 № 13-6.)

МОСТЫ ПОСУХУ

На дорогах Таштагольского района вовсю кипит работа. Многочисленные речки и речушки пересекают трассу. Где можно, их загоняют в трубы. Но в большинстве случаев нужны мосты. Небольшие, но мосты. И здесь строители нашли оригинальное решение: строить на сухом месте. Русло реки временно отводится в сторону, дно бетонируется, возводится фундамент — и далее весь процесс мостового сооружения. Потом река возвращается в свое исконное русло.

Резон такого метода известен: фундамент становится более прочным, технология работ упрощается, выигрыш во времени. Да и в средствах.

ПУТЬ ДО ТОМСКА СТАЛ КОРОЧЕ

Юргинским ДРСУ-6 по договору с областным дорожным фондом закончены работы по укладке асфальта на автодороге Медынино — Глубокое протяженностью 6,1 километра. Теперь вся дорога от Кемерово до Юрги через Можуху имеет асфальтобетонное покрытие. Ввод в эксплуатацию этого участка дороги позволяет сократить путь от Кемерово до Томска на 24 километра и разгрузить федеральную дорогу Новосибирск—Иркутск на перекрестке Кемерово—Юрга.

ДЕТИ НЕ ЗАБЫТЫ

Все больше людей приходят в спортзалы, кто для серьезной тренировки, а кто просто поиграть в бильярд, в волейбол. Тянутся сюда и дети дорожников. Для них организованы спортивные секции, ну а те, кто не стремится к большим успехам, могут запросто в свободное время прийти «погонять мяч». Не забыты и малыши. Они с нетерпением ждут детских утренников по праздникам, конкурсов поделок, к которым начинают готовиться за несколько месяцев и которые с восторгом вспоминают весь год, радуясь полученным призами и подаркам, может быть, первым своим творческим наградам.



Выставка детских поделок в спортзале Таштагольского ДРСУ.

ВПЕРВЫЕ В ОБЛАСТИ

У поселка Мундыбаш без устали трудится итальянская буровая установка «Касагранда» — готовит скважины под сваи, на которых будут держаться опоры моста через Кондому.

Мост длиной 196 метров, высота 15 метров, на семи опорах. В его конструкции впервые в Кузбассе будет применен цельнометаллический пролет на высокопрочных болтах. Возводит сооружение Новокузнецкий филиал АО «Сибмост».

— Если откровенно, — говорит Юрий Григорьевич Звада, начальник строительного отдела облдорфонда, — то проект мостового перехода, разработанный Сибирским отделением «Промтранспроекта», еще не утвержден. Но ждать — значит упустить время.

По распоряжению губернатора Кузнецкий металлургический комбинат поставит на строительство моста 2275 тонн стали.

ПРОШЛО ВРЕМЯ ДЕРЕВЯННЫХ

В селе Ботьево приемная комиссия подписала акт сдачи в эксплуатацию моста через речку Сосновку.

А до этого мост в Ботьеве был старым, деревянным. Скрипел и охал под проезжающими автомобилями, вместе с мостом охали и водители. Каждую весну Сосновка, разливаясь, сносила мост, каждую весну его восстанавливали.

Два с половиной года назад за строительство взялась Яшкинская дорожно-строительная передвижная механизированная колонна. Заказчиком выступил областной дорожный фонд. И теперь красивый железобетонный мост надежно скрепил сибирскую глубинку с районным центром. Недалеко то время, когда с дорожной карты области исчезнет последний деревянный мост.

КОНФЕРЕНЦИЯ ДОРОЖНИКОВ

В конце года состоялась конференция дорожников Кузбасса. Представители подрядных организаций, руководители местных администраций, специалисты подвели итоги дорожного сезона — 97.

Из-за безденежья работали вчетверть своих возможностей, техника стояла на приколе, а люди сидели без зарплаты. С приходом новой облас-

тной администрации определились дальнейшие возможности развития дорожной сети в Кузбассе. Перспективы получают дороги на юге области. До 1999 года должна быть построена двадцатипятикилометровая магистраль Кузнецкое — Мундыбаш с выходом на Таштагол и реконструирована дорога от Новокузнецка до границ с Алтайским краем. Об этом говорилось в докладе заместителя губернатора В.И. Заузелкова.

На конференции выступили губернатор Кемеровской области А.Г. Тулеев и первый заместитель руководителя ФДС России Н.П. Серегин.

ПОДЕЛИСЬ УЛЫБКОЙ

Улыбкой встречают и провожают посетителей продавцы магазина, открытого при Топкинском ДРСУ. Цены здесь значительно ниже, чем в других торговых точках города, а выбор товаров, как на хорошем рынке. Работники ДРСУ могут отовариваться там в счет зарплаты, крупные и дорогостоящие вещи приобретают в кредит. С отдаленных участков организованы поездки жен рабочих за покупками.



Открытие магазина — не дань финансовым проблемам, при которых зарплата выдается товарами, полученными по бартеру, а воплощение давней задумки руководителей предприятия о разгрузке сотрудников от части бытовых забот. В планах топкинцев наладить снабжение дорожников заказами. Пришел человек на работу, представил список необходимых продуктов и товаров, а по окончании рабочего дня получил пакет со своим заказом.

СОЕДИНЕННЫЕ БЕРЕГА

В 1996 году введен в эксплуатацию железобетонный мост протяженностью 144 м через р. Иню в с. Усть-Соснове, подрядчик МП «Мост», директор А.П. Гаврилов. В 1997 году открыто движение по мосту в с. Кондоме. Генеральным подрядчиком на строительстве металлического моста длиной 172 м выступало КП «Таштагольское», директор З.А. Стариков. Введен в эксплуатацию также мост через р. Кию на автомобильной дороге Тисуль—Комсомольский—Центральный. После закрытия авиамаршрутов эта трасса стала «дорогой жизни», единственным путем сообщения, связывающим поселки золотодобытчиков Кожух, Натальевка и Центральный с остальной частью области (исполнитель — ПМК «Запсибзолотострой», начальник В.А. Карпов).



Мост через р. Кию.

Одиноко висит над стремниной реки металлическая люлька, на которой переправлялись люди с берега на берег в период половодья. Она как символ до конца еще не решенных мостовых проблем.

ХУДОЖНИК ПО ПРИЗВАНИЮ, И ПО ДУШЕ



КТО В СПОРТЗАЛ, КТО В САУНУ

Такой вот спортивный комплекс оборудован в ДСУ-1 г. Кемерово. Помимо тренажеров, здесь есть просторная волейбольная площадка, бильярдные столы. И, конечно же, бассейн с сауной. Могут кемеровские дорожники и работать, могут и отдыхать, а это немало...

Материалы предоставил Владимир СКРЫЛЬНИКОВ, начальник отдела подрядных работ областного дорожного фонда.

Сергей ПОЧУЕВ, генеральный директор ДСУ-1

И НОВОЕ, И «ЗАБЫТОЕ» СТАРОЕ»



При централизованной системе управления дорожным хозяйством в любой области было предприятие, на котором «обкатывались» передовые методы работы, которое было кузницей дорожных кадров. В Кемеровской области это ДСУ-1, силами которого построено около тысячи километров дорог Кузбасса. Оно, пожалуй, самое старое дорожно-строительное управление в области. В нынешнем году ДСУ отметит свой полувековой юбилей. Конечно, в сложившейся в стране ситуации трудно говорить о каком-то процветании, но ДСУ-1 одна из немногих организаций дорожного комплекса Кузбасса, которая, акционировавшись, смогла выстоять, удержать коллектив, технику и производственную базу.

Во многом успех коллектива определяется стратегией руководства, и главная заслуга в становлении ДСУ как самостоятельного, солидного подрядчика принадлежит Сергею Патлину, первому генеральному директору АО «ДСУ-1», трагически погибшему прошлым летом. После его гибели стратегия не изменилась, акционеры продолжают воплощать в жизнь идеи по реорганизации производства.

Сейчас в ДСУ три строительных участка (один — по производству земляных работ и два — по укладке асфальтобетона), эксплуатационный участок (на его содержании 80 км дорог) и автотранспортный цех. Потенциал мощный: при постоянной численности в 321 человек — 151 единица техники, 3 асфальтобетонных завода, 1 бетонный завод. Между тем объемы работ падают, финансирование настолько слабое, что дороги строим, можно сказать, в кредит, получая деньги только после ввода. Что делать?

Можно сократить, оставив только выгодные участки, работать там, где платят деньги. Это значит лишиться работы и зарплаты тех людей, которые начинали строительство дорог Кузбасса, развалить предприятие с 50-летней

историей. Но рано или поздно экономика придет в порядок. У Кузбасса и его дорог есть будущее, поэтому можно и нужно готовиться к лучшему, глядя в завтрашний день. А там нас ждет конкуренция и в строительстве, и в содержании. Мы к ней готовы, как готовы и десятки других предприятий, но мы увидели и свободную нишу в дорожном строительстве.

В области 343 моста. По оценкам специалистов, более половины из них требуют капитального ремонта. Для существующих в регионе мостоотрядов, способных получить подряды на строительство мостов, ремонт — занятие малопривлекательное, а специализированных предприятий по обслуживанию и ремонту мостового хозяйства у дорожников области нет. Поэтому мы приступили к созданию мосторемонтного участка. Прежде такой участок в ДСУ был, но сейчас утеряны и кадры, и оборудование. Все это восстановить можно, главное — найти общий язык и взаимопонимание с областным дорожным фондом, который, как правило, поддерживает разумные идеи.

Что касается основных участков, то стремимся загрузить их, выигрывая торги за счет совершенствования техники и технологий. Высокое качество работ обеспечиваем, применяя западногерманские асфальтоукладчики, катки и собственный битум. Мы получаем сырье с Ачинского и Уфим-

ского нефтеперерабатывающих заводов, окисляем его на собственных станках и модифицируем особую добавкой — резиновой крошкой.

Дело в том, что в Кузбассе работает огромное количество БелАЗов и других мощных карьерных самосвалов. Пришло время, и перед их владельцами возник вопрос: что делать с изношенной резиной? Два года назад мы заключили договор с Томским институтом химии и нефти. Совместно с ним разработали модифицирующую добавку — резиновую крошку диаметром до 1 мм. Показатели битума улучшились по всем параметрам, а мы стали держателями ноу-хау.

Работаем и с роадбондом. Заложили опытные участки на дороге Кузедеево — Мундыбаш, там, где есть выемки с близким залеганием грунтовых вод. Отслеживаем состояние участков и исследовательскую работу продолжаем.

Современную технологию используем также на содержании. Сделали 30 км макрошероховатой обработки на обходе Кемерова. Тонкослойное покрытие позволило сэкономить асфальтобетонную смесь, а срок службы дороги, по расчету, должен увеличиться до 8 лет. Это покрытие уже 3 года выдержало без ремонта.

Уделяем внимание и поверхности обработки. В прошлом году проводили ее с помощью щебнераспределителя, сделанного Кемеровским опытным ремонтно-механическим заводом по лицензии шведской фирмы «SAVALKA».

Иными словами, мы используем все возможности, чтобы продолжить традиции дорожно-строительного управления, остаться первым ДСУ не только по названию, но и по сути.

Василий НИКОЛАЕВ

ВЕСОВАЯ «ВОЙНА»

Более 3,5 тысячи тяжелых грузовиков ежедневно «давят» наши дороги, нанося значительный ущерб покрытиям. Колейность становится неотъемлемой приметой федеральных дорог. В последнее время для их защиты и частичного возмещения пользователям дорог наносимого ущерба повсюду устанавливаются пункты весового контроля.

Многие области, установившие весовой контроль, столкнулись с самыми разнообразными проблемами — от перечисления средств до выбора места установки весов. В Кемеровской области, чтобы избежать ошибок и случайностей, решили отработать все нюансы с помощью мобильного поста весового контроля. Его структура очень проста: три сотрудника, автомобиль «Газель» и передвижные весы,

с установкой которых легко управляется даже один человек. Но насколько просто управляться с весами, настолько сложно было приучить водителей и руководителей предприятий к необходимости контролировать загрузку автомобилей.

— Водители восприняли необходимость оплачивать сверхнормативную загрузку, как очередные поборы, — рассказал ведущий инженер группы весового контроля Сергей Герасимов. — Первое время приходилось убеждать и доказывать с документами и Правилами дорожного движения в руках простую, казалось бы, вещь: хочешь ездить по хорошим дорогам на исправной машине, так зачем же гробить и дорогу, и автомобиль ради копеечной выгоды. В результате все соглашались, что платить надо, но не все могли это сделать, особенно водители наших областных автопредприятий. Поэтому одни платили на месте, других мы «заворачивали» обратно, третьих пропускали, делая запись в путевном листе о необходимости оплаты. Номера всех машин-нарушителей фиксировались, и при повторном нарушении уже никаких снисхождений не было...

Необходимость оплаты сверхнормативной нагрузки оказалась неожиданной новостью и для руководителей предприятий. В течение месяца с начала деятельности мобильного поста в областном дорожном фонде побывали юристы практически всех автотранспортных предприятий области. Расспортив документы, регламентирующие работу по весовому контролю, они могли лишь развести руками: обычно оказывалось, что все положения и постановления на их предприятиях есть и их визит лишь помогал руководителям совместить существующее на бумаге с существующим на деле.

Шоферская молва быстро разнесла весть о появлении «летучего отряда» весового контроля. Поскольку остановить машину имеет право только сотрудник ГАИ, места возможной дислокации поста весового контроля были известны. Не было секретом и то, что работает он только в светлое время суток. Часть водителей пыталась найти обходные маршруты, что в условиях Сибири не так-то просто, другие ждали темного времени суток. Но основная масса водителей и гру-

зоперевозчиков потянулась оформлять разрешения.

Так, всего по полгоду существования мобильного поста весового контроля были выявлены основные грузопотоки, намечены места для организации стационарных, круглосуточных постов весового контроля. Первый, на федеральной дороге Новосибирск — Иркутск, уже построен, второй, на территориальной дороге Бийск — Мартыново — Новокузнецк, вступил в строй к лету 1998 года. Для «прикрытия» остальных направлений пока будет использоваться оборудование мобильного поста весового контроля. И уже сейчас можно утверждать, что победу в «войне» со сверхнормативными нагрузками одержал областной дорожный фонд.



Замер нагрузки автомобиля.

ЦЕНОЙ «ЧЕРНОГО ЗОЛОТА»



И шахтеры, и нефтяники временами с гордостью называют свою продукцию «черным золотом». Для кемеровских дорожников в условиях хронического безденежья и это «золото», и металл, и все другие богатства промышленного Кузбасса давно уже стали разменной монетой для добычи собственных «драгоценностей» — битума, ГСМ, стройматериалов. Об опыте координации производственно-хозяйственной деятельности предприятий в вопросах материально-технического обеспечения, о развитии кооперации с другими отраслями народного хозяйства России рассказывает председатель правления ассоциации «Кузбассавтодор» Виктор РОГОВОЙ.

Наша ассоциация создана 6 августа 1992 г., вскоре после преобразования Кемеровавтодора в дирекцию областного дорожного фонда и подрядные коллективы. Мы, в Кемерове, чувствовали, что разграничение функций хозяйственного и государственного управления было велением времени, и потому разделились одними из первых. В то время еще не было накоплено опыта, все пришлось делать «с чистого листа».

Преобразования прошли почти безболезненно. Если в других областях при делении функций шла капитальная

ломка, создавались новые аппараты управления и увеличивались штаты, мы уложились в рамки прежнего автодора. Со стороны не брали никого. Не возникло вопросов ни по руководителю, ни по штатному расписанию ассоциации. Я стал председателем правления, потому что в прежнем автодоре занимался вопросами материально-технического снабжения, а именно в этом заключалась главная цель создания ассоциации. Вместе со мной в состав аппарата вошли 10 инженеров и 2 бухгалтера. В прошлом году взяли еще двоих. Это связано с необходимостью закрывать

цели труда и стараемся вести свою деятельность на современном уровне. Высокие результаты не заставляют себя ждать. К примеру, товароборот 1997 года составил 300 млрд рублей.

При разделении функций мы исходили из того, что в Кемеровской области не так много дорог, чтобы ставить сомнительные эксперименты. Наше мышление было и остается государственным, и потому наши ДРСУ не приватизировались, а остались государственными предприятиями. Они составили костяк ассоциации. Правда, еще до ее создания шесть ДСУ и автохозяйство вышли из автодора и акционировались. Итоги плачевны. Автохозяйство обанкротилось, четыре ДСУ вернулись в дорожный фонд. Лишь два остались на плаву. Это самые мощные, хорошо оснащенные технически предприятия. Но дела складываются таким образом, что АО

Оживет она, наполнится дорожный фонд, поднимутся и дорожные подрядчики. А пока наша ассоциация объединила их всех, независимо от формы собственности и ведомственной принадлежности. В ее состав входят 67 предприятий. Это и организации межколхозстроя, и первые строители дорог области, некогда мощные предприятия шахтостроительных управлений, и мостостроители, и все карьеры, производящие инертные материалы. Задача у нас одна — облегчить им ведение хозяйственной деятельности. Со всеми предприятиями работа строится по единым договорам, условия для всех одинаковы. Услуги наши стоят немного: от 0,5 до 3 процентов. Мы сумели наладить снабжение даже при отсутствии «живых» денег. Нашей разменной, а точнее обменной валютой стали уголь, железо, концентраты и прочая продукция Кузбасса.

Добыча, переработка и поставка щебня — задачи Кузбассавтодора.



налоги по взаимозачетам. А вообще стараемся управлять меньшей численностью. Когда три года назад поняли, что не справляемся с объемом работ, приобрели компьютеры. Примерно полтора месяца ушло у нас на освоение новой системы работы, зато потом мы смогли выполнять объемы в два раза большие. Аппетит, как известно, приходит во время еды, а интерес к новому во время работы. Мы очень внимательно следим за новинками в формах организа-

«Стройавтодор», бывшее ДСУ-2, сейчас тоже потеряло объемы работ и находится в сложнейшем положении. Сохраняет равновесие только ДСУ-1.

Конечно, причину развала надо усматривать не в форме собственности, а в отсутствии средств на строительство. Промышленность Кузбасса «на боку». Если прежде добывали 158 млн тонн угля, сейчас — в половину меньше. То же происходит с металлургической и химической промышленностью.

Только по бартеру мы за год добыли 30 тыс. т битума, 10 тыс. т мазута, 7,5 тыс. т дизельного топлива, около 3 тыс. т бензина, произвели поставку 300 тыс. т инертных материалов. Помимо прочего, для этих целей перевезли и реализовали около 300 тыс. т угля.

Бартерные цепочки при таких операциях самые фантастичные. К примеру, уголь, полученный по взаимозачетам, отгружаем на металлургический завод. Завод в Тюмень поставля-

ет полосу, а оттуда к нам приходит горючее. Практически нет ни одной прямой цепочки, все через 2 — 3 колена. Это и удорожание, и временные затычки. Никакое отдельное предприятие этого воза не вытянет.

Помогая подрядчикам решать вопросы снабжения их всеми расходными материалами, продуктами питания, товарами народного потребления, мы развязываем руки руководителям предприятий, разгружая их от сложных в нынешнее время проблем с поставками по бартеру, по взаимозачетам и прочим формам взаимодействия и получения необходимой продукции. Хозяйству нет необходимости выставлять свои проблемы перед заказчиком. Стабильность в поставках дает уверенность и подрядчику, и заказчику, позволяет планировать взаимные шаги, обеспечивает выполнение полученного подряда и высокое качество работы. К примеру, если раньше поверхностная обработка делалась, мягко говоря, неквалифицированно, то сегодня за счет качественных материалов, доставляемых при нашем содействии, уровень устройства поверхностной обработки достаточно высок. Она ведется не гостовской, а более равномерной фракцией 10—15. Добыча, переработка и поставка материала на объект — вот наша задача.

По сути мы делаем только то, что нам делегируют участники нашей ассоциации, хотя выдвигаем предложения по расширению полномочий. В частности почему бы не дать ассоциации право

участия в торгах? Пока таких функций у нас нет. Думаю, что время само заставит предприятия пойти на этот шаг. Что будет, если, к примеру, Кемеровское ДРСУ проигрывает торги на содержание своей сети дорог и выигрывает их где-нибудь в Маринском районе? Куда денутся маринские дорожники, как будут работать кемеровчане вдали от базы и семей? Так что придет время, и те, кто чувствует себя слабо, передадут право участия в торгах ассоциации. Тогда мы сможем не только выигрывать торги, но и усиливать слабые участки одних предприятий за счет резервов других.

Преобразования будут как в ассоциации, так и в самих подрядных коллективах. Сейчас все они имеют значительную численность. Чтобы удешевить стоимость работ, придется сокращаться. Зачем одному району иметь две организации на содержании? Ну с количеством рабочих еще понятно. Но ведь в каждой из них по 20 инженерно-технических работников, штат охраны, обслуживающий персонал. При современных средствах связи и организации управления это много.

Дальше — АБЗ. Нужно ли иметь их в каждом хозяйстве? Почему они должны работать вполсилы или простаивать? Может быть, на несколько хозяйств достаточно одного мощного современного производства асфальтобетона плюс к этому скоростные машины для его доставки к местам работ? И здесь экономия.

Менять надо подход к работе. Работать должно

столько, сколько нужно, людей, а не столько, сколько есть. Деятельность дорожника сезонная, так пусть техника будет наготове, а в случае надобности можно нанимать необходимых рабочих.

вые тонны нефти и закачать ее в магистральный трубопровод. Уже занимаемся прокладкой 70 км труб. Переработка нашей нефти будет вестись на Ачинском НПЗ. В дальнейшем есть

Строительство дороги I технической категории обеспечивала ассоциация «Кузбассавтотдор».



Мы, кстати, уже готовимся к грядущим изменениям. Закупили и установили на каждой ведущей машине радиостанции «ЛЕН». Это очень эффективно в управлении производственными процессами и на содержании, и на строительстве.

Особая наша забота — получение ГСМ и других нефтепродуктов. В мае 1997 года было принято решение об участии ассоциации «Кузбассавтотдор» в добыче и переработке нефти. Мы приобрели на 5 млрд рублей акции АООТ «Восточная транснациональная компания». Планируем вложить в нее еще 1 млрд рублей. К концу года рассчитываем получить пер-

планы об открытии совместного российско-германского мини-завода по переработке нефти в Томске. Потребности дорожных хозяйств Кемеровской, Томской областей и даже Красноярского края будут прикрыты этим проектом. Дорожники получают остродефицитные сегодня ГСМ, у них будут собственные битум, мазут и прочие необходимые составляющие дорожного строительства. И эта сторона нашей деятельности лишней раз подтверждает необходимость и важность существования ассоциации «Кузбассавтотдор».

Записал Николай ВАСИЛЬЕВ

САМОДЕЛКУ — В СЕРИЮ

В последние годы на дорогах Кузбасса установлено большое количество жесткого барьерного ограждения. Обеспечив безопасность, дорожники столкнулись с проблемой содержания ограждений в чистоте с минимальными трудозатратами. За решение этой проблемы взялись механики Кемеровского ДРСУ. Перепробовав несколько вариантов, они нашли оптимальный. Сделали навесное оборудование на базе КДМ (ЗИЛ-130), используя щетки для мойки автомобилей и гидромотор. Конструкция оказалась настолько удачной, что с неболь-

шими изменениями принята для серийного производства Кемеровским заводом «КОРМЗ».

Сейчас умельцы Кемеровского ДРСУ работают над созданием грейдерного ножа с использованием в его режущей части рабочих органов проходческих комбайнов. Такие ножи незаменимы для снятия наката при низких температурах. Испытанные на наших дорогах финские ножи хотя и показали хорошие результаты, но выдерживали не более двух смен. После такого же срока кемеровский нож не имеет даже следов износа.

Борис ДЮКИН



Оборудование кемеровских умельцев

ФЭЦИТ — ЗНАК МАСТЕРА

В Кузбассе, да, пожалуй, и в Западной Сибири широкой известностью пользуется дорожно-строительная фирма с необычным для русского уха названием — «Фэцит». Это слово в переводе с итальянского означает «сделано», или, что более точно, «сделано мастером». Так великие мастера Возрождения подписывали свои непревзойденные шедевры. Следовательно, изначально основатели фирмы своими главными моральными-этическими и производственными принципами провозгласили профессионализм, эффективность, качество. Фэцит, одним словом.

Меня интересовало прежде всего, каким был путь к успеху. И потом — ну добились признания, завоевали авторитет, получили доверие клиентов, что дальше? Застой, остановка? Или предела совершенству нет? С этими вопросами я обратился к главному инженеру фирмы, второму лицу в коллективе — А.А.Катасонову.



Он родился в 1951 г. в с. Тегульдет Томской области. В 1977 г. закончил Кузбасский политехнический институт по специальности «Строительство дорог». Работал в различных организациях г.Кемерово. По оценкам товарищей о поц официальных, показал себя талантливым инженером. Именно поэтому с 1989 г., со дня образования ДСФ «Фэцит», он — человек, ответственный за осуществление ее технической политики.

— Александр Александрович, уже в начале деятельности фирмы была сформулирована ее цель: создание инфраструктуры дорожно-строительной отрасли такого уровня, который обеспечивал бы строительство первоклассных дорог и объектов дорожного сервиса. Как удалось этого добиться?

— На любом производстве высокое качество работ невозможно без использования современной техники и передовых технологий. В дорожном деле этот процесс должен распространяться на все стадии, начиная с проектирования и заканчивая обустройством дорог. Тут возникает целый комплекс проблем. И чтобы решить их, мы вынуждены вкладывать значительную часть своей прибыли в приобретение новой техники и перспективных технологий. В итоге фирма приобрела громадный потенциал — лучшая в мире дорожно-строительная техника, крепкая, оснащенная современным оборудованием техническая база.

У нас установились обширные деловые связи с зарубежными партнерами — такими, как «Виртген», «Астек», АБГ, «Амман», «Гибат Ойль», «Бернарди», «Спеа», и другими. К настоящему времени все дорожно-строительные участки полностью укомплектованы передовой техникой российских, западногерманских, финских, итальянских фирм. Такие механизмы, как катки «Бомаг», фрезы фирмы «Виртген», асфальтоукладчики «Фёгеле» и современные автосамосвалы КамаЗ, стали обычным инструментом дорожно-строительных рабочих. Введен в эксплуатацию и надежно действует современный автоматизированный асфальтобетонный завод непрерывного цикла американо-германского производства производительностью 260 тонн асфальтобетонной смеси в час. Ведутся работы по автоматизации отечественного предприятия «Пламя». Успешное освоение новой дорожно-строительной техники позволило значительно улучшить условия труда и увеличить его производительность в 15 — 20 раз по сравнению с традиционными методами работы.

НАША СПРАВКА

Конечно, все это было бы невозможно без высококвали-

фицированных кадров. Люди — главный капитал фирмы. Они не позволяют себе скалтурировать, ибо каждый из них Мастер.

На конец 1997 г. в фирме трудилось более семисот человек, из которых сорок инженерно-технических работников. Каждый седьмой сотрудник имеет высшее образование, каждый пятый — среднее, каждый десятый — среднее техническое или среднее специальное. Средний возраст руководящего персонала — 40 лет, рабочих и служащих — 29 лет. Организована и успешно действует система повышения квалификации руководящих кадров. Да и другие работники фирмы повышают свой образовательный и профессиональный уровень на специализированных курсах при обучающих центрах.

— Техника — это, безусловно, основа любого производства. Но без прогрессивных технологий и опоры на мировой опыт дорожного строительства вы вряд ли ушли бы далеко вперед.

— Да, новым технологиям и методам переработки и производства дорожно-строительных материалов мы всегда уделяли первостепенное внимание. Например, освоение фирмой метода горячего ремисирования старых дорожных покрытий позволило сэкономить на ремонте дорог до 40 процентов щебня, песка, битума, решить многие экологические проблемы. А применение метода холодного рикайлинга обеспечило нам значительное сокращение сроков устройства земляного полотна при непременно высоком качестве работ, что, в свою очередь, привело к значительной экономии средств, повышению эффективности грузоперевозок при строительстве и другим выгодам.

Такова логика опоры на передовой опыт: одно вытекает из другого. Так, внедрение ГИС-технологий помогло нам наладить инженерное сопровождение строительства и ремонта автомобильных дорог в системе непрерывной линии автоматизированного обеспечения объектов. На очереди стоит единая компьютерная система информационного сопровождения и обеспечения дорожно-строительных работ непосредственно с мест их проведения. Использование этой технологии приведет к сокращению сроков проектных и строительных работ и времени испытаний готовых объектов. А сведение плановых, финансовых,

диспетчерских и контрольных служб в единой информационной системе обеспечит высокую эффективность административного управления в целом.

В числе мер по технологическому перевооружению фирмы планируются такие мероприятия, как освоение технологии битумных эмульсий, внедрение в практику дорожного строительства современных полимербитумных вяжущих, производство кубовидного щебня и активированного минерального порошка. То есть я хочу сказать, что мы не стоим на месте, а все время движемся вперед. Фирма, дорожающая своей маркой, не допустит снижения качества продукции.

НАША СПРАВКА

С чего начинался «Фэцит». С директора Валерия Вячеславовича Пошепчинского. Он — основатель фирмы и аккумулятор всех ее идей. Он также определяет стратегическую линию развития.

Ему 45 лет, в 1975 г. закончил дорстройфак Кузбасского политехнического института. Учился в аспирантуре, преподавал в том же политехе, в архитектурно-строительном техникуме.

Незадолго до «Фэцита» организовал научно-производственные мастерские под названием «Мастер». Строили гаражи, коттеджи, давали консультации. Пошли заказы, появились деньги. На заработанное стали закупать технику, материалы, станки, оборудование. Многие этапы производственного цикла были автоматизированы. Это уже был почти «Фэцит».

— Всякие технические и технологические нововведения, очевидно, являются следствием заимствования опыта ведущих предприятий и организаций дорожно-строительной отрасли России?

— Скорее, это процесс взаимный. В основе его наша совместная деятельность с научно-исследовательскими организациями, машиностроительными заводами, предприятиями по производству дорожно-строительных материалов. Так, вместе с СоюздорНИИ мы изучали процессы старения битумных вяжущих, с Томским государственным архитектурно-строительным университетом — использование атактического полипропилена. А итог такой: освоено

производство полимербитумных асфальтобетонов и внедрена технология поверхностной обработки по методу «макрощероховатости». В настоящее время реализуются и другие научно-исследовательские программы, в частности холодный райсайлинг, производство битумных эмульсий, а также проходят долгосрочные испытания экспериментальных участков дорог. Эти программы в перспективе позволят нам еще более улучшить качество возводимых дорожных покрытий, повысить их долговечность, поднять на новую отметку производительность труда.

Считая внедрение научно-технических и технологических достижений мировой науки основным фактором интенсификации строительства дорог и повышения их эксплуатационного качества, «Фэцит» стал инициатором создания при Региональной дирекции № 3 первого в России Регионального научно-производственного внедренческого центра.

НАША СПРАВКА

Проследим далее путь от «Мастера» до «Фэцита».

«Мастер» у клиентов пользовался успехом. Итог его деятельности был впечатляющ – высокая фондоотдача, оборачиваемость капитала достигла 22 раз в год. Не меньшим капиталом фирмы, считает Пошепчинский, стал большой ассортимент строительных материалов – более 200 наименований. Это уже «Фэцит». Идет его реориентация – дорожные работы.

Почему? Да потому, что только на этом поприще Пошепчинский мог реализовать себя как профессионал-дорожник. Нет, не меркантильные интересы подвинули его на создание новой фирмы, не погоня за длинным рублем – нечто большее, отличающее его от бизнесменов на час.

— Претерпела ли изменения организация производства?

— Конечно. В условиях Сибири, при малой продолжительности сезона дорожных работ, особое значение приобретает их интенсификация. Применяв вахтовый метод, мы увеличили продолжительность работы до 16 часов в сутки. Но на достигнутом не останавливаемся. На ближайшее время запланированы организационно-технологические эксперименты по проведению дорожно-строительных работ

в темное время суток, что приведет к значительному увеличению фондоотдачи.

— Но не только дорогами жив дорожник.

— Мы уделяем большое внимание социально-бытовым вопросам, заботимся о создании надлежащих условий работы и отдыха рабочих и служащих. На социальные нужды фирма расходует значительную часть своей прибыли.

Не забываем и о спонсорской деятельности. За период своего существования фирма неоднократно оказывала материальную помощь церкви, учебным заведениям и детским учреждениям. В числе последних «Астма-школа», детский театр «Мамонтенок», Детский дом инвалидов.

НАША СПРАВКА

Особо ощутимый рывок фирма «Фэцит» сделала в последние три года. Если в 1995 г. она отремонтировала 120 км дорог, в 1996-м – 136, то в 1997-м – уже 178 км. Строительство за это время характеризуется следующими цифрами: 3,30 (причем первой технической категории) и 12 км; производство асфальтобетона: 220, 400 и 600 тыс. т; каменные материалы: 150, 300, 400 тыс. куб. м.

В 1997 г. «десанты» «Фэцита» высаживались в Новосибирске и Барнауле. В первом случае 10 км дорог отремонтировано и 4 построено, во втором – ремонт 10 км. За этими цифрами стоят огромные и далеко не исчерпанные возможности коллектива.

— Итак, цели, которые вы ставили при создании фирмы, достигнуты?

— В 1991 году мы сумели отремонтировать только один дорожный участок, в 1997-м работы выполнены уже на двадцати двух участках в четырех административно-территориальных регионах Сибири. Мы вышли за пределы родной области, но не забываем дорог, на которых сделали свои первые шаги. И дальше наша первейшая обязанность — развитие дорожной сети Кузбасса и совершенствование его дорог. Созданная девять лет назад фирма превратилась в одно из самых передовых предприятий дорожной отрасли России.

— Все это вместе взятое и означает «Фэцит»?

— Да, сделано мастерски!

Беседа вел Вагим СЕДОЙ



ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Владимир ЕФИМЕНКО,
доктор технических наук, профессор,
заведующий кафедрой «Автомобильные дороги»,
декан дорожно-строительного факультета
Томского ГАСУ

НОВЫЕ ГОРИЗОНТЫ СОДРУЖЕСТВА

Кузбасс — один из основных регионов, для которых готовят кадры Томский государственный архитектурно-строительный университет, но не только это связывает нас с дорожниками Кемеровской области.

Располагая достаточным научно-педагогическим потенциалом, мощной материально-лабораторной базой, кафедры университета считают, что залог обеспечения качества подготовки специалистов для дорожной отрасли — сотрудничество с производственниками в решении проблемных вопросов проектирования, строительства, ремонта и содержания автомобильных дорог.

Например, действующие в настоящее время нормы проектирования недостаточно учитывают специфику природно-климатических условий ряда районов Западной Сибири, что еще на стадии проектирования снижает уровень эксплуатационной надежности объектов дорожного строительства. По предложению Томской и Кемеровской областных дирекций дорожного фонда и дирекций автомобильных дорог в юго-восточной части Западной Сибири нами были выполнены исследования по уточнению норм проектирования в части выделения на территории рассматриваемого региона генетически однородных дорожно-

климатических районов с обоснованием для них комплекса расчетных значений характеристик грунтов, необходимых при назначении прочных и морозоустойчивых конструкций дорожных одежд.

По инициативе специалистов производства из Кемерова и Томска сотрудниками кафедры «Автомобильные дороги» университета разработаны методы диагностики и технической прогностики автомобильных дорог, рекомендованы конструктивно-технологические решения по строительству дорог с учетом специфики природных условий Западной Сибири, а также предложены нетрадиционные технологии производства дорожно-строительных материалов и композиций на их основе. Это особенно актуально для районов, не имеющих месторождений природных заполнителей.

Ряд исследовательских работ, в том числе и поисковых, выполняет наш коллектив по просьбе производственников и в кооперации с учеными других вузов и НИИ Томска, что уже принесло положительные результаты, например, в части улучшения свойств органических вяжущих и композиций на их основе при строительстве дорог в Кемеровской и Томской областях.

Удачное, с нашей точки зрения, направление взаимодействия с до-

рожными организациями — повышение квалификации и переподготовка кадров отрасли на базе нашего учебного заведения. В 1996 г. Томский ГАСУ получил статус «Региональный образовательный центр». В течение двух последних лет в стенах университета прошли переподготовку около 200 специалистов дорожной отрасли из Западной и Восточной Сибири.

Своеобразным признанием научно-профессиональной компетентности ученых кафедры «Автомобильные дороги» Томского ГАСУ является привлечение их ФДС России к контролю качества реконструкции и строительства автомобильных дорог федерального значения, например, дороги «Байкал».

Систематическое общение ученых университета с производственниками на объектах дорожного строительства и в вузовских аудиториях оказывает благотворное влияние на уровень подготовки выпускников для дорожной отрасли. Не секрет, что многие преподаватели вузов работают на кафедрах, не имея производственного опыта. Тесное сотрудничество их со специалистами-практиками в значительной мере способствует улучшению качества преподавания по специальным предметам, открывает новые горизонты в научной деятельности.

Рашида ЗАХАРОВА,
директор Кузбассдорфондпроект

«ВЫСШИЙ ПИЛОТАЖ» ГЕОДЕЗИИ

Государственное проектно-изыскательское предприятие «Кузбассдорфондпроект» — специализированная организация в области изысканий и проектирования строительства, реконструкции и капитального ремонта автомобильных дорог и объектов дорожного хозяйства в Кузбассе. С 1995 года, по заданию дирекции Кемеровского областного дорожного фонда, Кузбассдорфондпроект приступил к организации и производству нового для предприятия вида работ, — диагностированию транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог Кузбасса с целью создания многоуровневой региональной системы управления состоянием сети автомобильных дорог области. Задача — в получении как комплексных показателей состояния по отдельным автодорогам сети, так и диф-

ференцированных, по отдельным характеристикам участков автодорог, не отвечающих потребительским свойствам.

Годовой опыт работы с диагностическим комплексом КП-514 Саратовского НПЦ показал недопустимость его применения для решения поставленной задачи и особенно в части определения технического уровня дорог. Этим прибором невозможно точно измерить геометрические параметры земляного полотна (главнейшими из которых являются план и продольный профиль автодорог) ввиду используемых в комплексе грубейших гирокомпасных курсоуказателей, дающих абсолютно необъективную информацию, не пригодную даже для экспресс-диагностических целей.

Чтобы выполнить поставленную задачу, в марте 1996 года в Кузбас-

сдорфондпроект была создана Геоинформационная служба для организации и оперативного обновления банка данных о транспортно-эксплуатационном состоянии сети автомобильных дорог области, и принято решение о приобретении спутниковой геодезической системы GPS. С ее помощью оказалось легко произвести съемку всей сети дорог в единой системе координат, являющейся основой банка данных. Каждый существующий километровый столб при съемке сети автодорог получает свои координаты на земном шаре с дециметровой точностью и в дальнейшем используется для привязки всех диагностических данных.

Уникальный полуторагодичный опыт применения в дорожной отрасли спутниковой геодезической системы WILD GPS-System 200 на специально оборудованном автомобиле показал, что возможности аппаратуры GPS геодезического назначения в настоящее время — «высший пилотаж» в инженерной геодезии.

За этот период были разработаны, а также оперативно и качественно применены методики производства таких довольно трудоемких видов работ, как:

● **изыскание трасс существующих автомобильных дорог для их рабочего проектирования при реконструк-**

ции и капитальном ремонте, восстановление и вынос в натуре проектной трассы автодороги (при полностью утраченном закреплении);

● **геодезический контроль качества участков автомобильных дорог с исполнительной съемкой плана и продольного профиля трассы;**

● **диагностирование технического уровня сети автомобильных дорог области для заполнения базы данных;**

● **установление границ земельного отвода для земельного кадастра и оформления государственных актов отвода;**

● **паспортизация автомобильных дорог с хранением данных в электронном виде с возможностью распечатки в общепринятом варианте.**

Все работы выполняются, а процесс их производства совершенствуется благодаря заинтересованности и действенной помощи со стороны дирекции Кемеровского областного дорожного фонда и Региональной дирекции № 3. Тесное сотрудничество дорожников-эксплуатационников с проектировщиками пошло на пользу общему делу и дало толчок к развитию в Сибири новой суперсовременной технологии.

Анатолий КАГАНОВ, директор Западно-Сибирского фонда развития дорожного машиностроения

ЦЕПНАЯ РЕАКЦИЯ



Современная высокопроизводительная дорожная техника — одно из главных звеньев в цепи строительства и содержания автомобильных дорог. Для организации выпуска такой техники в мае 1996 года был создан Западно-Сибирский фонд развития дорожного машиностроения. Задача состояла в том, чтобы аккумулировать скудные средства дорожников и направить их не на покупку необходимой техники, а на организацию ее лицензионного производства.

Начали с одного из самых больных вопросов — с зимнего содержания дорог. Проанализировав работу финской техники, мы договорились с «ARCTIC MACHINE OY» о лицензионном выпуске навесного оборудования для зимнего содержания дорог, получили техническую документацию и оснастку на передний, средний и боковой отвалы. В результате в декабре 1996 года для дорожных фондов Кемеровской, Новосибирской и Томской областей на Кемеровском опытном ремонтно-механическом заводе было оборудовано 25 автомобилей и 5 грейдеров, что в условиях снежной зимы позволило содержать дороги с наименьшими затратами и высоким качеством.

Оборудованные машины начали отслеживать в эксплуатации и пришли к выводу, что у дорожников нет базового автомобиля, нет модуля, на который можно было бы установить всю гамму необходимого быстромонтируемого оборудования. У КамАЗа не проходит нагрузка на переднюю ось, нет возможности установить боковой отвал, у «Урала» — слабая передняя консоль рамы, КраЗ по нагрузкам проходит, но как карьерный самосвал для дорожников неудобен, да и грузоподъемность мала.

Предложили разным автомобильным заводам разработать с учетом наших предложений базовую машину для дорожников. Желание выразил только Минский автомобильный завод. В короткие сроки была разработана техническая документация, и в конце декабря 1997 года три 16-тонных самосвала модели 5516035 поступили к нам. Удлиненная база этой машины позволяет установить на ней все три отвала, конструкция кузова — пескоразбрасыватель «Диско-6500» (прототип SALO-1500). Просторная кабина, оборудованная спальным местом, создает комфорт водителю, что немаловажно при патрульной работе в сибирские морозы, а отдельно установленная коробка отбора мощностей обеспечивает нормальную работу навесного оборудования. Существующие комбинированные дорожные машины, безусловно, тоже нужны, но по всей России они, как правило, летом стоят. А наш МАЗ — обычный самосвал, который легко переоборудуется в спецмашину.

Начав производство снегоочистительного оборудования, столкнулись с еще одной проблемой — отсутствием качественных ножей различных профилей как для грейдеров, так и для дорожных машин. Основным поставщиком ножей в наши регионы является АООТ «Тюменремдормаш». Но низкий срок службы при достаточно высокой цене дорожников не удовлетворяет.

Мы сделали заказ научно-технологическому центру Юргинского машиностроительного завода на исследование физико-химических свойств металла, применяемого при изготовлении ножей землеройных

машин и в результате вышли на необходимую марку стали. Параллельно с проводимыми исследованиями разработали и внедрили технологию упрочнения тюменских ножей, увеличив срок службы в два раза.

Итак, готова техника, готово оборудование. Но если оно выйдет из строя? Кто и где будет его ремонтировать? Мы решили создать для этих целей совместное предприятие «Сибарктик», учредителями которого стали Западно-Сибирский фонд развития дорожного машиностроения и «ARCTIC MACHINE OY». Только тогда цепочка замкнется, когда дорожники получат весь комплекс услуг — от изготовления до обслуживания и обучения персонала. К тому же в рамках совместного предприятия мы рассматриваем возможность получения кредитов западных банков для увеличения выпуска дорожной техники.

К примеру, подготовлен к реализации проект с финской холдинговой компанией «Patria Vammass OY» по созданию на Юргинском машиностроительном заводе автогрейдера РГ-181. Готовы производственные площадки, определена цена первых изделий. Цены, кстати, нашим заводам диктуем мы. Для первых опытных образцов техники, которые делаем по лицензии, они должны быть как минимум на 10 процентов ниже, чем если бы это была покупка машины за границей. В цену первых двух грейдеров со стопроцентной финской комплектацией входит стоимость технической документации, обучения специалистов и другие расходы, связанные с освоением нового производства. Потом цена снизится за счет изготовления комплектующих частей на предприятиях региона. У нас отработана вся схема, дело «за малым» — финансированием. Проект должен выполняться на деньги ФДС России, и на 1997 год для Кемеровской и Томской дирекций был предусмотрен лимит средств под этот проект, но, к нашему сожалению, финансирование так и не началось. Мы понимаем трудности ФДС и поддерживаем все в «горячем» состоянии, надеясь осу-

ществить этот проект. Зато другой, не менее важный проект, по непонятным для нас причинам, похоже, заглох.

Речь идет о создании производства по выпуску современных асфальтобетонных заводов. По поручению администрации Новосибирской области и территориального управления автомобильных дорог мы провели переговоры с немецкой фирмой «GIBAT» о создании производства по выпуску современных асфальтобетонных заводов на новосибирском заводе «Тяжстанкогидропресс». С группой специалистов выехали в Германию, решили все технические вопросы, получили часть документации, договорились об удобной для нас форме оплаты, подписали контракт и... Новосибирск отказался от исполнения, поставив под сомнение репутацию фонда. Сорвалось хорошее дело. Сегодня каких только заводов у нас нет! Запчастей к ним никто не делает или делает их кустарным способом. Обеспечив регион типовыми мощными современными АБЗ, мы могли бы сэкономить средства, которые тратятся на закупку оборудования за границей и пустить их на дальнейшее развитие машиностроения.

Обидно даже не за репутацию фонда и не за срыв конкретного проекта, а за то, что нет у нас до сих пор согласованности в действиях. Нет единой технической политики. Сегодня не нужно изобретать велосипед. Не умеем мы в России делать дизель на уровне «Скании», «Мерседеса» или «Вольво», так есть мировой опыт, и надо использовать его в полную силу, приобретая передовые технологии.

Для этого необходима единая концепция технического оснащения отрасли в целом. Незачем в каждой области, на каждом предприятии искать решение одного и того же вопроса разными способами. Специфика у каждого региона, конечно, есть, но еще больше общих проблем. И очень странно, что, несмотря на пропаганду наших наработок по созданию новой дорожной техники, новых производств, мы не чувствуем заинтересованности в них федерального центра дорожников.

Мы готовы передать наши идеи и наработки в любой другой регион, лишь бы техника новая появлялась. В то же время то, что мы делаем, могло бы создаваться более эффективно и с меньшими затратами, если бы мы работали по поручению ФДС. Дорожное машиностроение в полной мере будет развиваться тогда, когда каждый верный шаг в регионах будет оценен и поддержан федеральным центром.



СНЕЖНЫЕ БАТАЛИИ

Почти половину года дорожники Кемеровской области работают в сложнейших условиях известной всему миру сибирской зимы. Ее капризы с обильными снегопадами, метелями, перепадами температур хорошо известны. Очень велик набор зимних бед у автомобильных дорог Кузбасса. Но не меньше здесь и набор дорожной снегоуборочной техники.

Горы снега громоздятся вдоль сибирских дорог. Если не вести патрульной снегоочистки, то в течение 5—6 часов на сложных участках запросто набивает сугробы до 2 м высотой (фото 1).

Для уборки снега используется и новейшая мировая технология, и традиционная отечественная, и весьма оригинальная местная. Хорошо зарекомендовал себя на снежных фронтах шнекороторный снегоочиститель «Вьюга». Особо привлекает это изделие брянских машиностроителей малым расходом горючего и высокой производительностью (фото 2).

Широко используются в Кузбассе и автомобильные шнекороторы (фото 3). Однако есть у всей шнекороторной техники большой недоста-

ток, хорошо известный дорожникам. Прежде чем убрать снег с покрытия, надо сформировать вал на обочине. А это сужает проезжую часть, создает проблемы в области обеспечения безопасности движения.

В последнее время в Сибири стали появляться финские снегоуборочные машины SISU (фото 4). Всем хороши «иностранки». И снег выбрасывают далеко за обочину, и скорость снегоочистки высока, но стоимость этой «красотки» явно не по карману российским дорожникам. Поэтому «бегают» по дорогам в основном SISU, бывшие в эксплуатации, и, несмотря на свою работоспособность, они все-таки диковинка.

Намного органичнее вписалось в сибирскую действительность финское навесное оборудование.

Это открылки к среднему ношу автогрейдера, передний и средний отвалы, навесные пескоразбрасывающие устройства. Все это монтирует на отечественные автомобили КамАЗ, «Урал», КраЗ, МАЗ кемеровский опытный ремонтно-механический завод «КОРМЗ».

Преимущества быстройходной автомобильной снегоуборочной техники оценили и дорожники, и пользователи дорог. Тем более что ее можно в несколько минут превратить в обычные самосвалы. Пришлось ко двору и грейдер с боковым отвалом. Теперь работать на откосах стало намного удобнее и безопаснее (фото 5).

Широкое распространение финской технологии не устранило всех препятствий и, особенно, не решило вопроса уборки снега под и за барьерными ограждениями. Особенности ландшафта и специфичность местных грунтов заставляет делать на многих участках высокую насыпь земляного полотна. Как следствие возникает необходимость в барьерном ограждении. При отсутствии спецтехники это означало бы непроизводительные затраты. Несколько сотен километров дорог под ограждениями пришлось бы очищать вручную лопатами, что и делали в недавнем прошлом.

Сибиряки-дорожники решили и эту задачу. Едва ли не в каждом ДРСУ нашлись умельцы, сконструировав-

шие собственные навески для очистки снега и за, и под барьерными ограждениями. В Топкинском ДРСУ для этого приспособили Т-150 (фото 6).

Для проталкивания снега под ограждениями дорожники области приспособили МТЗ-82 (фото 7). Нечто подобное проделали и рационализаторы ДРСУ-7, которые на К-701 установили отвал с гидравлической дугообразной несущей стрелой для чистки снега за ограждением (фото 8).

Трактор Т-150 был оборудован передней косой лопатой, задним отвалом с тросовыми выпусками для проталкивания снежной стенки под ограждением между стойками и мощным воздушным вентилятором для сдувания разрыхленного снега (фото 9). Технология очистки ограждения довольно проста. Трактор К-701 с отвалом сдвигает снежный вал за ограждением с земполотна, а Т-150 сдвигает стенку снега под ограждением и продувает воздухом.

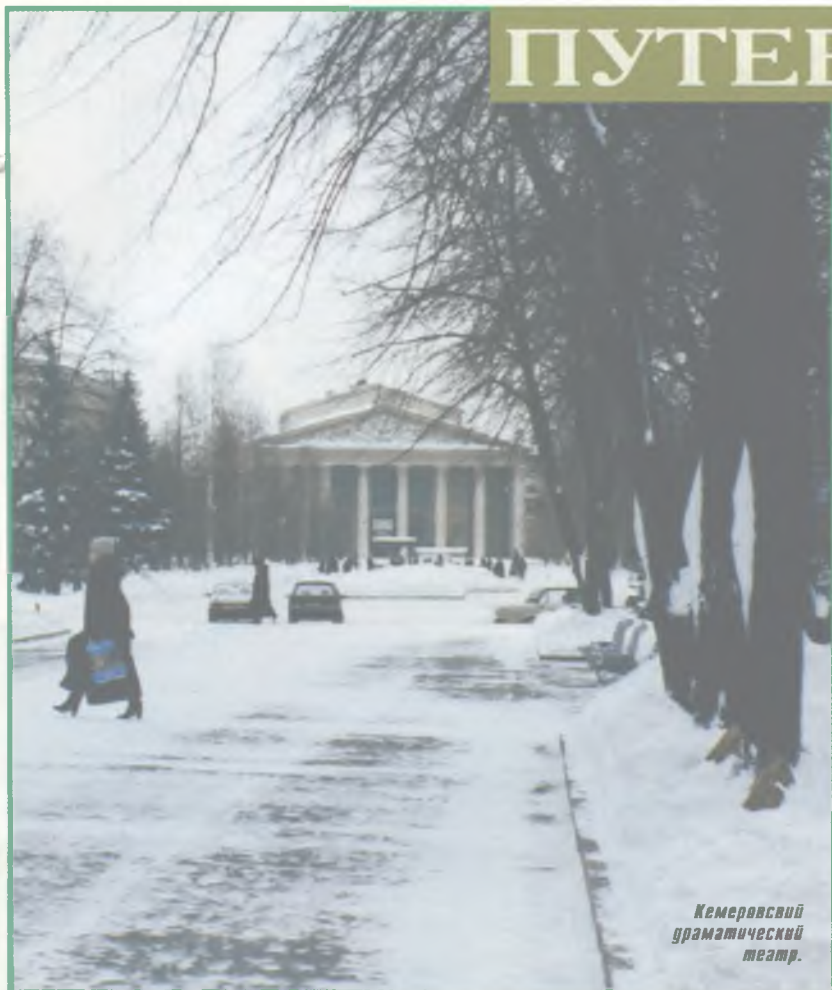
За 2—3 прохода, в зависимости от объема заноса, ограждение полностью очищается от снега. Производительность очистки составляет 2—3 км за смену.

Многое из этого родившегося в борьбе со снегом оригинального оборудования готово к серийному выпуску, и, как знать, может, в недалеком будущем за границей будут внедрять русскую, сибирскую технологию снегоуборки.



ПУТЕВОДИТЕЛЬ

ФЕДЕРАЛЬНЫЕ И ТЕРРИТОРИАЛЬНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ КЕМЕРОВСКОЙ ОБЛАСТИ



Кемеровский
драматический
театр.

Внимание!

Опасные участки на автодороге «Байкал»

324 км	крутой спуск, подъем
315 – 346 км	извилистая дорога с крутыми спусками, подъемами
353 – 355 км	крутые повороты на спуске, подъеме
358 км	крутой поворот
369 – 371 км	затяжной спуск, подъем
378 км	узкий мост на повороте
507 – 508 км	ограниченная видимость
512 – 513 км	затяжной спуск, подъем на повороте
525 – 526 км	прогон крупного рогатого скота

Путеводитель подготовлен при содействии Отдела подрядных работ по ремонту и содержанию дорог Дирекции Кемеровского областного дорожного фонда.

Составитель Людмила Коваленко.
Компьютерная графика Саввы Сафонова.

КЕМЕРОВО

ЮРГА

БЕРЕЗОВСКИЙ

Барзас

Раздолье

ЮРГА

административные центры
и крупные города

города и поселки городского типа
населенные пункты сельского типа

центры районов

железные дороги

магистральная федеральная
автомобильная дорога

территориальные автомобильные дороги:
-основные

-прочие

муниципальные автомобильные дороги:

индекс и номер дороги

указатели и расстояния
между ними в километрах

мосты (материал постройки,
длина, ширина, грузоподъемность)

автозаправочные станции (АЗС)

бензин; дизельное топливо

автомобильные газонаполнитель-
ные компрессорные станции (АГНКС)

станции технического
обслуживания автомобилей

СТО Волжского
автомобильного завода

шиномонтаж

М 53

29

)(ЖБ78-11(80)



б.; д.т.



гостиницы



кемпинги



площадки отдыха



посты ГАИ



таможенные посты



посты весового контроля



платные охраняемые паркинги



пункты питания



кафе "Березовая роща"



пункты медицинской помощи



бюро путешествий и экскурсий



музеи



памятники архитектуры



памятники и памятные места,
связанные с именами
замечательных людей



памятники военно-исторических
событий



церкви



интересные объекты природы,
живописные места



реки, пристани, порты



аэропорт



КЕМЕРОВСКАЯ ОБЛАСТЬ



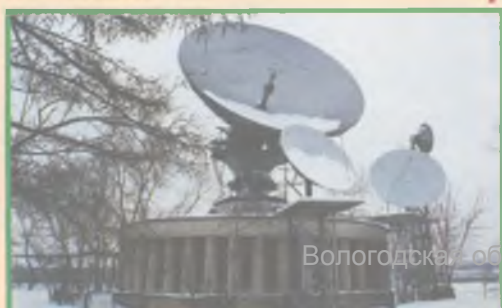
Часовня
в память
погибших шахтеров.

"БАЙКАЛ" (НОВОСИБИРСК—КЕМЕРОВО—КРАСНОЯРСК—ИРКУТСК) М 53 в пределах Кемеровской области





подъезд к г. Томску
в пределах
Кемеровской области



Областной радиотелепередающий центр.

ОБЪЕКТЫ СЕРВИСНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

«БАЙКАЛ» (Новосибирск — Кемерово — Красноярск — Иркутск) М53 в пределах Кемеровской области

Гостиницы, кемпинги

246 км	г. Кемерово	гостиницы:	«Томь», Притомская наб., 7, т. 25-99-02 «Центральная», ул. Красноармейская, 136, т. 23-14-91 «Кузбасс», ул. Весенняя, 20, т. 25-02-54
308 км	г. Березовский	гостиница	«Березка», пр-т Ленина, 2, т. 2-00-26
370 км	Бол. Златогорка	кемпинг	на территории дорожного участка № 6, т. 3-42 через Новый Свет
447 км	г. Мариинск	гостиница	«Кия», ул. Ленина, 112, т. 2-24-00, 2-26-79
542 км	р. п. Итатский	гостиница	ул. Советская, 21, т. 91-2-45

Пункты медицинской помощи

167 км	(2,3 км вправо)	д. Любаровка	медпункт	т. 66-1-24
168 км	(2 км влево)	с. Каип	медпункт	т. 66-2-50
227 км	(2,5 км вправо)	г. Топки	больница, скорая помощь	ул. Революции, 1, т. 2-17-51
234 км		с. Топки	медпункт	т. 4-39
246 км		г. Кемерово	центр. больница скорая помощь травматологический пункт	ул. Авроры, 12, т. 4-12-76 ул. Островского, 22, т. 03 ул. Весенняя, 5, т. 26-41-67
308 км		г. Березовский	больница № 1 травмпункт	пр-т Октябрьский, 22, т. 52-16-77 ул. Строителей, 1, т. 2-37-50 ул. Черняховского, 4-а, т. 2-17-00 т. 38-1-91
380 км		с. Красный Яр	медпункт	ул. Советская, 42, т. 2-10-89
428 км		р. п. Верх-Чебула	больница	1-й микрорайон, т. 2-52-45
447 км		г. Мариинск	больница	ул. Транспортная, 87
459 км		д. 2-я Пристань	медпункт	Школьная, 28, т. 9-31-57
476 км	(4 км влево)	с. Суслово	больница	ул. Октябрьская, 2, т. 2-32
507 км	(5 км вправо)	р. п. Тяжинский	больница	ул. Школьная, 3, т. 91-2-48
542 км		р. п. Итатский	больница	

Станции технического обслуживания автомобилей (СТОА)

158 км		на дороге	шиномонтаж	
227 км		на дороге	шиномонтаж	
227 км	(2,5 км вправо)	г. Топки	СТОА	ул. Горная, 15, т. 2-14-96
236 км		с. Топки	шиномонтаж	
246 км		г. Кемерово	СТОА «Жигули» СТОА «Москвич» СТОА «Таврия» Центр технического обслуживания автомобилей «КамаАЗ»	ул. Тухачевского, 32, т. 31-30-37 ул. Трубная, 2-а, т. 4-34-78 ул. Лазо, 31, т. 7-14-51
308 км		г. Березовский	СТОА	ул. Попова, 26, т. 7-20-43
447 км		г. Мариинск	СТО «АвтоВАЗ»	п. Октябрьский ул. Котовского, т. 2-25-95
507 км	(5 км вправо)	р. п. Тяжинский	СТОА СТОА, шиномонтаж	ул. Антибеская, 18, т. 2-35-94 ул. Столярная, 8 т. 21-4-16

Автозаправочные (АЗС) и газонаполнительные компрессорные (АГНКС) станции

151 км		на дороге	АЗС	б.; д. т.	308 км	г. Березовский	АЗС	б.; д. т.
158 км		на дороге	АЗС	б.; д. т.	311 км	на дороге	АЗС	б.; д. т.
193 км		с. Опарино	АЗС	б.; д. т.	313 км	на дороге	АЗС	б.; д. т.
209 км		п. Рассвет	АЗС	б.; д. т.	383 км	на дороге	АЗС	б.; д. т.
227 км		на дороге	ЗС	б.; д. т.	403 км	с. Николаевка	АЗС	б.; д. т.
227 км	(2,5 км вправо)	г. Топки	АЗС	б.; д. т.	428 км	на дороге	АЗС	б.; д. т.
236 км		с. Топки	АЗС	б.; д. т.	435 км	на дороге	АЗС	б.; д. т.
247 км		г. Кемерово	АЗС	б.; д. т.	447 км	г. Мариинск	АЗС	б.; д. т.
	ул. Тухачевского, 48, т. 31-29-81		АГНКС	газ	476 км	с. Суслово	АЗС	б.; д. т.
					481 км	на дороге	АЗС	б.; д. т.
295 км		г. Кемерово	АЗС	б.; д. т.	496 км	на дороге	АЗС	б.; д. т.
301 км		на дороге	АЗС	б.; д. т.	507 км	р. п. Тяжинский	АЗС	б.; д. т.
303 км		на дороге	АЗС	б.; д. т.	550 км	на дороге	АЗС	б.; д. т.
307 км		на дороге	АЗС	б.; д. т.				

Посты: ГАИ, таможенные, весового контроля

158 км			ГАИ, таможенный, весового контроля
227 км			ГАИ
247 км	г. Кемерово (п. Пионер)		ГАИ
295 км	г. Кемерово (п. шахты Северной)		ГАИ
457 км	г. Мариинск		ГАИ, таможенный

Платные охраняемые паркинги

158 км		на дороге	
227 км	(2,5 км вправо)	г. Топки	ул. Дзержинского, 10
246 км		г. Кемерово	ул. Кирова, 4 (стадион «Химик») ул. Узловая пр. Шахтеров пр-т Шахтеров, т. 2-29-02 ул. Мира, 44
308 км		г. Березовский	на территории дорожного участка № 6, т. 3-42 через Новый Свет
370 км		Бол. Златогорка	при кафе «Березовая роща»
404 км		с. Николаевка	на пл. отдыха у столовой
403 км		с. Николаевка	

подъезд к г. Томску в пределах Кемеровской области

Гостиницы

10 км	г. Юрга	гостиница	ул. Победы, 15, т. 2-19-00
-------	---------	-----------	----------------------------

Пункты медицинской помощи

10 км г. Юрга	больница скорая помощь медсанчасть	ул. Шоссейная, 108 ул. Достоевского, 3 ул. Машиностроителей, 5	т. 2-22-11 т. 03
41 км с. Просоково	больница		т. 73-1-81
45 км п. Сокольники	медпункт		т. 73-1-82
48 км п. Заозерный	медпункт		т. 79-1-97
69 км д. Зелеевеево	медпункт		т. 70-1-56

Станции технического обслуживания автомобилей (СТОА)

10 км г. Юрга	СТОА	ул. Шоссейная, 52	т. 2-51-81
---------------	------	-------------------	------------

Автозаправочные станции (АЗС)

10 км г. Юрга	АЗС	б., д. т.	
---------------	-----	-----------	--

Платные охраняемые паркинги

10 км г. Юрга	ул. Кирова, т. 3-17-77 ул. Машиностроителей, т. 2-23-40		
---------------	--	--	--

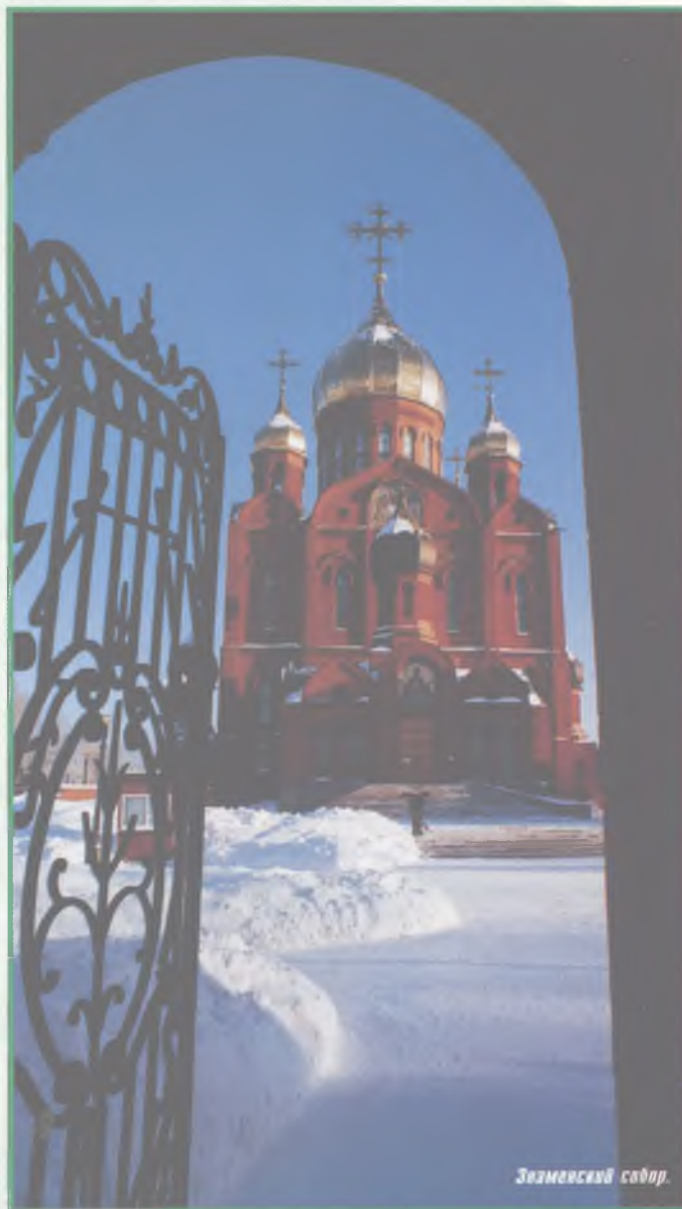
ДОСТОПРИМЕЧАТЕЛЬНОСТИ

«Следуя вверх по Томи, я встретил выходы каменного угля только в одном месте, именно у деревни Кемеровой...» — так писал в прошлом веке начальнику Алтайских заводов коллежский асессор Богданов. Да, **КЕМЕРОВО** начинался и прославился как один из центров угледобычи в Сибири. А уголь нужен был местному железоделательному производству, ибо было в Кузбассе «железо плотное, без жил, и такое мягкое, что невозможно переломить». Шорцы вносили ясак в государеву казну именно железом. И еще город долго был самым южным укреплением в Сибири... Остатки крепостных стен здесь сохранились, вы их можете увидеть. Об истории углекопства и металлургии вам расскажут экспонаты и экскурсоводы местного краеведческого музея, кстати, одного из лучших в регионе. Что еще можно сказать об областном центре? Здесь работает научный центр Сибирского отделения Российской Академии наук. В городе 6 высших учебных заведений, театры, филармония, цирк... Словом, есть на что посмотреть.

МАРИИНСК — удивительный городишко, о котором можно рассказывать очень долго, хотя официальное представление его в различных справочниках вмещается всего в пару строк: стоит на Транссибирской магистрали, есть пищевая, швейная промышленность, памятники народного зодчества, действует один из лучших в стране ликеро-водочных заводов... А вот что не вошло в справочники. Именно в этом районе вспыхнула в старые времена отечественная «золотая лихорадка». Золото мыли в многочисленных речках и ручьях, а любителей иметь желтый песок было намного больше, чем старателей. Вот и разрастался город банками, питейными заведениями да публичными домами. Кстати, в одном из таких домов разместился впоследствии райком партии. Что еще интересно, все эти годы, вплоть до нынешних, здание венчали... кирпичные двуглавые орлы. И сейчас они так же созирают главную улицу Мариинска, как, к примеру, и век назад.

Город расположен в болотистой местности, и старый жилой сектор медленно врастает в землю. Есть дома, окна которых уже опустились ниже уровня тротуара. Украшением же центральной его части, на наш взгляд, является дом, «сработанный» нашим современником Михайловым, чьи работы по дереву выставлялись в Европе, Канаде... Это не дом, а просто-таки сказочный терем, свидетельствующий о том, что мастерство сибиряков в работе с деревом — совсем не сказка.

Об одной из крупнейших в мире шахте — «Распадской» — вы наверняка слышали. Находится она в **МЕЖДУРЕЧЕНСКЕ**. Город назван так, потому что обтекают его Томь и Уса. Есть тут обогатительная фабрика, хоро-



Евразийский собор.

шо развита пищевая промышленность... И прямо-таки удивительная пригородная зона отдыха. Если вы автотурист, то посетите ее в любое время года — не пожалеете!

Самый большой город в Кузбассе **НОВОКУЗНЕЦК**. Это крупнейший за Уралом центр металлургии, город науки, культуры. Основан он был без малого четыреста лет назад как Кузнецкий острог, отстраиваться же начал с конца двадцатых годов нашего века, когда там стали возводить металлургический комбинат. Помните Маяковского: «Я знаю: город будет, Я знаю: саду цветь...»? Это — о Новокузнецке.



Дом в Мариинске

НА СТАРТ ВЫХОДЯТ ВСЕ



Директор Фонда социальной защиты дорожников Кузбасса Александр Лямкин.

У благотворительного Фонда социальной защиты дорожников Кузбасса много задач и обязанностей. Сегодня мы расскажем об одной из них: что фонд предпринимает для укрепления физического и духовного здоровья людей.

Начну с того, что чуть было не стало скандалом. Два месяца назад проводилась лыжная спартакиада дорожников Кузбасса, и у участников некоторых команд появилось подозрение, что одно из ДРСУ прислало на лыжно-подставных спортсменов. Те как раз таки и выиграли свои забеги, и представители управлений пришли за разъяснениями и со своими предло-

жениями к нам как к организаторам соревнований: надо отменить дальнейшие старты, признать результаты победителей недействительными, строго спросить с виновных.

Короче, надо было отменить праздник, такой редкий в наши дни. Отменить из-за очков, призов. А в санаторий «Автомобилист», на базе которого проводилась спартакиада, прибыли без малого сто человек. Вряд ли каждый из них мечтал только о победе, для многих важнее пьедестала почета стала возможность пообщаться с коллегами, посидеть у костра, попеть песни и потанцевать...

Так что же важнее: чисто спортивная сторона дела или все-таки развлекательная?

В результате переговоров и консультаций договорились праздник разборками не омрачать, оставить их «на потом». А сейчас пусть дорожники отдохнут от трудовых забот — их у нас и так хватает. И чтоб уж вовсе не сделать мерилом спартакиады секундомер, решили, что все участники ее получат призы, даже те, кто придет к финишу последним. Ведь в конце концов улыбка и хорошее настроение намного ценнее для здоровья, чем медаль любого достоинства. А благотворительный фонд и создан для того, чтобы укреплять духовное и физическое здоровье людей.

Спортивные состязания — лишь одно из звеньев такой работы. За

неполных два года существования фонда в санатории Кузбасса и Алтайского края мы выдали 1200 путевок нашим пенсионерам, инвалидам труда, работающим дорожникам, их детям. Фондом оплачиваются счета за проведение операций, стоимость лекарств, лечение и протезирование зубов.

Заключен договор с кардиологическим центром в Кемерове по обследованию и лечению наших сотрудников. Согласно ему за дорожниками закреплена двухместная палата, уже нами она дооборудована телевизором, бытовой техникой.

В дорожных предприятиях, которые обслуживает фонд, работают более пяти тысяч человек и к тому же насчитывается 2100 пенсионеров по возрасту и инвалидности. Им, отдавшим силы и здоровье производству, просто необходимы сейчас наше внимание и забота.

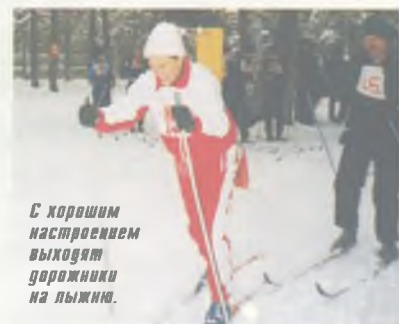
За этот же период мы оказали материальную помощь нуждающимся в сумме 187 млн 900 тыс. рублей (по курсу 1997 года). Решили отныне регулярно собирать ветеранов труда в управлениях, устраивать в их честь торжественные вечера с чаепитиями. К тем, кто не может прибыть на подобные торжества, выезжаем на дом.

Так, в прошедшем году запомнилось посещение Ильи Ефимовича Илларионова, отдавшего отрасли двадцать восемь лет, Анатолия Вячеславовича Софронова (его стаж — 34 года), Анны Петровны Березовской, Нины Яковлевны Вакуленко...

Кстати, подобные встречи мы записываем на видеокассеты и потом показываем их на торжественных вечерах. Люди благодарят нас не только за материальную помощь, ценные подарки, за то, что

ДРСУ привозят им и дрова, и сено, помогают в решении других бытовых вопросов. Ветеранам не менее важен и сам факт того, что их не забыли. Помню, как сказала нам Евдокия Тимофеевна Кулачкова, тоже не один десяток лет проработавшая на строительстве дорог: «Я гипертоник, но после встреч с вами у меня, честное слово, давление стабилизируется, чувствую себя гораздо моложе. Так хочется верить, что мы не лишние в этой жизни и что не зря вообще жили!»

Если люди так говорят, значит, не напрасно существует наш Фонд социальной защиты.



С хорошим настроением выходят дорожники на лыжню.

P.S. Что же касается чисто спортивных наших достижений, то и здесь дорожники Кузбасса на высоте. Так, успешно выступила наша команда в зональных соревнованиях, проходивших в Красноярске. Здесь лучшим гиревиком стал Андрей Демченчук (Крапивинское ДРСУ), Александр Кривцов из ДРСУ-8 был первым в прыжках с места и толкании ядра. Призерами стали также Александр Сульдин, Валерий Шмидт, Сергей Захрянин (все — по гиревому спорту), Владимир Копкин (армрестлинг). В командных соревнованиях победу праздновали «канатчики», а футболисты заняли третье место.

«ПРИЕЗЖАЙТЕ К НАМ, ЮЖАНЕ!»

Геннадий Сергеевич Кириллов — начальник ДРСУ, который считается одним из лучших в регионе. Но мы говорим не о дорожных проблемах, а о том, на какую оснастку лучше клюет местная рыба, как бороться с комарью и клещами... Короче, о досуге говорим. Он не признает иного отдыха, как сесть с друзьями в лодку, поплыть по Кие...

— Кстати, Геннадий Сергеевич, в Европе и реку-то эту не каждый знает...

— Тем хуже для Европы. Про нашу Кие еще сто лет назад книги выходили. Ловили в ней, между прочим, осетров, стерлядь, нельму, форель. А леса какие богатые были! Земляника, малинники, грибы... Глухарей — как кур, зайцы из-под ног разбегались.

— Но я и сейчас, когда видеокассету смотрел, видел

глухаря и как товарищ ваз зайца с одного выстрела уложил...

— Я же и говорю: лучше отдыха, чем у нас, нет. Осетра, правда, вы сейчас уже не поймаете, но налима, хариуса — всегда пожалуйста.

Геннадий Кириллов, Виктор Шаборов и река Кие.



На той же кассете я видел, кстати, как вываживал килограммового хариуса постоянный спутник Геннадия Сергеевича по вылазкам на природу, тоже дорожник Виктор Николаевич Шаборов. Ну, может, не килограмм в рыбе — не в этом дело. Главное, хватило улова на ужин. Котелок висел над костром, над цветами поляны порхали изумительной расцветки бабочки, любопытные птицы качались на приречном кустарнике, и

даже от экрана телевизора, по которому крутилась видеокассета с названием «Кие», кажется, исходил аромат наваристой ухи...

— Нет, это не нам надо на юг в отпуска ездить, а южанам сюда приезжать. Таких красот, как у нас, нигде в мире не увидишь. По той же Кие проплыви от отрогов Алатау, где она берет начало, до Чулыма, и поймешь, какие еще есть в России заповедные уголки.

— Дело, значит, не только в хорошей рыбалке? Не ради нее одной вы за весла садитесь?

— Конечно. Рыбу ведь и в магазине купить можно. А вот такой заряд бодрости от общения с природой нигде больше не получишь. После наших походов и жить хочется, и работать!

А работает Геннадий Сергеевич... Впрочем, выше уже говорилось, как он работает.

Иван ТРОФИМОВ

Иван КОЗЛОВ

«У НАС ВСЕ В ПОРЯДКЕ»

(Путевые заметки)

— Кто, это самое, строит дороги и для кого? — переспросил заместитель директора областного дорожного фонда Алексей Семенович Белокобыльский. — Предлагаю северным маршрутом проехать: много чего узнаете и о культуре края, и об экономике, и о наших проблемах...

На том и порешили. Утром выехали из Кеморова в Анжеро-Судженск, оттуда повернули правее, на Мариинск.

— Сейчас, это самое, в одну деревню заедем, — Алексей Семенович показал карандашом точку на карте. — Деревня обычная, но на что посмотреть есть. Марьевка называется, небось и не слышали?

— Да мало ли Марьевок на Руси!

— Вот я же, это самое, и говорю...

● Дом на Назаркиной горе

Остановились у неприметного дома, Белокобыльский пояснил: «Местный музей. Думаю, надо заглянуть».

Здесь нас встретила экскурсовод Нина Ивановна Ветошкина, сказала с гордостью: «У нас край поэтов и воинов, вот взгляните на экспонаты...»

В сорок первом, когда на Запад, под Москву, шли отсюда сибирские дивизии, в деревнях почти не осталось мужиков. В музее есть списки тех, кто не вернулся с полей сражений. Конечно, стоило бы перечислить всех поименно, но... Но только из одной деревни погибли в боях с фашистами более двадцати сибиряков с одной фамилией — Арышевы: братья, отцы, дети, дядья, деды, однофамильцы.

— Мы здесь все, как одна большая семья, — говорит Нина Ивановна. — Такой край — поодиночке не выжить. Вместе и горе делим, и радость. Спросите, к примеру, любого сибиряка, откуда родом поэт Василий Федоров, лауреат Государственной премии СССР, и каждый его своим земляком назовет. А вообще-то жил и работал он здесь, в Марьевке.

Ну как же, как же!

Когда ты в Марьевке живешь,

Обхаживая грядки,

Мне кажется, что мир хорош

И в мире все в порядке...

По-доброму лукавый, ироничный, Василий Федоров, как любой поэт, мог писать о малом, но за этим малым угадывались вселенские масштабы. Виделись они ему из окон деревянного сруба, отстроенного на Назаркиной горе. Место это исключительное! Отсюда видны чистейшая Яя, кедровники и пихтачи, голубое блюдце озера Кайдор, где поэт ловил карасей...

По легенде, когда-то давным-давно на этой горе стояла хижина деревенского философа, мудреца Назарки, к которому шли с поклонами жители всех окрест лежащих деревень, ибо Назарка давал ответ на любой воп-



рос. Приемственность была выдержана: поэты — они ведь тоже знают все! Не любят, правда, признаваться в этом, прикрываются хитрой улыбайкой:

Я знаю мир:

я строил баню!

Банька, эта, кстати, стоит рядом с его домом...

— Василий Дмитриевич многое сделал для Марьевки, — говорит Нина Ивановна. — Сельчане его боготворили, честное слово. Особенно благодарны они за то, что у нас появилась дорога. Она для сибирской деревни жизнь — ни больше ни меньше. И вот он добился того, чтоб тут проложили асфальт. И теперь село не умирает, а разрастается, здесь даже горожане строятся...

Как прокомментируйте это? Можно еще раз повторить: мудрые люди — поэты.

Повторить — и ехать дальше.

● От 351-го до 557-го

Ехать и рассуждать о том, что, к великому сожалению, нельзя назвать поэтами тех, кто ответствен за строительство дорог в России. Конечно, ясно, сегодня страна бедна, но чтоб не выделять деньги на новые километры...

Наш путь лежит по федералке через город Мариинск. Вплотную к ней примыкают жилые дома, для строительства тротуара нет места, для строительства обьездной дороги — средств. Сизый дым выхлопных газов витает над крышами, снег серый от сажи. Прохожие жмутся к заборам.

— Таково положение не только в Мариинске, — комментирует Алексей Семенович Белокобыльский. — В Итатском, к примеру, до недавнего времени было не лучше. Делаем, конечно, что можем, но... — тут он добавляет свое любимое словечко, — это самое... Нет денег. И все равно как-то выкручиваемся!

Последнее вроде бы оптимистичное заявление прозвучало с оттенком печали.

Так же без паники, но и без особой радости поведал нам о своих проблемах хозяин федералки от 351-го до 557-го км начальник ДРСУ-8 Анатолий Иванович Чешуев.

Начал разговор с того, что поделился радостью: село Итатское все же удалось разгрузить от автотранспорта. Как построили обходной путь — лучше не рассказывать. Без должного финансирования порядка семи тысяч тонн асфальтобетона положить — за это надо или ордена давать, или



срок. Но и всех ухищрений не хватило для того, чтоб построить путепровод, а без него на трассе сохраняется угроза аварийности.

— Горько признаваться, но у нас некоторые участки покрытия держатся только на ямочном ремонте, представляете? Мы, если так можно сказать, в долгу на сегодня перед 60 километрами — по межремонтным срокам столько должны были отремонтировать, но — увы! Нет сегодня денег на ремонт, а завтра потребуются миллиарды для восстановления трассы. Из пелла-то запросто только птица Феникс восстанавливается...

То, что дороги могут превратиться в пепел, вовсе не поэтическая гипербола. Множатся объективные причины, тому сопутствующие. К примеру, такая. Дорожные одежды федералки рассчитывались на нагрузку 6 тонн на ось, а по трассе сейчас нередко проходят автомобили с нагрузкой 20 тонн на ось и более. Железная дорога сократила перевозки примерно в три раза, из-за этого возрос поток углевозов, грозящих раздавить мосты. Можно ли одним содержанием, без ремонта, спасти дорогу? Нет. Можно ли государству вообще обойтись без этой дороги? Нет. Значит, надо принимать срочные, кардинальные меры.

На месте, то есть в самом ДРСУ, изыскивают все возможности, чтоб иметь хоть малость «живых» денег. Построили кемпинг, сдали его в аренду. Держат свое подсобное хозяйство, где выращивают зерно, выкармливают свиней... Это помогает как-то выживать, но не развиваться, не решать главную задачу. Даже от чудесного свинокмплекса дорога не станет отвечать всем требованиям дня.

— Конечно, мы не дадим ей умереть... — говорит на прощание Анатолий Иванович.

Чешуеву можно верить: у него огромный опыт, он работал тут и мастером, и инженером. Коллектив напряжется, прыгнет выше головы, исхитрится...

Но доколе же мы будем ставить людей в экстремальные ситуации? Ведь так можно не только дорог недосчитаться...

● Дело было вечером...

Люди здесь действительно золотые, болеющие душой за свое дело, дорожащие званием дорожника.

Вот история, которую я услышал из уст одного механизатора. Назвался он Михайловичем, а фамилии говорить не захотел:

— А зачем? Ничего я такого не сделал, чтоб фамилией моей интересоваться...

Произошло это примерно в том районе, где трассу пересекает речка Золотой Китат. Там в одной из малых деревень и живет Михайлович.

— Видите, дорога какая? Змеей изгибается. Спуск, подъем крутой... В непогоду да если еще водитель неопытный тут будешь торчать, пока тебя трактор не отбуксирует наверх. И вот в прошлом году дошел до меня слух, что, дескать, сами дорожники тут и шабашат. Снег бульдозером на трассу с обочины сгребут, водители буксовать начинают, а дорожники с них по пять тысяч берут и помогают на чистое место перебраться. Я поначалу только смеялся, когда подобные рассказы слышал. Но однажды сынишка прибегает, глаза на мокром месте: папа, говорит, а вас жуликами шофера зовут...

Чтоб доказать сыну, что это не так, взял Михайлович его за руку и повел к трассе. Пусть, мол, сам убедится, что врут те, кто обвиняет дорожников. И тут он, по собственному признанию, может, впервые в жизни растерялся. Смотрит и видит как профессионал: действительно снег с обочин на асфальт счищен, гусеничный трактор тянет на прицепе вверх иномарку, а в очереди за буксировкой еще две легковушки стоят.

Вернулся быстренько Михайлович в деревню, постучался к Грише и Николаю, дорожным рабочим, объяснил им ситуацию. Потом сели они втроем в «москвичок» Михайловича, выскочили на трассу и пристроились в хвост к другим легковушкам. Дождались своей очереди...

Сначала разговор нормальный шел: троица поинтересовалась у тракториста и его напарника, тоже сидевшего в кабинке, что за контора обслуживает водителей на трассе.

— А вам не все равно? — поинтересовались шабашники.

— Благодарность хотим выразить, такое сервисное обслуживание на трассах мы еще не встречали.

Трактористы ответили:

— Из местного дорожного участка мы. Только благодарности нам ни к чему, лучше пятерку гоните.

Тут взял Гриша с заднего сиденья «Москвича» увесистую дубинку, Михайлович и Николай тоже к такому случаю кое-что припасли... В общем, лже-дорожники галопом проскочили заснеженное поле и скрылись в лесу. А трактор долго еще стоял на обочине дороги, пока милиция не установила, что принадлежит он, оказывается, одной из многочисленных бригад золотодобытчиков, промышленяющих на местных речках.

— Летом трассу тут обязательно спрямлять надо, — подытожил свой рассказ Михайлович. — А то найдутся еще самозванцы, которые дорожников позорить будут. Не такой мы народ, чтоб поклепы терпеть, за честь марки всегда постоим. Понимаем, что в первую очередь не дубинками, конечно, честь эту отстаивать надо, но если б от нас все зависело... Да не хуже бы западных автобанов дорожку сделали, дайте только возможность!

● Остановка в «Березовой роще»

«Березовая роща» — так называется кемпинг, отстроенный дорожниками и переданный в аренду частникам — Валерию и Елизавете Холовым. Дирекция дорог совершенно справедливо считает, что сервисное обслуживание клиентов должны осуществлять профессионалы. Холеры — именно из их числа. Елизавета, к примеру, жила в Узбекистане, Казахстане, Норильске, знает кулинарные рецепты многих стран, делает более тридцати видов салатов...

О странах мы заговорили не случайно, ведь в «Березовой роще» приходится обслуживать и интуристов. Останавливались здесь турки, монголы, венгры, и с некоторыми из них Холеры поддерживают переписку.

А в прошлом году проезжало тут по трассе духовное начальство из Улан-Удэ: батюшка Лука с сопровождавшими его лицами. И надо же такому случиться: обломалась их машина недалеко от кемпинга. Автомастерской тут пока нет, но Валерий попросил местного кулибина посмотреть иномарку, и тот ее быстро отремонтировал, а Елизавета в это время интересовалась, что батюшка предпочитает на обед. Один из сопровождавших ответил в том плане, что ему угодить трудно, что он придерживается особой диеты, и даже в престижных ресторанах не к каждому блюду притронется. И как же удивился, когда батюшка Лука за столом попросил добавки. Кстати, звонил он недавно Холеры, интересовался, какие у них успехи, духовную литературу с оказией передал...

За сутки в «Березовой роще» бывает в среднем более тысячи человек. Вдоль дороги стоят еще подобные заведения, но пассажиры и водители предпочитают делать остановку именно здесь: и стоянка хороша, и обслуживают быстро, и цены приемлемые. А скоро в «Березовой роще» будет и гостиница, и ремонтная мастерская, и скважина с водой (пока вода здесь привозная).

Сотрудничество дорожников и предпринимателей выгодно, так сказать, обеим сторонам. Впрочем, тут противопоставление просто неуместно: Холеры считают себя отныне чистокровными дорожниками.

А мы едем дальше. Продолжаем знакомство с сибирскими дорогами, с теми, кто их строит, и теми, для кого идут по России эти асфальтовые ленты...



Трофим ИВАНОВ

«ПРЕДСТАВИТЬ ПОСТОЙ, НАКОРМИТЬ, СНАБДИТЬ В ДОРОГУ»...

Семнадцатый век. В Сибири возникает очередной городишко — Томск. Выходит царский указ: основателям города «прибрать в служилые люди да на пашню 50 человек». Увы, это осталось благим намерением: окрестности были до того пусты, что, как бы сейчас сказали, вакансия составила 45 человек. А «прибрать» удалось, соответственно, лишь пятерых. Но всего через полвека здесь было уже около пяти тысяч душ. Край заселялся невиданными доселе темпами.

Как писал в начале уже нынешнего века историк Д.Н.Беликов, проследить движение вольно-народной колонизации в Томско-Кузнецкой стране едва ли возможно и за недостаточей документов, и потому, что шел люд в Сибирь скрытно, таясь начальственных глаз. Убегали крестьяне от самодуров-помещиков, убегали преступники от наказания, убегали семьи от голодной жизни в поисках своеобразного Эльдорадо... Последнее приняло массовый характер в середине семнадцатого века, когда на севере России случился недород урожая. И побежали «в Кузнецкую страну» из Перми, Соли Вычегодской, Вятки, Мезени...

Царю было доложено о случившемся, он велел сыскать беглецов, переписать их и... оставить в покое. Алексей Михайлович уже видел Сибирь как запасную кладовую для государственного казначейства. Здесь — золото, руда, уголь, пушнина. Здесь — рынок для мануфактур России. Добровольных переселенцев явно не хватало на сибирских просторах, не хватало и раскольников, бежавших сюда по религиозным соображениям, и потому путь в Сибирь в том же семнадцатом веке уже стали называть путем кандалным. Ссылка была узаконена в Соборном уложении 1649 года и приняла такие масштабы, что без особой натяжки можно сказать: экономическое

освоение края шло за счет арестантов.

Естественно, там, где рождается жизнь, рождаются и дороги. Потянулся в Сибирь Московский тракт: верстовые столбы, ямские лошади. Направление его — через Екатеринбург, Тюмень, Томск, Кий-

ское (Мариинск), Нерчинск... По нему от Москвы до Якутска и Камчатки пошла почта. Тракт превратился в линию наибольшей густоты населения, поскольку многим давал разнообразные источники дохода. Здесь, как записано в старинных документах, ме-

стные могли «представить постой, накормить, снабдить в дорогу».

А дорога — это все товарное движение Сибири: ввоз, вывоз, транзит, внутренние передвижения. На участке Томск—Иркутск ежегодно отправлялось 4 миллиона пудов грузов, что составляло примерно 100 тысяч подвод. Эти данные относятся уже к девятнадцатому веку.

Это одна сторона медали. А вот другая. Антон Павлович Чехов, вспоминая поездку на Сахалин, записал:

«Сибирский тракт — самая большая и, кажется, самая безобразная дорога во всем свете... Тайга и холмы; сохнет почва здесь не скоро, выбирать окольный путь не из чего, поневоле приходится ехать по тракту. И потому-то после Томска проезжающие начинают браниться и усердно сотрудничать в жалобных книгах».

Кто знает, возможно, и уделяло бы царское правительство тракту большее внимание, если бы не... Англия да Япония. Боясь потерять свои восточные окраины, Николай II в 1891 году принял решение начать постройку рельсового пути к океану. Через шесть лет после этого первый поезд прошел через Мариинск.

Железная дорога в основном была проложена рядом с линией тракта, и он очень



Дороги в Сибири нередко шли вдоль речных трасс.

Так выглядела изба в сибирской деревне в конце XIX века.

быстро потерял свое исключительное для экономики края значение. В деревни, расположенные при дороге, не только уменьшился приток людских ресурсов, но многие населенные пункты обезлюдели. Прошли десятилетия, и лишь когда «транспорт века» проявил себя автомобиль, сибирский тракт начал оживать.

Валерий ТУРЕКСКИЙ

«НАШ ЖУРНАЛ»

В качестве продукции больше всех понимают потребители. Поэтому, чтобы учесть все мнения и запросы, журналисты редакции провели серию встреч с дорожниками. О том, чего ждут от нас читатели в новом году и как они оценивают работу издательства в году прошедшем, говорили «потребители» нашей продукции на читательских конференциях.

Обсуждая содержание журнала, дорожники ДРСУ-4 Московкой федеральной дирекции автомобильных дорог отмечают, что журнал выпущен на современном уровне и содержит много интересных материалов. Но наряду с глубоким обзором деятельности ФДС России в нем мало информации о проблемах низовых подразделений. Остро необходимы публикации об организации работы на местах, о способах решения кадровых вопросов, о проблемах технической подготовки персонала и особенно рабочих.

Интересно было бы узнать из журнала о том, как решаются в других регионах вопросы материально-технического обеспечения, как там добиваются оптимальной структуры исходных материалов и качества битума, как находят возможности для внебюджетного финансирования и как используют мощности ДРСУ в работах, не связанных с автомобильными дорогами. Нужна информация не только о рынке техники, материалов и технологий, но и о местах их использования и результатах работы.

Читательская конференция прошла в дирекции строящихся объектов № 9. Как отметили выступавшие, редакция могла бы взять под свой контроль крупные стройки и с помощью заинтересованных структур отслеживать ход работ, вопросы финансирования и причины сбоев. Необходимо поднимать и темы освоения придорожной полосы. К примеру, рекламные щиты, которые отвлекают внимание водителей, должны быть по крайней мере деловыми, а то встречаются очень странные вывески типа «Неразбавленный бензин». С помощью редакции надо добиваться того, чтобы хозяевами в придорожной

полосе были дорожники. Публикации в журнале должны также помогать в получении профессиональных знаний. Для этого необходима новая рубрика «Дорожный мастер».

Кроме конкретных предложений, поднимались вопросы реорганизации журналов и слияния их в одно издание. Хотя это и кажется невозможным, надо стремиться соединить деловитость и сухость журнала «Наука и техника в дорожной отрасли» с красочностью и привлекательностью журнала «Автомобильные дороги».

Руководители строительных и эксплуатационных подрядных коллективов Саратовской области оценили журнал «Автомобильные дороги» как нужное, полезное и интересное издание. Высказывалось предложение делать тематические подборки по одной проблеме. К примеру, взять вопрос зимнего содержания и посвятить весь номер журнала тому, как он решается в различных регионах, с комментариями специалистов и ученых.

А вот руководители научно-исследовательских, проектных и учебных подразделений дорожной структуры Саратова с большим одобрением отнеслись к появлению журнала «Наука и техника в дорожной отрасли». Обновленный журнал «Автомобильные дороги», доступный для понимания всех дорожников, упустил то, что было привычным и необходимым для проектировщиков, ученых и студентов — научно-техническую направленность, особо актуальную для учебных заведений. Пособий для обучения студентов недостаточно, и журнал «Наука и техника в дорожной отрасли», несомненно, будет использоваться в качестве учебного пособия.

В Кемерове проходило совещание руководителей подрядных коллективов. После подведения итогов года и ознакомления с планами областного дорожного фонда на 1998 г. состоялся заинтересованный обмен мнениями по журналам «Автомобильные дороги» и «Наука и техника в дорожной отрасли».

В ходе дискуссии выяснилось, что выпуск журнала «Наука и техника в дорожной отрасли» примирил работников учебных заведений, проектных и научных организаций с тем, что журнал «Автомобильные дороги» стал более популярным и доступным для понимания не только инженеру, но и рабочему. Негативной реакции не было, зато были конкретные предложения по тематике, были и замечания. Например, оказалось, что публикацию в последних номерах приказов ФДС России дорожники считают излишней, потому что по рассылке они получают эти приказы намного раньше, чем читают в журнале. Зато у дорожников регионов нет возможности познакомиться с изменениями в ведомственных нормативных документах, и они были бы благодарны журналу за публикацию этих изменений с комментариями специалистов.

В целом дорожники высказывали слова благодарности за широкое освещение проблем отрасли, за возможность поделиться своими разработками, делами и мыслями, обещали журналам помощь и содействие. Но самым отрядным было то, что в речи каждого выступавшего повторялись слова «наш журнал...»

Главный редактор В.Ф.Поляков провел конференцию в территориальном дорожном комитете Вологодской области. В целом положительно оценивая работу редакции, вологодские дорожники сделали немало интересных предложений.

Председатель комитета Б.Ф.Мельник: «Больше пишите об опыте решения проблемы разделения полномочий между феде-

ральными и территориальными дорожниками; приложение «Наука и техника в дорожной отрасли» ориентируйте на всю отрасль, а не только на узкие научные круги».

Заместитель председателя комитета В.А.Стоумов: «Давайте информацию о цене и качестве дорожной техники и запчастей к ней; о подготовке кадров и жизни учебных заведений, о программах учебных центров и о том, кто за рубежом способен нас научить чему-то новому, а кто — нет; о ставках дорожных налогов в различных регионах; о ДТП по дорожным условиям и их причинах...».

Начальник отдела учета дорог и сооружений Н.П.Гузиков: «Нам интересна информация об особенностях структуры управления различных дорожных организаций; нам непонятно, почему дороги общего пользования, в отличие от федеральных, не освобождены от налога; вы забыли о проблеме передачи сельских дорог в сеть дорог общего пользования».

Главный специалист В.Б.Шигалов: «Предлагаю объединить два журнала в один».

Начальник Вологодского ДЭУ А.Г.Гришин: «В юридическом разделе необходимо показывать практику решения хозяйственных и финансовых споров, а также споров по поводу разграничения полномочий между федеральными дорожниками и городскими властями».

Заместитель председателя комитета А.Ф.Лебедев: «В дорожную отрасль приходит много финансистов со стороны, вроде меня, пишите о практике подготовки годовой отчетности, о требованиях к ней, о типичных ошибках, о практике зачетов, о подготовке годовых программ и опыте решения типичных споров».

Главный бухгалтер комитета Т.В.Ласточкина: «Нам нужен опыт коллег по работе с казначейством, со Сбербанком, у которого гибкости в работе меньше, чем у коммерческих банков».

В.Ф.Поляков заверил участников встречи, что все их пожелания будут учтены при планировании последующих номеров.

Читательская конференция в Вологодском территориальном дорожном комитете.



ПРИТЯЖЕНИЕ СЕВЕРА

С ЧЕГО НАЧИНАЕТСЯ СЧАСТЬЕ...



Это случилось много лет назад зимой на двадцать пятом километре строительства автодороги «Холмогоры». Неопытный тракторист въехал на болото, и его машина пошла на дно. Сам он остался невредимым, но работа на этом участке грозила застопориться на долгое время: техники тогда не хватало, а без нее дорожники были как без рук.

И тогда, раздевшись и взяв в руки трос, в ледяную воду нырнул линейный механик ДСУ-2 Анатолий Вощиков. Через минуту вынырнул, крикнул механизатору с другого трактора: «Тащи!» Вощикову дали спирта, насухо обтерли, но едва он натянул на себя одежду, как услышал: «Ничего не получается, «утопленник» со включенной скоростью остался».

И Анатолий опять полез в болото...

Уже к исходу того же дня трактор, считавшийся загубленным, работал, поднимая земляное полотно.

Ныне Анатолий Васильевич ВОЩИКОВ — начальник технического отдела Управления автомобильными дорогами Архангельской области. И еще он активный пропагандист дорожного дела: пишет о тех, кем всегда гордится наша отрасль. Сегодня мы публикуем три его зарисовки о ветеранах Архангельскавтодора.

На одной из пожелтевших фотографий участников собрания дорожников области 1958 года рядом с прежним российским министром, посетившим тогда наши края, сидит красивая девушка с черными, как смоль, волосами. Здесь ей всего 23 года. Это Просвирякова Нина Алексеевна из Онеги, единственная в области женщина — начальник райдордела.

Ее малая родина — деревня Новинки, что на границе Владимирской и Московской областей. Шестеро детей росли без отца. Чтобы прокормиться, в меру сил работали в поле и по хозяйству. Самую любознательную, маленькую Нину, учили всей семьей.

Окончив восемь классов, поехала она в областной центр поступать в школу дорожных мастеров. В былые времена отбор в учебные заведения был строгим. Пришлось держать пять вступительных экзаменов. Поступила.

После учебы решила выбрать Север. Оказалась она в должности дорожного мастера в Онежском районе, жить определилась на квартиру к старушке в деревне Камениха на берегу Онеги-реки. А вскоре в соседнее село приехал домой из далекого Заполярья на побывку бравого солдата, который не устоял перед чарами боевой обаятельной подмосковной девушки.

А та между тем развернула бурную деятельность на порученном участке работы. Дороги ведь раньше строились путем натуральной отработки каждым предприятием района. Все они должны были выделять технику и людей на сооружение трасс. Задача мастера-дорожника — «выбить» ресурсы и организовать работы. Первая задача решалась, как правило, туго. Любыми путями руководители уклонялись от такой «повинности». Даже штрафы, налагаемые на них в соответствии с законом, мало помогали. Но мало кто мог отказать в помощи молоденькой напористой симпатичной мастерице. Дела пошли резко в гору. Непроезжую ранее трассу Онега — Порог за месяц привела в порядок. Построила шесть мостов. Открылось автобусное сообщение.

Заметило районное начальство и утвердило ее сразу заведующей дорожным отделом. Полтора года за-

нимала этот ответственный пост. Тем временем служивый возвратился домой. Свадьбу сыграли. В положенное время сын на белый свет появился. Здоровье у маленького было слабым. Пришлось оставить хлопотную должность, а потом и вовсе перебраться в среднюю полосу, в Тульскую область. Здесь и дочка родилась. Стали обживать. Но вот беда: муж ее, коренной северянин, не принял тамошнего климата. Врачи сказали: «Вези его обратно на Север». На том и порешили.

Хозяину в леспромхозе квартиру в деревянном доме выделили, а Нину Алексеевну снова попросили возглавить районную дорожную службу. И пробыла она на этой должности 22 года подряд.

Многое сделано за это время. Можно сказать, перекроила всю транспортную сеть. Раньше главная дорога района Онега — Ярнема, связывающая основные сельскохозяйственные зоны, два раза пересекала реку в селах Порог и Чекуево. Накладно это: летом два паррома содержать да три месяца в период распутицы вообще без связи сидеть. Доказала в райисполкоме, что нужно по новому направлению пройти, через Глазниху и Анциферовский Бор, тогда минуются переходы через Онегу.

Но что за дорога без асфальта? Выпросила в области деньги, построила железнодорожный тупик, а потом и асфальтобетонный завод соорудила. Серая лента сейчас на многие десятки километров протянулась. Теперь и в места массового отдыха онежан на берег моря попасть можно без проблем. Все эти годы не забывала Нина Алексеевна о коллективе, строила жилье — 32 семьи справили новоселье, многим улучшила бытовые условия. За труды праведные получила заслуженную награду — орден «Знак Почета».

Несколько лет назад Нина Алексеевна ушла на заслуженный отдых. Но дела ее продолжает зять, работает он главным инженером, тянет дорогу от поморской деревни Луды в Архангельск.

ЧЕТВЕРТЬ ВЕКА В МАСТЕРАХ

Раиса Ивановна Пилипенко родилась в предвоенном году в Донецкой области в семье сельского учителя и простой крестьянки. После десятилетки самостоятельно пожить захотелось, мир посмотреть, себя испытать. Но из деревни в ту пору ходу не давали, навечно привязана была молодежь к ней. Спасибо добрым людям, паспорт помогли выправить. И махнула Раиса на Север, в Коржамку брату. Семью он имел многодетную, а занимал четвертушку старого домика, маленькую комнатку с кухней. Приютили еще одного жильца безро-

потно. Весь век свой она им за это благодарна.

Работала на ТЭЦ все время в помещении, в четырех стенах, а хотелось простора, с детства привыкла к раздольным степям. Подказали ей однажды, что у дорожников вакансия намечается. Съездила в контору. С тех пор вот уже четверть века работает мастером по эксплуатации дорог. Отвечает за все магистрали района на правобережье Двины. А начала с дороги Коржамка — Виледь. Простая грунтовка. Летом дождь пройдет — не проехать. Зимой — заметет, за неделю снега не разгребешь. Своих механизмов не было. Приходилось выпрашивать у руководителей предприятий технику.

Десятки километров ежедневно пешком исхаживала. Бывало, на станцию Виледь на поезде уедет, а обратно 25 километров пешком владения свои обходит. Все надо приметить: где промоина появилась, где лужа стоит, где мостик провалился...

Потом мост через Виледь построили, путепровод через железную дорогу, мост через Лимендку. На других дорогах твердое покрытие уложили. Приобрели ей небольшую базу в Коржамке. Теперь как-никак свое хозяйство, меньше от других зависишь, оперативность повысилась.

На участке до сих пор два автогрейдера и комбинированная дорожная машина. А нагрузка между тем все растет: лет двадцать назад на эксплуатации дорог в районе работали 12 мастеров, а сейчас всего три.

Но не унимается ветеран. Больно ей смотреть, как пропадают построенные Агрпромдорстроем в годы расцвета дорожного строительства сельские дороги. Считает, что правильно передали в ее ведение все эти трассы. Удвоилась при этом протяженность дорог на ее участке. На содержание и ремонт, естественно, требуется дополнительно много сотен миллионов рублей. А где их взять? С волнением следила она за борьбой дорожников на сессии областного Соборания за сохранение дорожного фонда. Сократи его — пропали бы без планового ремонта существующие дороги, а уж о новом строительстве и мечтать бы не пришлось.

На участке за все она в ответе. Даже в технике не хуже специалистов стала разбираться. Знает, где какую запчасть в округе найти можно, сколько это стоит и как долго ремонт машины продлится. За дело свое душой болеет. С руководством ДПСУ, бывает, круто поговорит. Не обижается начальник — Юрий Иванович Сердюк — все бы так о работе говорили!

Вроде бы и не кончала она дорожных университетов, но знаний для своей должности накопила достаточно. Много помогает ее непосредственный начальник — опытный инженер-дорожник Игорь Иванович Колотый.

Геограком 4W

- игра на выигрыш!

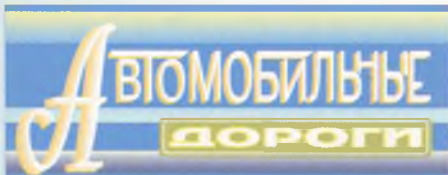
21 - 23 апреля 1998
Международный семинар

"Автодороги и устойчивое развитие регионов"
идеология, методы, новые информационные технологии

ЕВРОПЕЙСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ФОРУМ
при участии **ГЕОГРАКОМ** и **РАДОБ**

117415, Москва, а/я 23 тел. 332-94-45, факс: 936-54-01 http://www.geogracom

Настольный журнал каждого
думающего российского дорожника —



Более 70 лет
ежемесячно
приходит
к десяткам
тысяч
читателей

770004 — для индивидуальных подписчиков

88759 — для предприятий и организаций

в каталоге Агентства «Роспечать» «Газеты и журналы» стр. 115

В каждом номере журнала:

- ◆ Последние нормативные документы
- ◆ Передовые технологии строительства и ремонта автодорог
- ◆ Новые материалы
- ◆ Дорожно-строительная техника
- ◆ Отечественный и зарубежный опыт

И ЕЩЕ ПУТЕВОДИТЕЛЬ ПО АВТОДОРОГАМ
С ТОЧНОЙ СХЕМОЙ, СЕРВИСНО-КРАЕВЕД-
ЧЕСКИМ СПРАВОЧНИКОМ, КРОССВОРД И
МНОГОЕ ДРУГОЕ.

**ПРИСОЕДИНЯЙТЕСЬ К СЕМЬЕ
ДУМАЮЩИХ ДОРОЖНИКОВ —
ПОДПИСЧИКОВ ЖУРНАЛА
"АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ"**

**НА ВАШИ ВОПРОСЫ
С УДОВОЛЬСТВИЕМ ОТВЕТАТ
ПО ТЕЛЕФОНАМ:**

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



Вологодская областная универсальная научная библиотека

www.booksite.ru

Вы

и

АБРИК

Рекламно-информационное агентство
316-48-68



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

АБРИК

Рекламно-информационное агентство
316-48-69



Просто позвоните!

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

Узнайте, как мы уважаем
рекламных агентов

ДАВАЙТЕ РАБОТАТЬ ВМЕСТЕ

Игорь КОНОКОВ

«ЭХ, ЭФИОПЫ ВЫ, ЭФИОПЫ!»

Более 40 лет хранили молчание участники специальных учений с применением ядерного оружия. Были среди них и дорожники. Вот что рассказал об этом полковник запаса Александр Николаевич ПЬЯНЫХ.

— Все началось весной 1953 года, когда на маленькую станцию Тоцкое, что в Оренбургской области, стали прибывать эшелоны с боевой техникой и людьми.

Я тогда служил в особом дорожно-строительном корпусе, штаб которого размещался в Москве. По приказу командира соединения генерала Русакова для координации работы двух дорожно-строительных батальонов я был направлен в Тоцкое. Всем выдали противогазы и защитные костюмы. Мы должны были регулировать движение автотранспорта на дорогах, осуществлять контрольные функции в ходе учений и после них.

На месте были созданы контрольно-пропускные пункты и посты регулирования. Ведь «рвануть» должны были реальные атомные сорок килотонн, поэтому в момент взрыва и после него в райо-

не эпицентра не должно было быть людей. Да и после взрыва у нас был приказ никого не пускать в эпицентр, кроме химиков и непосредственных участников учений. А любопытных хватало. Многие стремились, пренебрегая опасностью, поближе увидеть место взрыва. Таких по приказу Жукова арестовывали и строго наказывали.

Кроме этого, нам было поручено проверить влияние взрыва на различные дорожные покрытия. С этой целью в километре от эпицентра был построен экспериментальный участок дороги в щебеночном и чернощебеночном исполнении. Техника у нас была не ахти какая, взяли то, что было у местных дорожников. Как-то проезжает мимо Жуков, а мы в это время используем вместо грейдера так называемый деревянный «утюг» — сооружение на вид уж больно неказистое. Посмотрел маршал на нашу дорожную «технику» и горестно вздохнул: «Эх, эфиопы вы, эфиопы». Сел в автомобиль и укатил. Мы ждали разноса от начальства, но все обошлось. Кстати, тот участок мы построили на совесть — ядерный взрыв на него никак не повлиял.

Мы строили дороги, подъезды к специальному городку, где строители соорудили блиндажи для представителей дружеских армий. В общем, дорожникам, как и другим военным, работы хватало.

К сентябрю в близлежащих лесах разместились две дивизии, готовые по приказу двинуться в сторону эпицентра. Знали, что впереди высокая радиация. Поэтому военнослужащие были одеты в спецокуямы, кроме этого, их укрывала броня танков и боевых машин. Особенно много было химиков, которые должны были указать наиболее безопасные пути.

И вот 14 сентября около 14 часов в небе раздался гул самолета. Я находился глубоко под землей, в блиндаже. Рядом разместились товарищи, все в темных очках. До эпицентра около километра. Выглядываем. Вдруг знакомый свистящий звук, я ведь в годы войны воевал, знаю, что такое бомбежка. Потом раздался взрыв — вспышка, через очки стало видно, как в яркий солнечный день. Через несколько секунд страшный гул, словно от взрыва большой бомбы. Поднялся сильный ветер, сносящий все на своем

пути. Мы глянули в амбразуру и ахнули: над степью, словно исполинский великан, рос все выше и выше огромный грибообразный столб. Примерно через 30 минут закапал дождик, хотя в небе — ни тучки.

Я побывал в эпицентре через четыре дня. В радиусе 500 метров не осталось практически ничего. Пейзаж, словно на Луне. Чуть дальше из танков, где были открыты люки, чучела людей выбросило взрывной волной на десятки метров. Животные частью погибли, частью остались живы, но обгорели и ослепли. От большой силы удара траншеи сплющились, некоторые из них просто завалило. Будь там люди — в живых не остался бы никто.

Через месяц мы разъехались в места обычной дислокации. В 1954 году в журнале «Тыл и снабжение» был опубликован материал «Дорожники на учениях», где рассказывалось о действиях дорожников во время экспериментальных учений. Но рассказывалось, конечно, далеко не все, потому что эти сведения до сих пор секретны...

Сегодня ничто не указывает на разыгравшуюся несколько десятков лет назад драму. Только в эпицентре не растут деревья, да на небольшом пригорке возвышается памятник — обелиск участникам учений, на котором написано:

«Презрев опасность, они выполнили свой воинский долг до конца».



ПРИЗВАНИЕ — ОРГАНИЗАТОР

Сорок лет назад после окончания Московского архитектурно-строительного техникума по специальности «Эксплуатация дорожно-строительных машин и механизмов» Виктор Иванович МОХНАЧЕВ уже мог называть себя дорожником. Потом была учеба в институте электронного машиностроения, Высшая дипломатическая школа МИД СССР, работа в Великобритании, в ЦК профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства...

С 1990 года он возглавляет профсоюз работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства Российской Федерации.

У Виктора Ивановича некабинетный стиль работы. Постоянные поездки по регионам, посещение предприятий и организаций, встречи с людьми позволяют ему быть в курсе всех их нужд и забот, а такие качества, как компетентность, настойчивость помогают разрешать многие вопросы. К примеру, при его непосредственном



участии были приняты законодательные акты о льготах при выходе на пенсию многих категорий ра-

ботников нашей отрасли. Видна его четкая позиция в отстаивании прав и интересов дорожников и автомобилистов в ходе работы Российской трехсторонней комиссии по регулированию социально-трудовых отношений, членом которой он является на протяжении уже ряда лет.

В.И.Мохначев принимал непосредственное участие в создании Союза дорожников, большое внимание уделяет укреплению международных связей с родственными

профсоюзами СНГ, других зарубежных стран. Он является членом совета Международного объединения профсоюзов работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, членом Генерального совета Федерации независимых профсоюзов России.

В.И.Мохначеву исполнилось 60 лет. Это тот чудесный возраст, когда к человеку вместе с опытом, знаниями приходит еще и мудрость. С юбилеем вас, Виктор Иванович!

СЧАСТЛИВАЯ СУДЬБА

Начальнику дирекции федеральной дороги «Кавказ» Анатолию Ивановичу КРИВЕНКО исполнилось 60 лет.

Судьба связала Анатолия Ивановича с дорогами с тех лет, когда, подменяя отца в дальнем рейсе, крутил он тяжелую баранку грузовика... После школы Кривенко поступает в Сибирский дорожно-строительный институт, откуда в 1960 году

по распределению отправляется в одно из строительных управлений Пермской области. Там он работал мастером, прорабом, начальником СМУ, заместителем начальника треста «Севералспецпромстрой».

Дорога Березники—Соликамск, подъездные пути к объектам большой химии, благоустройство жилых микрорайонов... Своими наставниками и по сию пору



считает он высококлассных профессионалов — бригадиров В.Терехова и А.Денисенко, тогдашнего руководителя управления А.Кузнецова, других строителей и дорожников. Благодаря им, природной сметке, трудолюбию А.Кривенко завоевал высокую деловую репутацию и уважение коллектива.

В 1974 году по семейным обстоятельствам Анатолий Иванович переехал в Ставро-

польский край, где сначала руководил рядом строительных управлений, а с 1987 года возглавил многотысячный коллектив Севкавтавтодороги, ныне дирекции федеральной автодороги «Кавказ». А.Кривенко награжден орденом Трудового Красного Знамени, медалями, удостоен звания «Почетный дорожник».

С юбилеем вас, Анатолий Иванович! Счастья, здоровья, успехов!

ЧЕЛОВЕК ГОДА

Редакционная и Консультативная палаты Международного биографического центра (Кембридж, Англия) назвали Человеком года дорожника — заместителя председателя — директора Межгосударственного Совета дорожников СНГ, эксперта ЭСКАТО ООН Бури Бачабековича КАРИМОВА.

Ему сорок лет. Имеет два высших образования,

причем и политехнический институт, и госуниверситет закончил с отличием. Работал в системе Минавтодора, пройдя путь от мастера и прораба до министра строительства и эксплуатации автомобильных дорог СССР. Потом занимал посты председателя Госплана и заместителя председателя Совета Министров Таджикистана.



По образованию Бури Бачабекович — специалист по проектированию, строительству и эксплуатации горных автодорог. Его научно-технические разработки в этой области внедрялись в республиках Средней Азии, в других странах, где преобладает жаркий сухой климат. Каримов — доктор технических наук, профессор, академик Академии транспорта России, читает лекции в

МАДИ-ТУ. На его счету более 100 научных трудов, 10 книг.

А недавно в Центральном доме литераторов состоялся вечер, посвященный 20-летию его творческой деятельности. Ведь Бури Бачабекович — еще и поэт, автор четырех поэтических сборников.

Как Человек года Б.Каримов награжден медалью Чести. Не сомневаемся: она будет ему к лицу.

Николай Василенко
**ТЕПЕРЬ
РОССИЙСКИЕ
ДОРОГИ БУДУТ
ПОХОДИТЬ
НА ЕВРОПЕЙСКИЕ
АВТОБАНЫ**

На магнитогорской производственно-коммерческой фирме «Южуралавтобан» налажено производство новых шипов стальных дорожных ограждений для автомобильных дорог. Закономерным итогом труда коллектива создателей явились результаты испытаний на центральном автополигоне НИЦИАМТ, которые подтвердили, что новые ограждения по многим показателям превосходят зарубежные аналоги, особенно по удерживающей способности, простоте монтажа, эстетическим показателям.

Среди новинок — ограждения с радиусными балками для развязок в разных уровнях, ограждения для сочленения второстепенных дорог с основными ма-

гистральями, специальные концевые полукруглые насадки и многое другое.

В ближайшее время дорожники страны получат долгожданные мостовые ограждения с повышенной удерживающей способностью (более 350 кдж). Новые мостовые ограждения комплектуются переходящими балками для сочленения с ограждениями дорожного профиля.

Основная отличительная черта всех ограждений «Южуралавтобана» — их эстетическая привлекательность. Участки дорог, обустроенные такими ограждениями, кроме того, что обеспечивают безопасность всем участникам дорожного движения, еще и выглядят довольно привлекательно.



МИР ТРАКОВ

**Каждый
дорожник
знает,
где есть
любые
запасные
части для**

- ▣ трансмиссии и дифференциала
- ▣ двигателя и насосов
- ▣ элементы ходовой части и траки
- ▣ фильтры и сальники
- ▣ масло:
SAE 15 W/40,
SAE 10 W/30,
SAE 30
- ▣ любые из 1001 детали



**Для любой дорожно-строительной
техники, в том числе**

- ▣ Atlas Copco
- ▣ KOMATSU
- ▣ CATERPILLAR

- ▣ HITACHI
- ▣ JCB
- ▣ DEUTZ

- ▣ FIAT-ALLIS
- ▣ FIAT-HITACHI
- ▣ BOMAG

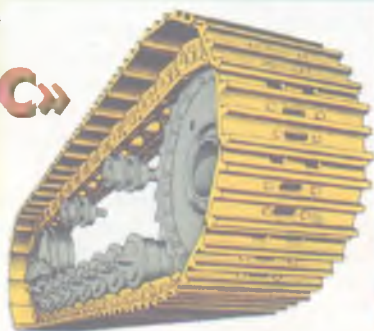
- ▣ LIBHERR
- ▣ KATO



**А вы знаете?
«С.М.Д. — РУС»**

**Заказывайте
прямо сейчас**
(095) 195-1531,
(095) 195-88-64

123007, Москва,
ул. 4-я Магистральная, 7а



БЕЗ СТРАХА О СТРАХОВАНИИ

Отраслевая страховая компания "Дорожник ЛТД" создана сравнительно недавно (лицензия № 1818 от 6 апреля 1994 г.), однако уже положительно зарекомендовала себя на рынке страховых услуг. Она входит в состав учредителей некоммерческого фонда содействия транспортному страхованию. О том, какие возможности предоставляет компания работодателям и предприятиям дорожной отрасли, рассказывает нашему корреспонденту Юрию Степанову ее генеральный директор Юрий КАЛИНИН.

— Юрий Иванович, что предлагает клиентам ваша компания?

— "Дорожник ЛТД" осуществляет следующие основные виды деятельности: личное страхование (жизни, пенсионное, от несчастных случаев и болезней, медицинское), а также имущественное — средств наземного транспорта, грузов, домашнего имущества, имущества юридических лиц, строительно-монтажных работ.

— Как видно, у компании солидное и разнообразное "меню". Если не секрет, какому виду страхования дорожники отдают предпочтение?

— Сегодня пенсионному. Работники отрасли заинтересованы иметь дополнительную прибавку к государственной пенсии. Размер ее зависит от внесенного страхового взноса. Чем моложе страхователь, тем меньше сумма страхового взноса и легче "набрать" дополнительную пенсию.

— Какой размер прибавки к государственной пенсии в месяц может приходиться на одного страхователя?

— Примерно четвертая часть государственной пенсии.

— Неплохо. Особенно для неработающих пенсионеров. А если человек еще не ушел на пенсию? Как известно, самое дорогое у человека — здоровье и жизнь. Какие тут особенности страхования?

— Предусмотрены разнообразные формы страхования. Скажем, при заключении договора страхования жизни (несчастный случай, инвалидность в результате несчастного случая, смерть по любой причине, кроме самоубийства) размер страхового взноса составляет 97 рублей со 100 рублей страховой суммы (здесь и далее все суммы указаны без учета деноминации. — Прим. ред.) при сроке страхования на один год. В случае смерти застрахованного наследникам выплачивается 100 процентов страховой суммы.

При этом страхование от несчастного случая на производстве осуществляется по самым низким ценам. Так, если предприятие страхует работника на один год на 1 миллион рублей, то сумма страхового взноса составит всего 21,5 тыс. рублей. А при страховании в 5 миллионов рублей взнос будет 107,5 тыс. рублей. Это тоже недорого.

В случае наступления инвалидности в результате несчастного случая пособие выплачивается в таких размерах: инвалидам I группы — 100 процентов, II группы — 60 процентов и III группы — 30 процентов от страховой суммы.

Если же застрахованный работник в связи с несчастным случаем временно потерял трудоспособность, то ему выплачивается один процент от страховой суммы за каждый день нетрудоспособности, начиная с 11-го ее дня, но не более страховой суммы.

— Нередко человек и желал бы застраховаться, но его останавливают сложности с оформлением документов при наступлении страхового случая, разного рода бюрократические закорючки...

— Все довольно просто. Основанием для выплаты страхового обеспечения служат следующие документы: в случае временной нетрудоспособности — больничный лист и полис страхования; при выходе на инвалидность — пенсионное удостоверение, справка медицинского учреждения, подтверждающая факт травмы, и полис страхования; в случае смерти застрахованного

лица — свидетельство о смерти, справка медицинского учреждения о причине смерти и полис страхования.

Кроме того, в результате несчастного случая застрахованный обязан: в течение трех суток обратиться к врачу, оповестить страховщика, неукоснительно соблюдать рекомендации врача и, конечно, предоставить относящиеся к данному страховому случаю необходимые документы для получения пособия. Вот и все. Без всякой бюрократии в течение трех суток страховая компания произведет выплаты.

— Что понимается под медицинским страхованием?

— Данный вид страхования предусматривает лечение в амбулаторно-профилактических и стационарных условиях улучшенного типа, причем по специальным программам. Могут застраховаться как сами работники дорожной отрасли, так и члены их семей.

— Не секрет, что количество дорожно-транспортных происшествий на дорогах велико. Разбиваются не только люди, но и автомобили, а ремонт их нынче обходится в копейку. Растет число угонщиков автомобилей. Как тут быть?

— Мы страхуем легковые и грузовые автомобили, автобусы, мотоциклы. Если, скажем, клиент желает застраховаться от дорожно-транспортного происшествия или грабежа, кражи, разбоя, иных противоправных действий третьих лиц, то страховой компании при заключении договора он платит от 1,5 до 2,5 процента от страховой суммы, а получает последнюю полностью или частично в зависимости от конкретных обстоятельств.

Если транспортное средство пострадало от взрыва, пожара, стихийного бедствия, то при ставке взноса 0,5 процента от страховой суммы ущерб возмещается полностью. При страховании транспортного средства от различных внешних повреждений взнос производится в размере 0,7 до 1,5 процента от страховой суммы, а возмещение ущерба также полное.

— Автомобили — это хорошо. Но ведь замечено, что участились стихийные бедствия: наводнения, бури, оползни, землетрясения и т. д. В результате разрушаются дома и другие строения, гибнет иму-

щество людей, оборудование, да и нередки квартирные кражи. Сколько получит страхователь за потерю домашнего имущества?

— При страховании домашнего имущества он платит 2 процента от страховой суммы, а возмещение производится в зависимости от нанесенного ущерба.

— Пожары, взрывы, аварии и стихийные бедствия грозят не только людям, но и предприятиям (юридическим лицам). Сколько же будет стоить предприятию страхование его имущества?

— Тут размер взноса по страховке несколько иной — от 0,2 до 2,5 процента от страховой суммы. Конкретный размер зависит от степени риска. Кто его определяет? Страховая компания совместно со страхователем.

— Рассмотрим такой случай. Дорожная организация построила или реконструировала участок дороги. И вдруг землетрясение. Обидно: убытки, и все прочее...

— Правильно подметили. При производстве строительно-монтажных работ объектами страхования являются здания и сооружения, строительная техника и механизмы, другое имущество, представляющее собой предмет строительства и находящееся на строительной площадке, обозначенной в договоре страхования. Страховая компания возмещает ущерб от гибели или повреждения застрахованного имущества, происшедшего в результате любых внезапных непреднамеренных событий на строительной площадке (включая кражу, землетрясение). Размер взноса в этом случае выше и составляет от 2,3 до 3,3 процента от страховой суммы. Разумеется, выплаты производятся в пределах страховой суммы, указанной в договоре страхования в зависимости от степени ущерба.

— Как найти компанию, куда можно обратиться?

— Или непосредственно в компанию, которая находится в Москве, или в ее филиалы. Они расположены в городах: Архангельск, Тверь, Пермь, Ставрополь, Махачкала, Зеленоград, Петропавловск-Камчатский, Белгород, Омск, Петрозаводск, Чебоксары, Томск, Чита, Воронеж. Напомним: наши тарифные ставки — одни из самых минимальных, а надежность выплаты гарантирована.

НОЖИ ГРЕЙДЕРНЫЕ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ ДЛЯ ВСЕСЕЗОННОГО СОДЕРЖАНИЯ И РЕМОНТА ДОРОГ И ТЕРРИТОРИЙ

Разработка, изготовление и поставка ножей грейдерных нового поколения осуществляются московской производственной фирмой «Пигма-Кеннаметал».

Ножи грейдерные двух типов



— NGR — нож многократного использования с быстрозъемными резцами, оснащенными твердосплавными наконечниками



— NGT — нож с твердосплавным износостойким лезвием

Назначение

Для удаления льда и плотного снежного наката с дорожных покрытий автомагистралей, а также для планировки и профилирования дорог и территорий рудников, угольных разрезов, строительных площадок с твердыми абразивными грунтовыми, щебеночными и гравийными покрытиями.



Экономические показатели

♦ Гарантированный ресурс работы — 5000 км при удалении ледовых образований и плотного снежного наката с абразивных дорожных покрытий при рабочей скорости движения автогрейдера до 12 км/ч

♦ Применение этих ножей позволяет снизить :

- нагрузки на отвал в рабочем режиме работы автогрейдера до 3 раз.
- расход топлива до 10%
- расход песчано-соляной смеси до 15...20%

Применение

Для оснащения отвалов всех типов российских и зарубежных автогрейдеров и дорожных машин с навесным оборудованием (КамАЗ, «Урал», МАЗ и др.).



Россия, 113403, Москва,
Ступинский проезд, 8г.
Тел.: (095) 383 4074; (095) 384 9504,
факс: (095) 383 5956



ПИГМА КЕННАМЕТАЛ
Российско-американское предприятие

«ПЛАНЕТА» – УСТАНОВКА ДЛЯ ПРИГОТОВЛЕНИЯ МОДИФИЦИРОВАННОГО БИТУМА

ПЛАНЕТА

Установка «Планета» разработана ЗАО «ИЦ «ПЛАНЕТА» в 1995 году по заказу Мосавтодора.

В установке реализована технология МАДИ по модификации битума комплексными добавками, прошедшая экспериментальную проверку. Построенные в Московской области в 1993 году несколько десятков километров опытных участков дорог на битуме, модифицированном такими добавками, успешно эксплуатируются до настоящего времени.

Приготовление модифицированного битума на установке осуществляется в две стадии. На первой стадии получают концентрат комплексной добавки-16-ти процентный раствор в гудроне полимера (ДСТ, крона и т.п.) и адгезионной добавки – ортофосфорной кислоты (ОФК) в количестве 0,5 процента. На второй стадии концентрат разбавляют битумом до требуемого в соответствии с ТУ содержания полимера. Двухстадийная организация процесса обеспечивает высокую производительность установки при малых габаритах и энергозатратах и позволяет отпускать потребителям концентрат комплек-

сной добавки в качестве полуфабриката для приготовления модифицированного битума.

Установка выполнена по модульно-блочному принципу и содержит два модуля: модуль приготовления концентрата, состоящий из блоков смешения, обогрева, подачи ОФК и т.д., и модуль разбавления. Заказчик имеет возможность подобрать любой вариант комплектации. Поставка модулей в полной заводской готовности сводит к минимуму сроки монтажа и пуска установки.

Установка содержит только отечественное оборудование и комплектующие. Высокоэффективный реактор-смеситель первого модуля, обеспечивающий значительные сдвиговые деформации при перемешивании, позволяет получать за 40 мин. однородный концентрированный раствор комплексной добавки.

Шесть установок «Планета», введенных в эксплуатацию в Московской области, обеспечивают потребность в модифицированном битуме всего региона.

Установка выпускается в двух вариантах: с производительностью 5 и 10 т/ч.



Производительность, т/ч	1 вар.	2 вар.
– по модифицированному битуму	5	10
– по концентрату	1,25	2,5
Установленная мощность, кВт	135	150
Габариты, м (длина x ширина x высота)	6x4x5	6x6x5

ЗАО «ИЦ «Планета» выполнит весь комплекс работ по внедрению установок и сдаст их вам «под ключ».

ЗАО «Инженерный центр «Планета»: 111621, Москва, Б.Косинская ул., 22/2.
Телефоны: 700-23-80, 700-16-13. Факс: 700-20-90, 700-24-04



Дорожные ограждения нового поколения от «Южуралавтобан»

- ◆ Надежность и качества
- ◆ Прямые и радиусные (от 1 до 60м)
- ◆ Полная комплектация



- ◆ Продукция сертифицирована
- ◆ Объемы поставок не ограничены.

Заказывайте в любом количестве и ассортименте

455019, Челябинская обл., г. Магнитогорск, ул. Фрунзе, 11,
ЗАО «ПКФ «Южуралавтобан»
тел./факс (3511) 33-79-96, 33-47-38

ВСЕ ПРИЦЕПЫ РОССИИ КамАЗ, МАЗ, «Волга», «Москвич»

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

Автоцистерны самого широкого назначения, включая пищевые битумовозы большого объема и гудронаторы. Площадки, роспуски, панелевозы, цементовозы, муковозы.



Прицепы с управляемыми тележками для перевозки ферм длиной до 33 м и массой до 60 т.



Продажа в кредит.

Принимаем вексели.
Проводим бартер, взаимозачет.
Запчасти (тел.: 484-62-19) к грузовым а/м, ВАЗ, ГАЗ, АЗЛК (оптом и в розницу)

Отдел комиссионной техники (тел.: 484-72-22)

Тел.: (095) 187-6400, 187-6372

Евгений СТЕПАНОВ,
председатель физкультурного клуба Мосавтодора

В «ЯБЛОЧКО»!

Физкультура и здоровье — две неотъемлемые друг от друга части. Эта аксиома не требует доказательств. К сожалению, в наш век компьютеризации остро стоит проблема гиподинамии, не все могут делать по утрам гимнастику, бегать трусцой или посещать бассейн. На помощь приходит игра дартс, которая, кстати, стала одним из видов состязаний в Спартакиаде трудящихся России.

Дартс — одна из немногих игр, в которую можно играть как на открытом воздухе, так и в закрытом помещении. Для играющих не существует языковых и возрастных барьеров. С одинаковым азартом соревноваться между собой могут взрослые, дети и инвалиды.

Главное преимущество — доступность и подкупающая простота в достижении цели. Это затягивает настолько, что можно провести у мишени несколько часов, добиваясь получения желаемого, кажущегося легко выполнимым, результата, совсем не замечая, как летит время. Но это время не уходит напрасно, в этот момент игроки получают заряд положительных эмоций, находятся в постоянном движении, без перенапряжений проходя во время игры по 2—3 км. После подобных занятий значительно улучшается координация, стабилизируется ритм дыхания и работа сердечно-сосудистой системы.

Мы постоянно переживаем малые и большие стрессовые ситуации. Сдерживать вихри мыслей, упо-

рядочить их, отвлечься от напряженной бумажной или иной рутины поможет висящий у вас в кабинете дартс. Это как производственная гимнастика. Сначала вы выбрасываете из себя в мишень все негативное вместе с дробиками. Затем какое-то время бросаете стрелки бесцельно. Но вот появляется интерес к точному попаданию, для чего необходимо предельно сконцентрировать внимание на своих технических действиях. Но наша психика устроена так, что долго концентрировать внимание на одном и том же очень трудно. Ваши мысли автоматически переключаются в рабочее русло, но они будут уже более свежими, с дополнительным зарядом энергии.

МИШЕНЬ

Мишень устанавливается на высоту 1,73 м. Броски производятся с расстояния 2,37 м. Направленные волокна мишени собраны в пучки, спрессованные под давлением в круг диаметром 45 см. При попадании дротика волокна раздвигаются, а при вытаскивании его из мишени собираются в исходное положение. Это служит гарантией многолетнего использования одной мишени.

ДРОТИКИ

В игровой комплект входят 3 дротика. Дротик состоит из металлического тела, хвостовика и пера. Тело дротика долговечно, а хвостовики и перья легко заменяются при выходе из строя.

Длина иглы — 2—2,5 см, длина дротика — не более 30,5 см, вес дротика — не более 30 граммов.

Обычно используются дротики весом 20—25 граммов длиной около 15 см.



«Яблочка» — 50 очков, зеленое кольцо вокруг него — 25 очков, внутреннее кольцо мишени утраивает значение сектора (кольцо «утроения»), внешнее кольцо мишени удваивает значение сектора (кольцо «удвоения»)

ATTENTION FOREIGN READERS!

For the convenience of the «Highways» foreign recipients the Editorial Board is pleased to offer the list of main materials for an each issue with English summaries.

Furthermore the Editorial Board is ready to translate publications interesting for you from Russian into English in full or as an account on a charge basis after receiving your order as well as your consent to warrant the payment for publication translation.

Please send your order by mail or fax to Mr. Valery Polyakov, Editor-in-Chief
Editorial Office address:
 Ul. Shepkina, 11
 Moscow, 129090, Russia
 Fax: Russia, Moscow, (095) 284-38-38, 284-31-89

T·O·D·A·Y I·N T·H·E I·S·S·U·E

FROM PLACE OF EVENT
Light of the Moscow windows
 On the XI Meeting of Interstate Road Board in which the representatives of former Soviet Republics have taken part _____ 1

AT FIRST HAND
Process of federal highway irrevesible demolitions is stoped
 Review of the Russian road condition and tasks of practical way out of difficulties _____ 4

ROAD REFORM
Mobil connection: information—analysis—prognosis
 On application of information technologies and communication systems for more quality maintenance of public roads in the Russian conditions. _____ 6

Telecommunication perspectives
 On practical steps to «score for sound» of road traffic _____ 8

BRIDGES AND TUNNELS
The eighth miracle of the world
 The new architectural appearance of the Chernavskiy Bridge over the Voronezskoye water storage lake _____ 10

Why the little zolotnik is appreciated
 The home expert approach to the problem of timber bridge construction _____ 11

TRAFFIC SAFETY
What attendant conditions mean
 Results of the All-Russian practical conference on road traffic safety _____ 12

HIGHWAY ENGINEER OF CIS
 «The Belarus highways» — the first government programm. _____ 14

ENGINEERING AND TECHNOLOGIES
Deadlocks of laboratory control
 On urgency of equipment of road enterprise construction laboratories by modern devices on conditions of long rent or leasing _____ 15

REGIONS
Welcome to Kuzbass!
 The main section of the issue included the series of different materials about the Kemerovo region in the south of West Siberia which is the most populated part of the Siberian region of Russia _____ 16

EFFICIENCY PROMOTION
Snow battles
 The experience of snow removal equipment application in the Kemerovo region. _____ 44

GUIDE
Federal and territorial highways of the Kemerovo region
 The general information, directories, maps _____ 45

ARCHIVIST
«Give shelter, feed and supply for the way...»
 What traditions of traveller service have been in Siberia _____ 54

SOCIAL PROBLEMS
Beyond fear for insurance
 On activities of the branch insurance company DOROZHNIK Ltd. _____ 61

There is branch official and business information, too.

БЕТОНУКЛАДЧИКИ СО СКОЛЬЗЯЩИМИ ФОРМАМИ: укладка цементобетонных покрытий и строительство профилей



-  Бетонукладчики со скользящими формами представляют собой гусеничные машины, предназначенные для непрерывной укладки цементобетонных покрытий при строительстве дорог, каналов и аэродромов.
-  Они используются также для изготовления монолитных профилей, например, водосточных каналов, бортов, стенок безопасности и т. п.
-  Регулирование толщины укладываемого слоя и изменение направления движения машины производится при слежении за натянутым тросом или базовой поверхностью.
-  Бетон, пластифицированный внутренними вибраторами, формируется боковыми формами в соответствующий профиль.
-  Дополнительное оборудование позволяет запрессовывать в укладываемую смесь арматурные стержни и выглаживать ее поверхность.

Бетонукладчик SP 250

Малый бетонукладчик для укладки цементобетонных покрытий шириной до 2,5 м и строительства монолитных профилей. Боковые скользящие формы могут навешиваться справа или слева.

Рабочая ширина	до 2,5 м
Макс. толщина укладки	300 мм
Мощность двигателя	79 кВт/107 л. с.
Рабочая масса	10—16 т
Число гус. тележек	3
Боковые скольз. формы	Да

Бетонукладчик SP 500

Универсальный бетонукладчик для укладки цементобетонных покрытий шириной до 6 м и строительства монолитных профилей. Он может быть оборудован устройством для запрессовки штырей и выглаживающей плитой.

Рабочая ширина	от 2,00 до 6,0 м
Макс. толщина укладки	400 мм
Мощность двигателя	123 кВт/168 л. с.
Рабочая масса	13—24 т
Число гус. тележек	3/4
Боковые скольз. формы	Да

Бетонукладчик SP 850

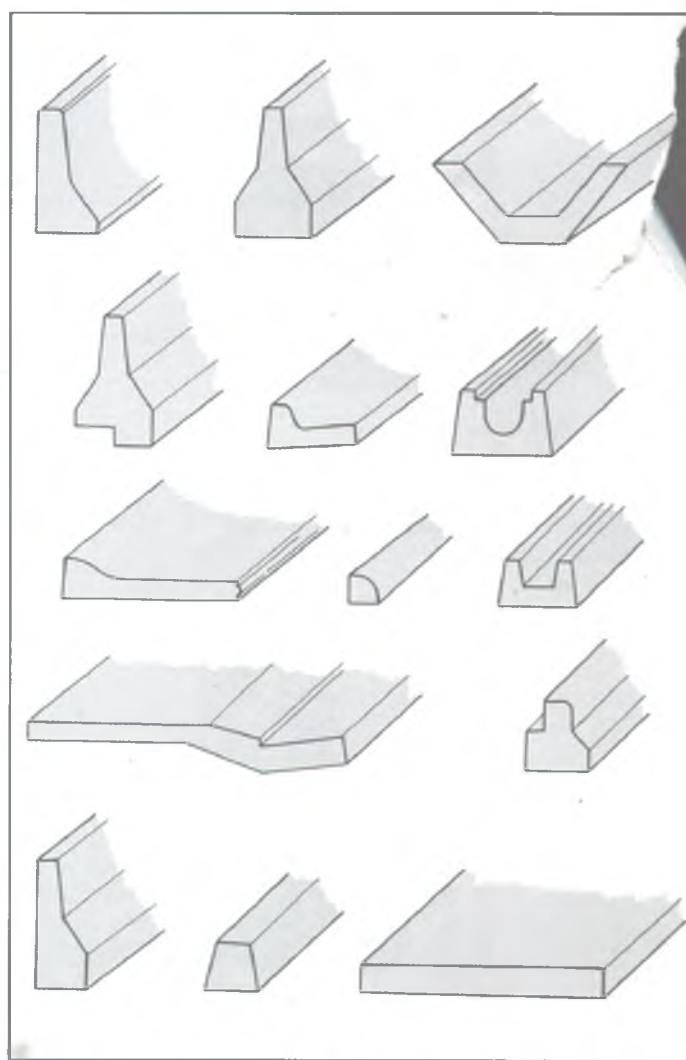
Бетонукладчик для укладки цементобетонных покрытий шириной до 8,5 м. Он может быть оборудован устройством для запрессовки штырей и выглаживающей плитой.

Рабочая ширина	от 2,50 до 8,5 м
Макс. толщина укладки	450 мм
Мощность двигателя	149 кВт/202 л. с.
Рабочая масса	макс. 45 т
Число гус. тележек	4

Бетонукладчик SP 1600

Большой бетонукладчик для укладки цементобетонных покрытий шириной до 16 м. Он может быть оборудован для укладки одновременно двух слоев покрытия (за один проход).

Рабочая ширина	от 5,00 до 16,00 м
Макс. толщина укладки	500 мм
Мощность двигателя	300 кВт/408 л. с.
Рабочая масса	макс. 135 т
Число гус. тележек	4



КВАЛИФИКАЦИЯ И ОПЫТ

Фирма «КАЛОТТИКОНЕ ОУ» — современное предприятие, специализирующееся на разработке и производстве оборудования для устройства дорожных покрытий.

Тесное сотрудничество с фирмой, занимающейся дорожными покрытиями, которая также входит в состав концерна «САВА», обеспечивая практический опыт и надежность в конструировании и испытании оборудования

НОТ MIX • АБЗ

МХ • Установки для производства холодного асфальта

МХ ECO RC • регенерационные АБЗ

ЕСОТУРВО™ • система нагрева инертных

КАЕУ • эмульсификационное оборудование

ROAD MIX • стабилизационные ремиксеры

Ремиксер
«Road Mix»



**SAVA GROUP
KALOTTIKONE OY**

Ahjote 21-23, FIN-96300 Rovaniemi, Finland
Tel +358-(0)16-3680 111, Fax +358-(0)16-311 597



Контактные телефоны ЗАО «Саварус» в Москве: (095) 954-3204, 955-5514, факс 952-3225

ЭТО РАБОТАЕТ ВО ВСЕМ МИРЕ И, КОНЕЧНО, НА РОССИЙСКИХ ДОРОГАХ

- ТЕРМОПЛАСТИК СВАРКОТЕРМ
- КРАСКА СВАРКОПЕЙНТ К-819 (БЕЛАЯ, ЖЕЛТАЯ, СИНЯЯ, КРАСНАЯ)
- ДВУХКОМПОНЕНТНЫЙ ХОЛОДНЫЙ ПЛАСТИК Д-230
- РАЗМЕТОЧНАЯ ЛЕНТА СВАРКОТЕЙП И СИМВОЛЫ ИЗ ЛЕНТЫ
- СВЕТОВОЗВРАЩАЮЩИЕ СТЕКЛОШАРИКИ
- КРАСКА Ф-723 ДЛЯ РАЗМЕТКИ АЭРОДРОМОВ (БЕЛАЯ, ЖЕЛТАЯ)

■ ТЕРМОПЛАСТИК «(СВАРКОТЕРМ)»

эффективен для разметки участков дорог с высокой интенсивностью движения: осевых, стоп-линий, пешеходных переходов. Такая разметка хорошо видна в темное

время суток. Теперь производится и в России. Сертифицирован Госстандартом РФ.

■ ДВУХКОМПОНЕНТНЫЙ ХОЛОДНЫЙ ПЛАСТИК Д-230

— идеальный материал для нанесения стрел и других специальных символов дорожной разметки. Д-230 прост и надежен в использовании.

■ КРАСКА «(СВАРКОПЕЙНТ К-819)»

готова к употреблению, не требует растворителей, экологически чистая — пригодна для российских разметочных машин. Сертифицирована Госстандартом РФ.

swarco 

■ СВЕТОВОЗВРАЩАЮЩИЕ СТЕКЛОШАРИКИ

обеспечивают отличную различимость дорожной разметки в ночное время, что существенно повышает безопасность движения.

■ РАЗМЕТОЧНАЯ ЛЕНТА «(СВАРКОТЕЙП)»

на полимерной основе. Обладает световозвращающими свойствами, долговечна. Широко используется в Москве.

Контактные телефоны в Москве: (095) 937-42-25

В Краснодаре: (861-65) 3-21-76, 3-13-43

Вологодская областная универсальная научная библиотека

www.booksite.ru